



Brüssel, den 24. April 2025  
(OR. en)

8255/25

---

---

Interinstitutionelles Dossier:  
2025/0097(COD)

---

---

TRANS 144  
CODEC 471  
ENV 274  
MI 245

## 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) 180 final
Betr.:	Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2025) 180 final.

Anl.: COM(2025) 180 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 24.4.2025  
COM(2025) 180 final

2025/0097 (COD)

## **Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit**

Vorschlag für eine

### **RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Änderung der Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{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**

Diese Begründung ist dem Vorschlag für die Überarbeitung zweier Richtlinien beigelegt:

1. Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern<sup>1</sup>;
2. Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen<sup>2</sup>;

Der Straßenverkehr spielt eine entscheidende Rolle dabei, Unternehmen und Verbraucher in der gesamten Union zu verbinden, 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 verheerendsten 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 Fahrfehler (z. B. Fehleinschätzung von Situationen oder Fahren bei Müdigkeit). Darüber hinaus tragen auch ein schlechter Zustand oder eine schlechte Gestaltung der Infrastruktur (wie etwa 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. Dennoch bedeutet dies, dass nach wie vor durch Fahrzeugmängel verursachte vermeidbare Straßenverkehrsunfälle geschehen. Im Rahmen des Safe-System-Ansatzes sind Maßnahmen auf all diesen Ebenen erforderlich – unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die verschiedenen Komponenten des Gesamtsystems, einschließlich Verkehrsteilnehmer, Fahrzeuge, Infrastruktur und Notfalleinsätze, gemeinsam als Einheit wirken<sup>3</sup>.

Luftschadstoffemissionen aus dem Straßenverkehr sind die Hauptquelle von Stickstoffoxiden (NO<sub>x</sub>) und waren im Jahr 2021 für 35,5 % der Emissionen verantwortlich. Zudem stellen sie einen erheblichen Anteil an den Feinstaubemissionen (8,1 % der PM<sub>2.5</sub>- und 9,5 % der PM<sub>10</sub>-Emissionen) dar<sup>4</sup>. Insbesondere in Städten dürften diese Anteile noch deutlich höher liegen

---

<sup>1</sup> 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/2014/45/2023-05-20>).

<sup>2</sup> 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/2014/47/2022-09-27>).

<sup>3</sup> 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>.

<sup>4</sup> [National air pollutant emissions data viewer 2005-2022 \(Nationales Datenschaubild für Luftschadstoffemissionen 2005-2022\)](#) Startseite der Europäischen Umweltagentur, EEA (2024), Air

und zu einer hohen Exposition gegenüber diesen Schadstoffen aus dem Straßenverkehr führen. Im Jahr 2018 waren schätzungsweise bis zu 70 000 vorzeitige Todesfälle in der EU auf Emissionen aus dem Straßenverkehr zurückzuführen<sup>5</sup>. Um diese Emissionen zu verringern, wurden in der Richtlinie (EU) 2024/2881 überarbeitete Vorschriften über Luftqualität und saubere Luft für Europa festgelegt<sup>6</sup>. Ziel der Richtlinie ist es, die EU auf den Weg zu bringen, bis spätestens 2050 Schadstofffreiheit für die Luft zu erreichen, und gleichzeitig die Luftqualitätsnormen stärker an die Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation anzugleichen, in denen strengere Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen an ihrer Quelle vorgeben sind.

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

- **Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung**, gemäß derer Straßenfahrzeuge 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 über technische Unterwegskontrollen**, ergänzt die Richtlinie 2014/45/EU, indem Mitgliedstaaten verpflichtet werden, Unterwegskontrollen von schweren Personen- und Güterfahrzeugen sowie deren Anhängern durchzuführen.
- **Richtlinie 2014/46/EU<sup>7</sup> über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge**, in der die elektronische Erfassung der Daten aller in den einzelnen Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeuge sowie harmonisierte Verfahren für die Aussetzung einer Fahrzeugzulassung vorgesehen sind.

Mit dem Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit von 2014 wurden die Sicherheits- und Umwelanforderungen – d. h. die jeweiligen EU-Typgenehmigungsverordnungen<sup>8</sup> für Kraftfahrzeuge – ergänzt, die Fahrzeuge für die Teilnahme am Straßenverkehr erfüllen müssen. In diesen Verordnungen sind auch die Anforderungen an 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<sup>9</sup> danach weiterhin erfüllen, und der Schwerpunkt auf die Verantwortlichkeiten des Herstellers gelegt wird, soll mit dem Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit insbesondere

---

Pollution in Europe (Luftverschmutzung in Europa), Stand der Berichterstattung 2024, <https://www.eea.europa.eu/publications/national-emission-reduction-commitments-directive-2024>.

<sup>5</sup> SWD(2022) 359, Folgenabschätzung zum Euro-7-Vorschlag: [https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/euro-7-standard-proposal\\_de](https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/euro-7-standard-proposal_de).

<sup>6</sup> Richtlinie (EU) 2024/2881 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

<sup>7</sup> 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>).

<sup>8</sup> 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>.

<sup>9</sup> Derzeit 5 Jahre oder 100 000 km, zu verlängern gemäß der Verordnung (EU) 2024/1257 (Euro 7)

sichergestellt werden, dass die Eigentümer die Mindestanforderungen während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs einhalten. Darüber hinaus ist im Rahmen der Marktüberwachung lediglich eine begrenzte Anzahl von Fahrzeugen pro Modell zu prüfen, wohingegen regelmäßige technische Prüfungen (periodical technical inspections, PTI) 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.

Parallel zum Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit von 2014 und zur Annahme weiterer einschlägiger EU-Rechtsvorschriften wurden Fortschritte in der Fahrzeugtechnologie erzielt, z. B. im Bereich aktiver Sicherheitssysteme und intelligenter Fahrerassistenzsysteme in Neufahrzeugen. Trotz dieser Fortschritte sind nach wie vor unsichere Fahrzeuge auf den Straßen der EU unterwegs und tragen als Haupt- oder Mitursache zu Unfällen bei. Einige unsichere Fahrzeuge, d. h. solche mit erheblichen oder gefährlichen Mängeln, werden bei regelmäßigen technischen Prüfungen oder bei technischen Unterwegskontrollen (roadside inspection, RSI) ermittelt. Andere hingegen bleiben möglicherweise unentdeckt, entweder weil die PTI und RSI dafür nicht geeignet sind oder weil die Fahrzeuge nicht geprüft werden müssen. Dies umfasst auch Fahrzeuge mit sicherheitsrelevanten Manipulationen und mit nicht ordnungsgemäß gesicherter Ladung.

Ein weiteres Problem sind die unzureichenden Kontrollen der Luftschadstoff- und Lärmemissionen von Fahrzeugen. Einige der derzeit im Rahmen der PTI eingesetzten Prüfmethoden sind nicht mehr empfindlich genug, um Emissionsmängel moderner Fahrzeuge zu erkennen, und die derzeitigen Prüfverfahren sind nicht geeignet, um die politischen Zielvorgaben der Union in Bezug auf Luftverschmutzung und Lärm zu erreichen. Das derzeitige Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit enthält nach wie vor keine Bestimmungen zur Messung der NO<sub>x</sub>-Emissionen oder der Partikelzahl (PN) bei Neuwagen, und es bestehen derzeit keine EU-Vorschriften zur Prüfung von Fahrzeugen auf manipulierte oder defekte NO<sub>x</sub>-Nachbehandlungssysteme oder zur Prüfung von Partikelfiltern. Angesichts dieser Mängel ist die Wirksamkeit des Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit bei der Verringerung der Anzahl von Fahrzeugen mit hohen Emissionswerten zurückgegangen.

Darüber hinaus leisten die beiden Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU keinen hinreichenden Beitrag zur wirksamen Durchsetzung der Vorschriften über den grenzüberschreitenden Verkehr und den Handel mit Fahrzeugen in der EU.

Zwar wurden diese Richtlinien durch delegierte Rechtsakte geringfügig geändert<sup>10</sup>, um sie an aktualisierte Fahrzeugklassen in den Typgenehmigungsvorschriften anzupassen<sup>11</sup> und um

---

<sup>10</sup> Delegierte Richtlinie (EU) 2021/1717 der Kommission vom 9. Juli 2021 zur Änderung der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Aktualisierung bestimmter Bezeichnungen von Fahrzeugklassen und die Aufnahme des eCall-Systems in die Auflistung der zu prüfenden Positionen, die Methoden, die Mängel und deren Bewertung in Anhang I und Anhang III der genannten Richtlinie (ABl. L 342 vom 27.9.2021, S. 48, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dir\\_del/2021/1717/oj](http://data.europa.eu/eli/dir_del/2021/1717/oj)) und Delegierte Richtlinie (EU) 2021/1716 der Kommission vom 29. Juni 2021 zur Änderung der Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich Änderungen der Bezeichnungen von Fahrzeugklassen aufgrund von Änderungen der Typgenehmigungsvorschriften (ABl. L 342 vom 27.9.2021, S. 45, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dir\\_del/2021/1716/oj](http://data.europa.eu/eli/dir_del/2021/1716/oj)).

<sup>11</sup> Verordnungen (EU) Nr. 168/2013, (EU) Nr. 167/2013 und (EU) Nr. 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates.

eCall<sup>12</sup> in die regelmäßigen technischen Prüfungen miteinzubeziehen, doch ihre wesentlichen Vorschriften sind seit 2014 unverändert geblieben. In der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität<sup>13</sup> wurden Anpassungen des Rechtsrahmens für die Verkehrs- und Betriebssicherheit gefordert, um die Einhaltung der Emissions- und Sicherheitsnormen über die gesamte Lebensdauer von Fahrzeugen sicherzustellen und so zum EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit 2021–2030<sup>14</sup> 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. Nachfolgend werden die Ziele beschrieben, mit denen das Potenzial des Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit, insbesondere der Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU, voll auszuschöpfen.

1. **Gewährleistung der Kohärenz, Objektivität und Qualität der technischen Überwachung der heutigen und künftigen Fahrzeuge.** Insbesondere muss die Prüfung von Elektrofahrzeugen und von elektronischen Sicherheitssystemen, einschließlich hochentwickelter Fahrerassistenzsysteme, sichergestellt werden, bevor für die meisten mit solchen Systemen ausgestatteten Neufahrzeuge die erste PTI fällig wird. Um die bestehenden Defizite der Emissionsprüfungen hinsichtlich der Ermittlung von Fahrzeugen mit hohen Emissionswerten zu beheben, müssen neu entwickelte Prüfmethoden in die PTI und RSI integriert werden.
  2. **Deutliche Reduzierung unbefugter Eingriffe sowie Verbesserung der Erkennung** manipulierter Kilometerzähler und **fehlerhafter Fahrzeuge** mit defekten oder manipulierten Sicherheits- und Abgasnachbehandlungssystemen. Dies kann mithilfe der folgenden Maßnahmen erreicht werden: (i) Verbesserung der Emissionsprüfungen (Luftverschmutzung und Lärm); (ii) Bereitstellung besserer Instrumente zur Erkennung von Änderungen an Sicherheitsmerkmalen, insbesondere an der Fahrzeugsoftware; (iii) Durchführung häufigerer und gezielterer Kontrollen. Derzeit werden einige defekte Fahrzeuge nicht häufig genug oder gar nicht geprüft, sodass solche Mängel unentdeckt bleiben können.
  3. **Verbesserung der elektronischen Speicherung und des Austauschs einschlägiger Fahrzeugidentifizierungs- und Statusdaten**, um das Problem der unzureichenden Datenverfügbarkeit anzugehen und die gegenseitige Anerkennung durch die Durchsetzungsbehörden zu erleichtern. Genauere Statusdaten (z. B. Kilometerstand) und ein effizienter und wirksamer Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten werden auch dazu beitragen, Fahrzeuge mit manipulierten Kilometerzählern zu ermitteln.
- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Die vorgeschlagene Überarbeitung des Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit, insbesondere der Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU, steht im Einklang mit den Zielen

---

<sup>12</sup> Verordnung (EU) 2015/758 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des auf dem 112-Notruf basierenden bordanzeigten eCall-Systems in Fahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>).

<sup>13</sup> COM(2020) 789 final, EUR-Lex – 52020DC0789 – DE – EUR-Lex ([eur-lex.europa.eu](http://eur-lex.europa.eu)).

<sup>14</sup> [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0001.02/DOC\\_2&format=PDF..](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_2&format=PDF..)



des **EU-Politikrahmens für die Straßenverkehrssicherheit 2021–2030**<sup>15</sup> und wird dazu beitragen, das Ziel von 50 % weniger Toten und Schwerverletzten bis 2030 zu erreichen. Mit der vorgeschlagenen Überarbeitung wird außerdem eine Angleichung an das Paket zur Straßenverkehrssicherheit 2023 gewährleistet, insbesondere an die Vorschläge zur Änderung der Richtlinie **über den Führerschein** und die **Richtlinie zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte**<sup>16</sup>. Der vorliegende Vorschlag enthält Vorschriften für Fahrzeugzulassungsdokumente, die mögliche künftige Digitalisierung von Dokumenten und den Austausch fahrzeugbezogener Informationen zwischen den Mitgliedstaaten zum Zwecke der Durchsetzung.

Die Überarbeitung steht zudem im Einklang mit den Zielen der EU-Politik für saubere Luft, einschließlich der Richtlinien über Luftqualität<sup>17</sup> und der Richtlinie über die Reduktion der nationalen Emissionen<sup>18</sup>, im Rahmen derer die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, Maßnahmen zur Verringerung von Luftschadstoffen in der Atmosphäre im Einklang mit den Zielen des Null-Schadstoff-Aktionsplans<sup>19</sup> zu ergreifen.

Die technische Überwachung erfolgt weitgehend auf der Grundlage der **Typgenehmigungsverordnungen**<sup>20</sup>. Der Vorschlag steht im Einklang mit den in diesen Vorschriften festgelegten Sicherheits- und Umwelanforderungen und enthält Maßnahmen, mit denen sichergestellt werden soll, dass die Mindestanforderungen während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs durch die Eigentümer eingehalten werden. Darüber hinaus steht er im Einklang mit der **Verordnung über die allgemeine Sicherheit**<sup>21</sup> und ihren Vorgängern sowie mit den Euro-Emissionsnormen und wird sicherstellen, dass diesen Vorschriften entsprechende neue Ausrüstung wie vorgesehen funktioniert und somit auch den erwarteten Nutzen bringt. Mit dem Vorschlag wird sichergestellt, dass PTI und RSI sowie das Typgenehmigungsverfahren aneinander angeglichen werden, auch hinsichtlich des Einsatzes regelmäßiger technischer Prüfungen der Elektronik im Fahrzeug (ePTI). Der Einsatz von

---

<sup>15</sup> SWD(2019) 283 final, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

<sup>16</sup> 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](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).

<sup>17</sup> Richtlinie (EU) 2024/2881 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Neufassung) (ABl. L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

<sup>18</sup> Richtlinie (EU) 2016/2284 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 über die Reduktion der nationalen Emissionen bestimmter Luftschadstoffe, zur Änderung der Richtlinie 2003/35/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2001/81/EG (ABl. L 344 vom 17.12.2016, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2284/oj>).

<sup>19</sup> [https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan\\_de](https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_de).

<sup>20</sup> Beispielsweise die Verordnung (EU) 2018/858 für die meisten Personen- und Güterfahrzeuge und ihre Anhänger, die Verordnung (EU) Nr. 167/2013 für Zugmaschinen und die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 für zwei- oder dreirädrige und vierrädrige Fahrzeuge.

<sup>21</sup> 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>).

Fernmessung bei RSI für alle Fahrzeuge ist für die Marktüberwachung besonders wichtig, da sie die Untersuchung eines großen Teils der Fahrzeugflotte ermöglicht. So können wiederholt auftretende Mängel bei bestimmten Technologien oder Lösungen von Abgasnachbehandlungssystemen, Fahrzeugmodellen oder Modellgenerationen erkannt werden. Zudem werden Synergien mit der neuen **Euro-7-Verordnung**<sup>22</sup> erwartet, unter anderem im Hinblick auf die Nutzung bordeigener Überwachungsfunktionen zur Bewertung der NO<sub>x</sub>-Emissionen im Rahmen von PTI und RSI.

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

Die Überarbeitung des Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit, insbesondere der Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU, steht im Einklang mit der **Verordnung über die Einrichtung eines einheitlichen digitalen Zugangstors**<sup>23</sup>, 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**<sup>24</sup> 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 (Datenschutz-Grundverordnung)<sup>25</sup>, gelten auch für den Austausch von Informationen über Zulassungsbescheinigungen für Fahrzeuge und Prüfbescheinigungen sowie damit zusammenhängende Fahrzeugzulassungsdaten.

Die Kommission arbeitet derzeit auch an einer Initiative für einen fairen und diskriminierungsfreien **Zugang zu bordeigenen Daten**, der für die technischen Prüfstellen von entscheidender Bedeutung ist, damit sie ihre täglichen Aufgaben erfüllen können. Diese Initiative wird die **Datenverordnung**<sup>26</sup> durch Leitlinien – möglicherweise gefolgt von einem Legislativvorschlag – zum Zugang zu Fahrzeugdaten, -funktionen und -ressourcen<sup>27</sup> ergänzen, die für die Erbringung datenabhängiger Dienstleistungen in der Automobilindustrie von entscheidender Bedeutung sind. Sie wird die einschlägigen Datensätze standardisieren und einen wirksamen, diskriminierungsfreien und sicheren Zugang für Folgemarkt- und Mobilitätsdienste gewährleisten. Eine Reihe von Automobildienstleistern, darunter Fahrzeugreparatur- und -prüfbetriebe und Behörden, haben einen ehrgeizigen Vorschlag der

<sup>22</sup> Verordnung (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7) (ABl. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

<sup>23</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj>).

<sup>24</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Eine europäische Datenstrategie, COM(2020) 66 final.

<sup>25</sup> 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>).

<sup>26</sup> 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, 22.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj>).

<sup>27</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:52025DC0095>



Kommission gefordert, um gleiche Wettbewerbsbedingungen und einen ungehinderten Zugang zu den einschlägigen bordeigenen Daten zu gewährleisten<sup>28</sup>. In der überarbeiteten Richtlinie 2014/45/EU (und ihres Durchführungsrechtsakts über die für die technische Überwachung erforderlichen technischen Informationen<sup>29</sup>) werden spezifische Bestimmungen festgelegt, die den Zugang zu den für technische Prüfungen erforderlichen Daten erleichtern.

Mit dem **EU-Beschluss über das Politikprogramm 2030 für die digitale Dekade**<sup>30</sup> wird 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)<sup>31</sup>. Gemäß Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c AEUV ist die Europäische Union 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 den derzeit geltenden Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU bereits über Zuständigkeiten im Bereich der Verkehrs- und Betriebssicherheit. Seit der Einführung der Verpflichtung zur regelmäßigen technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen durch die Richtlinie 77/143/EWG<sup>32</sup> im Jahr 1977 sind verschiedene Maßnahmen auf EU-Ebene umgesetzt worden. Die letzte Änderung in diesem Bereich erfolgte durch die Annahme des Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit im Jahr 2014. 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 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 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

<sup>28</sup> Siehe beispielsweise offener Brief vom CITA: <https://citainsp.org/wp-content/uploads/2023/03/L2023-006-Data-Act.pdf>.

<sup>29</sup> [https://eur-lex.europa.eu/eli/reg\\_imcpl/2019/621/oj](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_imcpl/2019/621/oj).

<sup>30</sup> 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>).

<sup>31</sup> ABl. C 115 vom 9.5.2008, S. 85, ELI: [http://data.europa.eu/eli/treaty/tfeu\\_2008/art\\_91/oj](http://data.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2008/art_91/oj).

<sup>32</sup> Richtlinie 77/143/EWG des Rates vom 29. Dezember 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger, (ABl. L 47 vom 18.2.1977, S. 47, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1977/143/oj>).

Fahrerassistenzsysteme und neueste Abgasnachbehandlungssysteme) werden die Mitgliedstaaten von Größenvorteilen und die Hersteller von Prüfgeräten von einem stärker harmonisierten Markt profitieren können. Zudem wird das Funktionieren des Binnenmarkts verbessert, da Fahrzeuge unter ähnlichen Bedingungen ähnlichen Prüfungen unterzogen werden, die Verkehrsunternehmen ähnliche Kosten haben werden und ähnliche Mindestanforderungen erfüllen müssen.

Bei den nationalen Behörden und Experten aus der Industrie herrscht weitgehend Einigkeit darüber, dass die geltenden Richtlinien nicht mehr an die jüngsten regulatorischen und technischen Entwicklungen in den Bereichen Fahrzeugsicherheit und Abgasnachbehandlung angeglichen sind. Ohne Maßnahmen auf EU-Ebene würden die Mitgliedstaaten weiterhin regelmäßige Prüfungen und Unterwegskontrollen durchführen. Es ist jedoch sehr unwahrscheinlich, dass Prüfverfahren und der Umfang der in den EU-Rechtsvorschriften vorgeschriebenen Prüfungen (z. B. Prüfung von Bremsen, Aufhängung, elektronische Sicherheitssysteme und Ausrüstung zur Emissionsminderung) in harmonisierter oder koordinierter Weise durchgeführt werden. Die Mitgliedstaaten würden unterschiedliche bruchstückhafte Lösungen anwenden, 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. Die Initiative setzt daher an den sicherheits- und umweltschutzbezogenen Bedürfnissen an, 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 Warenverkehr in der EU zu erleichtern – erforderliche Maß hinaus.

Der Anwendungsbereich des Vorschlags ist grundsätzlich auf jene Aspekte beschränkt, die am wirksamsten auf EU-Ebene umgesetzt werden können, um die Prüfmethode und den Umfang der Prüfungen zu harmonisieren. So fallen beispielsweise Fahrzeuge mit vorwiegend örtlicher Verwendung, wie Kleinkrafträder und Zugmaschinen, nicht in den Anwendungsbereich des Vorschlags.

Bezüglich der Wahl des Instruments für EU-Maßnahmen wird die Überarbeitung der bestehenden Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU als die am besten geeignete Lösung angesehen. Dadurch können die Ziele einer schrittweisen Harmonisierung in diesem Bereich erreicht werden, wobei den Mitgliedstaaten ausreichend Handlungsspielraum eingeräumt wird, um die Änderungen entsprechend ihren spezifischen nationalen Gegebenheiten umzusetzen und dabei weiterhin etablierte nationale Regelungen bei der technischen Überwachung anwenden zu können. 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 Überarbeitung der Richtlinie 2014/45/EU und der Richtlinie 2014/47/EU am besten geeignet, wobei beide Richtlinien in einem Vorschlag für eine Richtlinie geändert werden.

### 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 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 oder technischen Unterwegskontrollen unterliegen oder weil die Häufigkeit oder der Umfang der Prüfungen nicht an die höheren Sicherheits- und Umweltrisiken dieser Fahrzeugkategorien angepasst sind. Die im derzeitigen Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit – insbesondere in den Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU – festgestellten Schwachstellen erfordern eine Anpassung dieser 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- und Hybridfahrzeugen, 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- und NO<sub>x</sub>-Emissionen führen, nicht erkannt werden, da die Prüfung veraltet ist. Stattdessen sollten PN- und NO<sub>x</sub>-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 EWR 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.

Die Kohärenz zwischen dem Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit – insbesondere den Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU – und den 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 bestimmter Informationen für regelmäßige technische Prüfungen in allen Mitgliedstaaten könnten die Unsicherheiten und den Zeitaufwand für die Informationsbeschaffung verringern und dadurch die Genauigkeit und Effizienz der Prüfungen insgesamt verbessern. Das Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit – insbesondere die Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU –, sollte auch besser an die Verordnungen über die allgemeine Sicherheit und die Euro-7-Verordnung angepasst werden.

- **Konsultation der Interessenträger**

Mit den Konsultationen wurden zwei Ziele verfolgt. Das erste bestand darin, den Beitrag des Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit 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 beigetragen, 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 Verkehrs- und Betriebssicherheit.

Es wurde ein breites Spektrum von Interessenträgern konsultiert, darunter: i) für die Straßenverkehrssicherheit zuständige Behörden (einschließlich ihrer repräsentativen Verbände wie EReg<sup>33</sup> und CORTE<sup>34</sup>); ii) Industrieverbände und Unternehmen (einschließlich

---

<sup>33</sup> Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities (Verband der europäischen Fahrzeug- und Fahrerzulassungsbehörden), <https://www.ereg-association.eu/>.

ihrer repräsentativen Verbände wie CITA<sup>35</sup> und EGEA<sup>36</sup>, 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 (Expert Group on Roadworthiness and Vehicle Registration Documents, RWEg) 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 der Richtlinie gesammelten Erfahrungen ergänzt.

- **Folgenabschätzung**

Diesem Vorschlag ist eine Folgenabschätzung beigelegt, 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<sup>37</sup>. 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 festgestellten Probleme anzugehen. Alle politischen Optionen umfassen folgende gemeinsame Maßnahmen:

- Anpassung der PTI für Elektrofahrzeuge und Aufnahme neuer Prüfelemente im Rahmen der ePTI (auch für die Prüfung der Softwareintegrität sicherheits- und emissionsrelevanter Systeme);
- neue erforderliche Emissionsprüfmethoden für Partikel und NO<sub>x</sub>, angepasst an neuere Abgasnachbehandlungstechnologien, um Fahrzeuge mit hohen Emissionswerten, einschließlich manipulierter Fahrzeuge, zu ermitteln;
- Verpflichtung, eine technische Überwachung nach einer wesentlichen Änderung z. B. des Antriebssystems oder der Emissionsklasse durchzuführen;
- Digitalisierung der Prüfbescheinigung;
- Vernetzung der nationalen Fahrzeugregister und Erweiterung des Satzes harmonisierter Fahrzeugdaten in diesen Registern;

---

<sup>34</sup> Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement (Verband der Organisationen für Kontrollen im Straßenverkehr), <https://www.corte.be/>.

<sup>35</sup> Worldwide association of authorities and authorised companies active in the field of vehicle compliance (Weltweiter Verband der im Bereich Fahrzeugkonformität tätigen Behörden und zugelassenen Unternehmen), <https://citainsp.org/>.

<sup>36</sup> European Garage Equipment Association (Europäischer Verband der Diagnosegeräte- und Werkstattausrüstungs-Hersteller), <https://www.egea-association.eu/>.

<sup>37</sup> Ares(2023) 8616336.



- Verpflichtung der Mitgliedstaaten, 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 Emissionswerten zu ermitteln, die entweder i) bei einer Unterwegskontrolle unmittelbar nach ihrer Ermittlung geprüft werden oder ii) an eine technische Prüfstelle verwiesen werden, um eine Emissionsprüfung durchzuführen. Mit dieser Option i) wären auch Krafträder bei PTI einbezogen; ii) wären jährliche Emissionsprüfungen von leichten Nutzfahrzeugen verpflichtend; iii) wäre die Prüfung der Ladungssicherung verbindlich; iv) wäre die jährliche PTI 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 PTI 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 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 der 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 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 ermittelt 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 in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Prüfbescheinigungen durch den Zulassungsmitgliedstaat auf alle Fahrzeuge ausweitet, gefolgt von PO2 und PO1b (beschränkte EU-weite Anerkennung von Prüfbescheinigungen). Die PO1a dürfte am wenigsten wirksam sein und sich auf bilaterale Vereinbarungen über die Anerkennung von Prüfbescheinigungen stützen.

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<sup>38</sup>. 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 (Todesfälle und Erkrankungen aufgrund gefährlicher Chemikalien und der Verschmutzung und Verunreinigung von Luft, Gewässern und Boden erheblich verringern). Sie steht zudem im Einklang mit den Umweltzielen des europäischen Grünen Deals und des Europäischen Klimagesetzes<sup>39</sup>.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Im Rahmen des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT)<sup>40</sup> trägt dieser Vorschlag auf verschiedene Weise zu einer höheren Effizienz der bestehenden Rechtsvorschriften bei, da i) veraltete Prüfmethode durch modernste Lösungen sowohl bei regelmäßigen technischen Prüfungen als auch bei Unterwegskontrollen ersetzt werden und der Einsatz der neuesten Messtechniken und -technologien vorgeschrieben wird, um eine große Zahl von Fahrzeugen mit hohen Emissionswerten wirksamer zu ermitteln; ii) einfache, aber sinnvolle Prüfungen zur harmonisierten Bewertung der Sicherheit und Umweltverträglichkeit moderner Fahrzeuge

---

<sup>38</sup> <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>.

<sup>39</sup> 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>).

<sup>40</sup> [Arbeitsprogramm der Kommission für 2023 – wichtige Dokumente \(europa.eu\)](#), Anhang II: REFIT-Initiativen, Überschrift A – Ein europäischer Grüner Deal.

eingeführt werden; iii) die nationalen Datenbanken vernetzt werden, um den Austausch und den Zugang zu Fahrzeugdaten zu erleichtern, anstatt auf umständlichere Verfahren zurückzugreifen. 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 führen sowie Kosten und Schäden für die Verbraucher vermeiden.

Die Initiative umfasst den Grundsatz „standardmäßig digital“<sup>41</sup> und fördert, sofern möglich, den digitalen Wandel. So sollte sich beispielsweise verpflichtende elektronische Prüfbescheinigungen positiv auf den digitalen Wandel in der EU auswirken. Was das Verfahren der erneuten Zulassung betrifft, so werden Behörden und die 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.

### **Anwendung des One-in-one-out-Ansatzes**

Der One-in-one-out-Ansatz besteht darin, *neue Belastungen für Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen, die sich aus den Vorschlägen der Kommission ergeben, durch die Streichung entsprechender Belastungen im selben Politikbereich auszugleichen*. Dieser Vorschlag ist Teil des Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit, das aufgrund der Maßnahme zur Datenverwaltung Verwaltungskosten für Prüfstellen und Fahrzeughersteller verursachen dürfte, während für Werkstätten, Kraftfahrzeughändler, Reifenservice- und Reparaturbetrieben Kosten im Zusammenhang mit der Erfassung des Kilometerstands anfallen werden. Insgesamt werden im Rahmen der bevorzugten Option die zusätzlichen einmaligen Verwaltungskosten, die für den One-in-one-out-Ansatz ausschlaggebend sind, im Vergleich zum Ausgangswert im Jahr 2026 auf 218 Mio. EUR geschätzt. Auf das Jahr umgerechnet beläuft sich der Nettogegenwartswert in dem betreffenden Zeitraum auf 25,5 Mio. EUR. Darüber hinaus belaufen sich die wiederkehrenden Verwaltungskosten im Vergleich zum Ausgangswert auf 26,4 Mio. EUR pro Jahr. Somit werden die gesamten zusätzlichen (einmaligen und wiederkehrenden) Verwaltungskosten, die für den One-in-one-out-Grundsatz ausschlaggebend sind, im Vergleich zum Ausgangswert auf 51,9 Mio. EUR pro Jahr 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<sup>42</sup> (im Folgenden „Charta“) verankerten Grundrechte auswirken.

Der Vorschlag enthält Maßnahmen zur Verringerung der Luftschadstoffemissionen von Fahrzeugen (jährliche Emissionsprüfungen für leichte Nutzfahrzeuge, jährliche Prüfungen von Fahrzeugen, die zehn Jahre oder älter sind, und NO<sub>x</sub>-Messung bei RSI durch

---

<sup>41</sup> 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.

<sup>42</sup> [https://commission.europa.eu/aid-development-cooperation-fundamental-rights/your-rights-eu/eu-charter-fundamental-rights\\_de](https://commission.europa.eu/aid-development-cooperation-fundamental-rights/your-rights-eu/eu-charter-fundamental-rights_de).

Fernmessung und Abgasfahnenmessung). Diese Maßnahmen werden im Einklang mit Artikel 37 der Charta zur Verbesserung der Umweltqualität beitragen. Die Anpassung der Methoden bei der PTI von Elektrofahrzeugen, einschließlich der Ausbildung von Prüfern, und die verpflichtende Kontrolle der Ladungssicherung bei RSI werden ein sichereres Arbeitsumfeld für Fahrzeugprüfer und Berufskraftfahrer schaffen (Artikel 31). Maßnahmen zur Bekämpfung von Kilometerstandbetrug werden dazu beitragen, den Verbraucherschutz im Einklang mit Artikel 38 der Charta zu verbessern. Die gegenseitige Anerkennung von Prüfbescheinigungen und die Digitalisierung des Zulassungsverfahrens werden im Einklang mit Artikel 45 der Charta zur Freizügigkeit und Aufenthaltsfreiheit 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 im Einklang mit Artikel 3 der Charta beitragen.

Der Vorschlag umfasst eine Maßnahme zur Erfassung von Kilometerständen, die sich auf das Recht auf Schutz personenbezogener Daten bei der Speicherung und dem Austausch von Daten auswirkt. Diese Maßnahme sieht eine Verpflichtung der Mitgliedstaaten vor, Kilometerstände in den nationalen Datenbanken zu erfassen und diese bei erneuter Zulassung eines Fahrzeugs anderen Mitgliedstaaten zur Verfügung zu stellen. Sie sieht außerdem vor, dass die Prüfbescheinigung in elektronischer Form ausgestellt werden muss, wobei zusätzlich ein Ausdruck in Papierformat bereitgestellt werden kann. 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 Datenverarbeitung im Zusammenhang mit diesen Maßnahmen wurde als notwendig und verhältnismäßig bewertet und kann nur für bestimmte, im Vorschlag genannte Zwecke verwendet werden.

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Die Auswirkungen auf den EU-Haushalt hängen hauptsächlich mit der Erweiterung der Funktionen des IT-Datenaustauschsystems (MOVE-HUB) 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 einschlägigen Daten (einschließlich der in nationalen Datenbanken gespeicherten PTI-Berichte) sowie der Austausch von Kilometerständen aus den Datenbanken der Mitgliedstaaten ermöglicht werden muss. Die damit verbundenen Kosten werden auf 0,2 Mio. EUR an einmaligen Kosten und 0,05 Mio. EUR an wiederkehrenden Kosten geschätzt, die die gesamte Umsetzung des Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit abdecken.

#### **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 der Erreichung der operativen Ziele gemessen werden. Um den Erfolg der Initiative zu messen, werden folgende operative Ziele festgelegt: i) Anwendung neu verfügbarer Methoden zur Sicherheits- und Emissionsprüfung; ii) Vernetzung der Fahrzeugregister und Kilometerstandsdatenbanken der Mitgliedstaaten über einen gemeinsamen Hub; iii) Digitalisierung von Fahrzeugdokumenten; iv) 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.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Die Mitgliedstaaten haben die Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU auf unterschiedliche Weise umgesetzt, und es werden zahlreiche Änderungen vorgeschlagen. Daher müssen den Mitteilungen der Mitgliedstaaten über ihre Umsetzungsmaßnahmen ein oder mehrere Dokumente beigelegt werden, in denen der Zusammenhang zwischen den Teilen beider Richtlinien und den entsprechenden Teilen der nationalen Rechtsvorschriften erläutert wird.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Der Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU orientiert sich an den drei in Kapitel 1 dargelegten wichtigsten politischen Zielen. Diese Ziele hängen miteinander zusammen und dienen dazu, die Straßenverkehrssicherheit in der EU weiter zu verbessern, zu einer nachhaltigen Mobilität beizutragen und den freien Personen- und Warenverkehr in der EU zu erleichtern. Die wichtigsten Bestimmungen, mit denen die Richtlinien wesentlich geändert oder neue Elemente hinzugefügt werden, sind nachstehend beschrieben.

*Mit Artikel 1 Absatz 1 wird Artikel 2 der Richtlinie 2014/45/EU über den Anwendungsbereich geändert*

Um seine Einheitlichkeit zu verbessern, wird der Artikel dahin gehend geändert, dass neben Krafträdern mit Verbrennungsmotor künftig auch solche mit Elektroantrieb in den Anwendungsbereich fallen. Aus demselben Grund wird die Möglichkeit aufgehoben, Krafträder vom Anwendungsbereich der technischen Überwachung auszunehmen.

*Mit Artikel 1 Absatz 2 wird Artikel 3 der Richtlinie 2014/45/EU über die Begriffsbestimmungen geändert*

Die Begriffsbestimmungen für „vernetztes Fahrzeug“ und „befristete Prüfbescheinigung“ werden hinzugefügt, um die Begriffe zu präzisieren, die im Zusammenhang mit den Bestimmungen über die Erfassung der Kilometerstände (neuer Artikel 4a der Richtlinie 2014/45) bzw. über die Anerkennung von Prüfbescheinigungen (geänderter Artikel 4) verwendet werden.

*Artikel 1 Absatz 3 ersetzt Artikel 4 der Richtlinie 2014/45/EU über die Zuständigkeiten*

Um den freien Personen- und Warenverkehr zu erleichtern, wird die bestehende Vorschrift, dass der Mitgliedstaat, der das Fahrzeug zugelassen hat, eine technische Überwachung durchführen muss, durch folgende Bestimmungen ergänzt:

Der Artikel wird geändert, um den Eigentümern oder Haltern von Personenkraftwagen die Möglichkeit einzuräumen, regelmäßige technische Überwachungen in einem anderen Mitgliedstaat als dem Zulassungsmitgliedstaat durchzuführen. Die in diesem Fall ausgestellte befristete Prüfbescheinigungen ist sechs Monate lang gültig. Die anschließende PTI muss im Zulassungsmitgliedstaat erfolgen, es sei denn, dieser Mitgliedstaat erkennt die von anderen



Mitgliedstaaten ausgestellten Prüfbescheinigungen einseitig an. Diese Möglichkeit steht den Mitgliedstaaten für jede Fahrzeugklasse zur Verfügung.

In dem Artikel ist auch festgelegt, dass die Fahrzeughersteller den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die für die technische Überwachung erforderlichen technischen Informationen kostenlos zur Verfügung stellen müssen. Diese Behörden müssen die Daten den jeweiligen Prüfstellen zur Verfügung stellen. Darüber hinaus wird der Kommission die Befugnis übertragen, die technischen Informationen, das Datenformat und die Zugangsverfahren im Wege von Durchführungsrechtsakten festzulegen.

*Mit Artikel 1 Absatz 4 wird ein neuer Artikel 4a in die Richtlinie 2014/45/EU über die Erfassung der Kilometerstände eingefügt*

Mit dem Artikel wird die Verpflichtung zur Erfassung des Kilometerstands über die Prüfstellen hinaus auf jeden Dienstleister ausgeweitet, der gegen Bezahlung Reparatur- oder Wartungsarbeiten an einem Fahrzeug durchführt. Die erfassten Kilometerstände können in einer speziellen nationalen Datenbank oder im nationalen Fahrzeugregister gespeichert werden.

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.

*Mit Artikel 1 Absatz 5 wird Artikel 5 der Richtlinie 2014/45/EU über Prüfungszeitpunkt und -häufigkeit geändert*

Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a wird geändert, um jährliche Prüfungen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen vorzuschreiben, die älter als zehn Jahre sind. Außerdem müssen leichte Nutzfahrzeuge jedes Jahr nach ihrer Erstzulassung einer Abgasprüfung unterzogen werden. In diesem Teil wird auch festgelegt, wie das Datum der anschließenden PTI nach Ablauf einer befristete Prüfbescheinigung gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2014/45/EU zu berechnen ist.

Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie 2014/45/EU wird geändert, um der Änderung in Artikel 2 über die Einbeziehung von Krafträdern mit Elektroantrieb in den Anwendungsbereich der PTI Rechnung zu tragen.

Darüber hinaus werden die Bedingungen vereinfacht, unter denen die Mitgliedstaaten oder die zuständigen Behörden verlangen können, dass ein Fahrzeug vor Ablauf der Gültigkeit seiner Prüfbescheinigung einer technischen Überwachung unterzogen wird. Während vier der fünf bestehenden Möglichkeiten, die in Artikel 5 Absatz 4 der Richtlinie 2014/45/EU aufgeführt sind, gestrichen werden, wird die Möglichkeit, die sich auf prüfpflichtige wesentliche Änderungen der Sicherheits- und Umweltsysteme des Fahrzeugs bezieht, Teil eines neuen Absatzes 2a.

*Mit Artikel 1 Absatz 6 wird Artikel 6 der Richtlinie 2014/45/EU über Prüfungsinhalte und -methoden geändert*

Der Artikel wird geändert, um der Ausweitung des Anwendungsbereichs auf Krafträder mit Elektroantrieb Rechnung zu tragen und den Mitgliedstaaten die Möglichkeit zu geben, nur Fahrzeuge von der Abgasprüfung oder Geräuschmessung auszunehmen, die in den sechs

Monaten vor der PTI erfolgreich einer entsprechenden technischen RSI erfolgreich unterzogen wurden.

*Artikel 1 Absatz 7 ersetzt Artikel 8 der Richtlinie 2014/45/EU über die Prüfbescheinigung*

Während die bestehenden Vorschriften (Artikel 8 Absatz 2) bereits die Verwendung von „elektronisch erstellten“ Prüfbescheinigungen zulassen, wird dieser Artikel geändert, so dass das digitale Format zur Standardlösung wird. Die Person, die das Fahrzeug vorstellt, kann einen beglaubigten Ausdruck anfordern. Diese Bescheinigungen – einschließlich befristeter – müssen von allen Mitgliedstaaten anerkannt werden.

*Mit Artikel 1 Absatz 8 wird Artikel 9 der Richtlinie 2014/45/EU über die Weiterverfolgung von Mängeln geändert*

Artikel 9 Absätze 2 und 3 wird geändert, um den erforderlichen Informationsaustausch zwischen dem Zulassungsmitgliedstaat und den Mitgliedstaaten, in denen das Fahrzeug einer technischen Überwachung unterzogen wurde – auch im Falle der Aussetzung der Zulassung – zu gewährleisten.

Absatz 4 wird hinzugefügt, um wirksame Sanktionen für offensichtliche Manipulationen an Fahrzeugbauteilen, einschließlich Abgasnachbehandlungs- und Sicherheitssystemen, vorzusehen.

*Artikel 1 Absatz 9 ersetzt Artikel 16 der Richtlinie 2014/45/EU durch einen neuen Artikel 16 über den Datenaustausch zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten*

Mit dem neuen Artikel 16 werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, ihre nationalen Fahrzeugregister und technischen Datenbanken mit der von der Kommission entwickelten MOVE-HUB-Plattform für den Austausch einschlägiger Daten während der regelmäßigen technischen Überwachung zu verknüpfen. Der Informationsaustausch umfasst Fahrzeugzulassungsdaten, Daten über den Inhalt der Übereinstimmungsbescheinigung, der letzten Prüfbescheinigung und etwaiger Berichte über Unterwegskontrollen.

Gemäß Absatz 2 des neuen Artikels 16 muss die Kommission innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie detaillierte Vorschriften über die Modalitäten, die Datenformate und den Meldungsumfang für die Durchführung des Datenaustauschs festlegen. Der Datenaustausch muss innerhalb eines Jahres danach anwendungsbereit sein.

*Mit Artikel 1 Absatz 10 wird Artikel 17 der Richtlinie 2014/45/EU über delegierte Rechtsakte geändert*

Artikel 17 wird geändert, um die Befugnis der Kommission zur Festlegung der Methoden für die neuen Emissionsprüfungen (die für Fahrzeuge der Klassen M und N mit Verbrennungsmotoren eingeführt wurden) in Anhang I Abschnitt 8.2 aufzunehmen.

*Artikel 1 Absatz 11 ersetzt Artikel 20 der Richtlinie 2014/45/EU über die Berichterstattung*

Artikel 20 wird geändert, um den wichtigsten Änderungen der Vorschriften, über die die Kommission Bericht erstatten muss, Rechnung zu tragen.

*Mit Artikel 1 Absatz 12 wird ein neuer Artikel 20a in die Richtlinie 2014/45/EU über die Übermittlung von Informationen eingefügt*

Artikel 20a wird eingefügt, um Daten in den Bericht der Kommission über die Durchführung der Richtlinie 2014/45/EU aufzunehmen. Zwar erstatten die Mitgliedstaaten bereits alle zwei

Jahre über technische Unterwegskontrollen in ihrem Hoheitsgebiet Bericht, jedoch liegen der Kommission ähnliche systematische Informationen über PTI nicht vor. Mit diesem Artikel soll diese Lücke geschlossen werden, indem die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, alle drei Jahre einen Mindestsatz an Informationen über PTIs zu übermitteln. Das Berichtsformat wird in einem von der Kommission zu erlassenden Durchführungsrechtsakt festgelegt.

*Artikel 1 Absatz 13 ersetzt Artikel 22 der Richtlinie 2014/45/EU über die Verlängerung der Gültigkeit von Prüfbescheinigungen im Krisenfall*

Dieser neue Artikel 22 wird eingeführt, um die Möglichkeit vorzusehen, die Gültigkeitsdauer von Prüfbescheinigungen zu verlängern, wenn die rechtzeitige Durchführung einer PTI durch eine Krise (wie beispielsweise eine Pandemie) verhindert würde.

*Artikel 2 Absatz 1 ersetzt Artikel 1 der Richtlinie 2014/47/EU über den Gegenstand*

Der Artikel wird aktualisiert, um die Fernmessung von Fahrzeugemissionen aufzunehmen.

*Mit Artikel 2 Absatz 2 wird Artikel 2 der Richtlinie 2014/47/EU über den Anwendungsbereich geändert.*

In Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 2014/47/EU werden leichte Nutzfahrzeuge in den Anwendungsbereich aufgenommen (Buchstabe aa). Darüber hinaus wird ein Unterabsatz 2 hinzugefügt, um festzulegen, dass die Bestimmungen über die Fernmessung auch für Personenkraftwagen und Krafträder gelten. Absatz 2 wird angepasst, um den Änderungen in Absatz 1 Rechnung zu tragen.

*Mit Artikel 2 Absatz 3 wird Artikel 3 der Richtlinie 2014/47/EU über die Begriffsbestimmungen geändert*

Die wichtigsten Änderungen sind die Hinzufügung von Begriffsbestimmungen für „Fernmessung“ und „Abgasfahnenmessung“.

*Artikel 2 Absatz 4 ersetzt Artikel 4 der Richtlinie 2014/47/EU über das System der Unterwegskontrollen*

Der Artikel wird aktualisiert, um einen Verweis auf die Fernmessung aufzunehmen.

*Mit Artikel 2 Absatz 5 wird ein neuer Artikel 4a über die Fernmessung eingefügt*

Dieser neue Artikel wird hinzugefügt, um die Mitgliedstaaten dazu zu verpflichten, die Lärm- und Abgasemissionen großer Teile ihrer Fahrzeugflotte mittels Fernmessung zu überprüfen, um Fahrzeuge (jeder Fahrzeugklasse) mit potenziell hohem Ausstoß zu identifizieren. Gemäß Absatz 3 müssen die Mitgliedstaaten die Emissionen dieser Fahrzeuge entweder bei einer technischen Unterwegskontrolle oder im Rahmen einer Vorladung des Eigentümers oder Halters des Fahrzeugs zu einer Prüfstelle überprüfen. In Absatz 4 sind die Methoden zur Kontrolle der Emissionen von Fahrzeugen festgelegt, die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sind als demjenigen, in dem die Fernmessung durchgeführt wurde.

*Mit Artikel 2 Absatz 6 wird Artikel 5 der Richtlinie 2014/47/EU über den Prozentsatz der zu kontrollierenden Fahrzeuge geändert*

Der Artikel wird dahin gehend aktualisiert, dass das bestehende 5%-Ziel (der Gesamtzahl der schweren Nutzfahrzeuge) nicht mehr auf EU-Ebene, sondern für jeden Mitgliedstaat einzeln gilt.

Darüber hinaus wird im Rahmen von RSI für leichte Nutzfahrzeuge, d. h. Fahrzeuge der Klasse N1, ein 2-%-Ziel vorgeschlagen.

*Mit Artikel 2 Absatz 7 wird Artikel 6 der Richtlinie 2014/47/EU über das Risikoeinstufungssystem geändert*

Die einzige Änderung von Artikel 6 besteht in der Ergänzung eines Verweises auf leichte Nutzfahrzeuge (Definition (aa) in Artikel 2 Absatz 1).

*Mit Artikel 2 Absatz 8 wird Artikel 7 der Richtlinie 2014/47/EU über die Zuständigkeiten geändert*

Artikel 7 Absatz 1 wird dahin gehend aktualisiert, dass die Anerkennung elektronischer Nachweise – wie etwa der jüngsten Prüfbescheinigung – verpflichtend vorgesehen wird.

*Artikel 2 Absatz 9 ersetzt Artikel 9 der Richtlinie 2014/47/EU über die Auswahl der Fahrzeuge für die anfängliche technische Unterwegskontrolle*

Der Artikel wird aktualisiert, um die Fernmessung als mögliche Grundlage für die Auswahl eines Fahrzeugs für eine RSI aufzunehmen.

*Mit Artikel 2 Absatz 10 wird Artikel 10 der Richtlinie 2014/47/EU über Inhalt und Verfahren der technischen Unterwegskontrollen geändert*

Die Buchstaben a und c werden geändert, um sie an die Änderungen in Bezug auf Prüfbescheinigungen und Anforderungen an die Ladungssicherung anzupassen.

*Artikel 2 Absatz 11 ersetzt Artikel 13 der Richtlinie 2014/47/EU über die Kontrolle der Ladungssicherung*

Artikel 13 wird dahin gehend geändert, dass Kontrollen der Ladungssicherung (gemäß Anhang III) für die Mitgliedstaaten nicht fakultativ sind, sondern verbindlich vorgeschrieben werden.

*Artikel 2 Absatz 12 der Richtlinie 2014/47/EU ersetzt Artikel 14 der Richtlinie 2014/47/EU über Folgemaßnahmen bei erheblichen oder gefährlichen Mängeln*

In Artikel 14 wird ein Absatz 4 hinzugefügt, um wirksame Sanktionen für offensichtliche Manipulationen an Fahrzeugbauteilen, einschließlich Abgasnachbehandlungs- und Sicherheitssystemen, vorzusehen.

*Mit Artikel 2 Absatz 13 wird Artikel 16 der Richtlinie 2014/47/EU über den Bericht über die Kontrolle und Datenbanken über technische Unterwegskontrollen geändert*

Artikel 16 Absatz 2 wird geändert, um standardmäßig eine elektronische Fassung des Berichts bereitzustellen.

*Mit Artikel 2 Absatz 14 wird Artikel 18 der Richtlinie 2014/47/EU über die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten geändert*

Artikel 18 wird aktualisiert, um auf die von der Kommission bereits erlassenen Durchführungsbestimmungen zur Meldung erheblicher und gefährlicher Mängel, die bei technischen Unterwegskontrollen von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugen festgestellt wurden, Bezug zu nehmen.

*Mit Artikel 2 Absatz 15 wird ein neuer Artikel 18a in die Richtlinie 2014/47/EU über den Datenaustausch zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten eingefügt*

Wie mit dem neuen Artikel 16 der Richtlinie 2014/45/EU werden die Mitgliedstaaten mit diesem neuen Artikel 18a verpflichtet, ihre nationalen Fahrzeugregister und technischen Datenbanken zur Verkehrs- und Betriebssicherheit mit der von der Kommission entwickelten MOVE-HUB-Plattform für den Austausch einschlägiger Daten während der technischen Unterwegskontrolle zu verknüpfen. Der Informationsaustausch umfasst Fahrzeugzulassungsdaten, Daten über den Inhalt der Übereinstimmungsbescheinigung, der letzten Prüfbescheinigung und etwaiger Berichte über Unterwegskontrollen.

Gemäß Absatz 2 des neuen Artikels 18a muss die Kommission innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie detaillierte Vorschriften über die Modalitäten, die Datenformate und den Meldungsumfang für die Durchführung des Datenaustauschs festlegen. Der Datenaustausch muss innerhalb eines Jahres danach anwendungsbereit sein.

*Artikel 2 Absatz 16 ersetzt Artikel 20 über die Übermittlung von Informationen an die Kommission*

Artikel 20 wird aktualisiert, um die Berichtspflichten wie folgt zu straffen und zu vereinfachen: i) es sind weniger detaillierte Berichte erforderlich (siehe Änderungen des Anhangs V der Richtlinie 2014/47/EU); ii) diese Berichte sind alle drei Jahre anstatt alle zwei Jahre vorzulegen; iii) die Mitgliedstaaten nutzen eine gemeinsame Berichterstattungsplattform, anstatt E-Mails mit beigefügten Excel-Dateien zu versenden.

*Mit Artikel 2 Absatz 17 der Richtlinie 2014/47/EU wird Artikel 21 der Richtlinie 2014/47/EU über delegierte Rechtsakte geändert*

Ein vierter und fünfter Gedankenstrich werden angefügt, um die Kommission zu ermächtigen, i) delegierte Rechtsakte zur Festlegung gemeinsamer Grenzwerte für die Fernmessung zu erlassen und ii) die Prüfverfahren für die Messung der Partikelzahl und der Stickoxide bei technischen Unterwegskontrollen festzulegen.

*Artikel 2 Absatz 18 ersetzt Artikel 24 der Richtlinie 2014/47/EU über die Berichterstattung*

Der Artikel wird aktualisiert, um den wichtigsten Änderungen der Vorschriften, über die die Kommission Bericht erstatten muss, Rechnung zu tragen.

*Mit Anhang I werden die folgenden Anhänge der Richtlinie 2014/45/EU geändert*

- Anhang I – MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE PRÜFINHALTE UND EMPFOHLENE METHODEN DER PRÜFUNG

Der Anhang wird geändert, um Folgendes aufzunehmen: i) neue zu prüfende Positionen, die für batteriebetriebene Elektrofahrzeuge und Hybridfahrzeuge relevant sind (Abschnitt 4.14 über Hochvoltsysteme); ii) neue Emissionsprüfungen zur Messung ultrafeiner Partikel- und Stickoxidemissionen von Benzin- und Dieselfahrzeugen (Abschnitt 8.2); iii) einen neuen Abschnitt 10 über die Prüfung elektronischer Sicherheitssysteme unter Verwendung der elektronischen Schnittstelle des Fahrzeugs. Darüber hinaus werden einige geringfügige Änderungen an anderen Punkten vorgenommen, um den Ansichten der Sachverständigen in diesem Bereich Rechnung zu tragen.

- Anhang III – MINDESTANFORDERUNGEN AN EINRICHTUNGEN UND GERÄTE FÜR DIE TECHNISCHE ÜBERWACHUNG



Die Nummern 16 und 17 werden hinzugefügt, um festzulegen, dass die Prüfstellen mit den Geräten ausgestattet werden, die zur Messung der Partikelzahl und der Stickoxide im Rahmen von PTI erforderlich sind.

- Anhang IV – MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE BEFÄHIGUNG, AUSBILDUNG UND ZERTIFIZIERUNG DER PRÜFER

Der Anhang wird aktualisiert, um eine Ausbildung der Prüfer vorzuschreiben, damit diese alternative Antriebssysteme (einschließlich Hochvolt-, Hybrid- und Wasserstoffsysteme) testen können.

*Mit Anhang II werden die folgenden Anhänge der Richtlinie 2014/47/EU geändert*

- Anhang II – UMFANG DER TECHNISCHEN UNTERWEGSKONTROLLEN

Ähnlich wie in Anhang I der Richtlinie 2014/45/EU wird dieser Anhang geändert, um neue zu prüfende Positionen für Folgendes aufzunehmen: i) batteriebetriebene Elektrofahrzeuge und Hybridfahrzeuge (Abschnitt 4.14 über Hochvoltssysteme); ii) neue Emissionsprüfungen zur Messung ultrafeiner Partikel- und Stickoxidemissionen von Benzin- und Dieselfahrzeugen (Abschnitt 8.2); iii) einen neuen Abschnitt 10 über die Prüfung elektronischer Sicherheitssysteme unter Verwendung der elektronischen Schnittstelle des Fahrzeugs. Darüber hinaus werden einige geringfügige Änderungen an anderen Punkten vorgenommen, um den Ansichten der Sachverständigen in diesem Bereich Rechnung zu tragen.

- Anhang III – LADUNGSSICHERUNG

Der erste Satz in Kapitel II. Abschnitt 3 wird geändert, um die Vorschriften für die Kontrolle der in Tabelle 1 aufgeführten spezifischen Ladungssicherungen verbindlich vorzuschreiben.

- Anhang IV – BERICHT ÜBER EINE GRÜNDLICHERE TECHNISCHE UNTERWEGSKONTROLLE MIT EINER CHECKLISTE DER PRÜFPUNKTE

Nummer 6 des Musters wird aktualisiert, um N1 (leichte Nutzfahrzeuge) in die Fahrzeugklassen aufzunehmen. Nummer 10 wird aktualisiert, um die neuen zu prüfenden Positionen für Hochvoltssysteme (4.14), Emissionsprüfungen (überarbeitete Position 8.2) und elektronische Sicherheitssysteme (neue Position 10) aufzunehmen.

- Anhang V – STANDARDFORMULAR FÜR MITTEILUNGEN AN DIE KOMMISSION

Das Formular wird aktualisiert, indem die erforderlichen Spalten für Fahrzeuge der Klasse N1 hinzugefügt, die Liste der Zulassungsländer berichtigt und die Berichtspflicht vereinfacht wird, indem der Teil „Mängel im Einzelnen“ gestrichen wird.

Vorschlag für eine

## **RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Änderung der Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen**

(Text von Bedeutung für den EWR)

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<sup>43</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>44</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Bestimmungen über die Verkehrs- und Betriebssicherheit sind seit Jahrzehnten Teil der Rechtsvorschriften der Union, sie werden jedoch schrittweise harmonisiert. Zuletzt wurde das entsprechende Unionsrecht 2014 mit dem „Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit“<sup>45</sup> überarbeitet. Um die Durchsetzung zu verbessern, wurden das Spektrum der zu prüfenden Fahrzeuge und der Anwendungsbereich der harmonisierten Vorschriften, einschließlich der Vorschriften über Unterwegskontrollen und Zulassungsdokumente für Fahrzeuge, durch aufeinanderfolgende Überarbeitungen schrittweise ausgeweitet. Mit ihnen wurden die erforderlichen Prüfmethode, Verfahren und zugehörigen Dokumente festgelegt und aktualisiert und so dem technologischen Fortschritt Rechnung getragen.

<sup>43</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>44</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>45</sup> 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>), 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>) und 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>).

- (2) In der Richtlinie 2014/45/EU sind die Mindestangaben und die Mindesthäufigkeit der Prüfungen für alle Fahrzeugklassen festgelegt, mit Ausnahme von Krafträdern, bei denen die Mitgliedstaaten über einen größeren Ermessensspielraum verfügen. Jene Richtlinie enthält auch Mindestanforderungen an die Unabhängigkeit der Prüfstellen, die Ausbildung der Prüfer, die Prüfgeräte und den Inhalt der Prüfbescheinigung. Die Gültigkeit dieser Bescheinigung sowie aller anderen Prüfnachweise müssen von den Mitgliedstaaten für die Zwecke des freien Verkehrs und der erneuten Zulassung eines bereits in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs anerkannt werden.
- (3) Die Richtlinie 2014/47/EU ergänzt die Richtlinie 2014/45/EU, indem sie die Mitgliedstaaten dazu verpflichtet, bei schweren Nutzfahrzeugen über 3,5 Tonnen, einschließlich Bussen, Lastkraftwagen und deren Anhängern, Unterwegskontrollen durchzuführen. Das Ziel ist es, jährlich 5 % der Flotte der Union zu kontrollieren. Diese Kontrollen umfassen eine anfängliche Unterwegskontrolle und, falls der Prüfer es für erforderlich hält, eine gründlichere technische Unterwegskontrolle. Die bei den gründlichen Kontrollen geprüften Positionen entsprechen jenen bei regelmäßigen Prüfungen und können auch die Kontrolle der Ladungssicherung umfassen. Wird bei einer Unterwegskontrolle ein erheblicher oder gefährlicher Mangel festgestellt, so muss der Mitgliedstaat, in dem die Kontrolle stattgefunden hat, für die Durchsetzung der Reparatur des vorübergehend von der Straßenverkehrszulassung ausgesetzten Fahrzeugs den Zulassungsmitgliedstaat unterrichten.
- (4) Aufgrund des raschen technischen Fortschritts sind einige der derzeitigen Vorschriften für die Prüfung von Fahrzeugen veraltet und sollten geändert werden, um sie an neuere Technologien und Fahrzeuge anzupassen. Der Prüfraum sollte verstärkt dazu beitragen, dass verkehrsbedingte Emissionen verringert werden und im Verkehrssektor die Digitalisierung beschleunigt und Nutzen daraus gezogen wird. Der Rahmen sollte auch besser an die Entwicklungen in der Fahrzeugtechnologie, der Flottenzusammensetzung und bei den Prüfmethoden angepasst werden.
- (5) Der digitale Wandel ist eine der Prioritäten der Union. Im Zusammenhang mit der Aktualisierung der derzeitigen Vorschriften für die Prüfung von Fahrzeugen ist es auch wichtig, die Verwaltungsverfahren zu harmonisieren, zu vereinfachen und zu digitalisieren sowie die verbleibenden Hindernisse für die Freizügigkeit zu beseitigen. Zu diesen Hindernissen gehört die Nichtanerkennung regelmäßiger technischer Prüfungen, die in anderen Mitgliedstaaten als dem Zulassungsmitgliedstaat durchgeführt werden. Diese Hindernisse können nämlich die Freizügigkeit von Personen beeinträchtigen, sich innerhalb der Union frei zu bewegen und auch ihr Recht, ihren Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat zu wählen als dem, in dem das Fahrzeug zum betreffenden Zeitpunkt zugelassen ist.
- (6) Einige der derzeitigen Emissionsprüfmethoden sind für die Prüfung von Fahrzeugen mit moderner Technologie zur Minderung von Luftschadstoffemissionen und geringen Referenzemissionen ungeeignet. Es besteht auch Potenzial, die Schadstoffemissionen durch geeignetere Prüfungen und Kontrollen weiter zu verringern. Die Anwendung der besten verfügbaren Prüfmethoden würde den Mitgliedstaaten bei der Einhaltung strengerer Luftqualitätsnormen helfen, nämlich der in der Richtlinie (EU) 2024/2881

des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>46</sup> festgelegten Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit, insbesondere für Feinstaub und Stickstoffoxide (NO<sub>x</sub>).

- (7) Die Zahl der Toten und Schwerverletzten auf den Straßen der Union ist mit 20 400 Todesfällen im Jahr 2023 nach wie vor unannehmbar hoch. Daher sind weitere Maßnahmen erforderlich, um die im EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit 2021-2030<sup>47</sup> festgelegten Ziele zu erreichen.
- (8) Die technische Überwachung von Krafträdern hat deutliche Vorteile für die Straßenverkehrssicherheit. Dies zeigt sich auch an der Zahl der Mitgliedstaaten, die Krafträder bereits in ihre Systeme der technischen Überwachung einbeziehen. Daher ist die derzeitige Opt-out-Möglichkeit für Krafträder mit einem Hubraum von mehr als 125 cm<sup>3</sup> nicht mehr angemessen, sodass regelmäßige Prüfungen für solche Fahrzeuge ausnahmslos vorgeschrieben werden sollten.
- (9) Den Rückmeldungen der Mitgliedstaaten und der Industrie zufolge haben sich die derzeitigen rechtlichen Anforderungen, die auf die Verfügbarkeit der für die Durchführung regelmäßiger technischer Prüfungen erforderlichen technischen Daten für die Prüfstellen abzielen, als unwirksam erwiesen. Daher muss festgelegt werden, dass den zuständigen Behörden kostenlos und unverzüglich ein Mindestdatensatz zur Verfügung gestellt werden sollte, wodurch sichergestellt wird, dass die von ihnen zugelassenen Prüfstellen auch den erforderlichen Zugang haben.
- (10) Der Zulassungsmitgliedstaat sollte eine von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellte befristete Prüfbescheinigung für einen Zeitraum von bis zu sechs Monaten anerkennen, sofern die nachfolgende regelmäßige technische Prüfung im Zulassungsmitgliedstaat durchgeführt wird. Dies wird zur Erleichterung des freien Personenverkehrs beitragen, während gleichzeitig die grundlegende Anforderung eingehalten wird, dass Fahrzeuge in der Regel im Zulassungsmitgliedstaat geprüft werden müssen.
- (11) Aus demselben Grund sollte ein Zulassungsmitgliedstaat die Möglichkeit haben, von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellte Prüfbescheinigungen anzuerkennen. In diesem Fall sollte er die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission davon in Kenntnis setzen. Die betreffenden Prüfbescheinigungen sollten von allen Mitgliedstaaten als den vom Zulassungsmitgliedstaat ausgestellten Bescheinigungen gleichwertig betrachtet werden.
- (12) Um Kilometerzählerbetrug bei Gebrauchtfahrzeugen zu bekämpfen, wird die Erfassung des Kilometerstands in die regelmäßige technische Prüfung einbezogen. Die Wirksamkeit der Maßnahme ist jedoch begrenzt, da die erste Prüfung in den meisten Mitgliedstaaten erst vier Jahre nach der Erstzulassung und in vielen Mitgliedstaaten danach nur alle zwei Jahre durchgeführt wird. Zur weiteren Bekämpfung des Kilometerzählerbetrugs sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Kilometerstände erfasst werden, sobald ein Dienstleister Wartungs- oder Reparaturarbeiten an einem Fahrzeug durchführt, und außerdem in einer nationalen Datenbank oder einem nationalen Register erfasst werden. Die Mitgliedstaaten sollten diese Kilometerstände den Prüfern, den zuständigen Behörden und dem Inhaber der Zulassungsbescheinigung in anonymisierter Form zur Verfügung stellen. Darüber

<sup>46</sup> Richtlinie (EU) 2024/2881 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Neufassung) (ABl. L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

<sup>47</sup> SWD(2019) 283 final, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

hinaus sollten die Mitgliedstaaten die Hersteller dazu verpflichten, die Kilometerstände vernetzter Fahrzeuge alle drei Monate zu übermitteln. Um Kilometerzählerbetrug bereits vor dem Kauf bzw. im Zusammenhang mit dem Verkauf eines Fahrzeugs aufdecken zu können, sollten die Mitgliedstaaten die Verbraucher auch darüber informieren, dass der Inhaber der Zulassungsbescheinigung über eine Aufzeichnung des Kilometerstands verfügt. Um die Verfügbarkeit von Statistiken über die Fahrzeugnutzung ohne zusätzlichen Meldeaufwand für die nationalen Verwaltungen zu verbessern, sollten die Mitgliedstaaten die Kilometerstände den nationalen statistischen Ämtern und der Kommission (Eurostat) in anonymisierter Form zur Verfügung stellen.

- (13) Obwohl Elektrofahrzeuge, einschließlich Hybridelektrofahrzeuge, seit vielen Jahren am Straßenverkehr teilnehmen und ihre Zahl stetig zunimmt, gibt es keine harmonisierten Vorschriften für die technische Überwachung der Hochvoltsysteme solcher Fahrzeuge, was zur Entwicklung unterschiedlicher Prüfprotokolle in den Mitgliedstaaten geführt hat. Um den sicheren Betrieb solcher Fahrzeuge während ihrer gesamten Lebensdauer zu gewährleisten und abweichende Prüfverfahren in den Mitgliedstaaten zu vermeiden, sollten die entsprechenden Prüfpositionen in die Mindestanforderungen an die Prüfinhalte und empfohlene Methoden der Prüfung aufgenommen werden.
- (14) Die Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>48</sup> schreibt den Einbau einer Vielzahl hochentwickelter Fahrerassistenzsysteme vor, mit denen Unfälle vermieden sowie Todesopfer und schwere Verletzungen verringert werden sollen. Der erwartete Nutzen wird jedoch nicht erreicht, wenn sich diese Systeme im Laufe der Zeit verschlechtern oder manipuliert werden. Daher sollten diese neuen elektronischen Systeme in regelmäßige Kontrollen und Unterwegskontrollen einbezogen werden, um sicherzustellen, dass sie den von ihnen erwarteten Sicherheitsnutzen erbringen. Um den sicheren Betrieb automatisierter Fahrzeuge und die Prüfung elektronischer Sicherheitssysteme während ihrer gesamten Lebensdauer zu gewährleisten, sollten einschlägige zu prüfende Positionen in die in den jeweiligen Anhängen der Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU festgelegten Mindestanforderungen an die Prüfinhalte und empfohlene Methoden der Prüfung aufgenommen werden.
- (15) Während der Straßenverkehr für einen erheblichen Anteil an den Emissionen schädlicher Luftschadstoffe, insbesondere NO<sub>x</sub> und Feinstaub, verantwortlich zeichnet, sind die derzeitigen Prüfmethode für Abgasemissionen nicht an neuere Fahrzeuge und Technologien angepasst. Die Empfehlung (EU) 2023/688 der

---

<sup>48</sup> 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>).



Kommission<sup>49</sup> war ein erster Schritt zur Harmonisierung der Messung der Partikelzahl bei der technischen Überwachung. Im Interesse der öffentlichen Gesundheit, des Umweltschutzes und des fairen Wettbewerbs sollten die in den Anhängen der Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU aufgeführten einschlägigen Positionen, die bei regelmäßigen technischen Prüfungen zu prüfen sind, nun die Messung der Partikelzahl und der NO<sub>x</sub> umfassen.

- (16) Ältere Fahrzeuge sind in der Regel anfälliger für Mängel, häufiger an Unfällen beteiligt und weisen einen höheren Anteil an Fahrzeugen mit hohen Emissionswerten auf. Die jährliche Kontrolle älterer Fahrzeuge und leichter Nutzfahrzeuge kann erheblich zur Verringerung von Unfällen und schädlichen Emissionen beitragen. Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge sollten daher spätestens zehn Jahre nach dem Datum der Erstzulassung jährlich kontrolliert werden.
- (17) Da leichte Nutzfahrzeuge zudem intensiver als Privatfahrzeuge und oftmals in dicht besiedelten Gebieten genutzt werden, sollten sie bereits ein Jahr nach der Erstzulassung jährlich auf Emissionen kontrolliert werden.
- (18) Zusätzlich zu den geplanten regelmäßigen technischen Prüfungen sollten Fahrzeuge auch dann einer technischen Überwachung unterzogen werden, wenn die Sicherheits- oder Umweltsysteme und Bauteile des Fahrzeugs erheblich verändert wurden. Dies schließt Fälle ein, in denen sich die Fahrzeugklasse oder die Emissionswerte ändern, z. B. nach dem Einbau eines Partikelfilters oder wenn ein Fahrzeug für den Betrieb mit einem alternativen Kraftstoff umgerüstet wird.
- (19) Um den digitalen Wandel zu erleichtern und die Kosten für Prüfstellen zu senken, sollten Prüfbescheinigungen in einem standardisierten elektronischen Format ausgestellt werden. Der Person, die das Fahrzeug nach Aufforderung zur Prüfung vorgeführt hat, sollte auch ein Papierausdruck der Prüfbescheinigung ausgehändigt werden. Die Mitgliedstaaten sollten beide Formate akzeptieren, wenn sich das Eigentum an dem Fahrzeug ändert oder wenn das Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat erneut zugelassen wird. Aus ähnlichen Gründen sollte der Bericht über die gründlichere Unterwegskontrolle in elektronischer Form ausgestellt werden.
- (20) Es sollte sichergestellt werden, dass die Verarbeitung personenbezogener Daten zur Umsetzung dieser Richtlinie mit dem Datenschutzrahmen der Union, insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>50</sup>, im Einklang steht. Im Einklang mit dem Grundsatz des Datenschutzes durch datenschutzfreundliche Voreinstellungen sollte für die Überprüfung von Prüfbescheinigungen keine Übermittlung personenbezogener Daten in Einzelbescheinigungen erforderlich sein.
- (21) Damit Mängel angemessen weiterverfolgt werden können, wenn ein Fahrzeug aufgrund eines oder mehrerer schwerwiegender Mängel in einem anderen Mitgliedstaat als dem Zulassungsmitgliedstaat eine regelmäßige technische Prüfung nicht besteht, sollten das Ergebnis der Prüfung und die Frist für die nachfolgende

<sup>49</sup> Empfehlung (EU) 2023/688 der Kommission vom 20. März 2023 über die Messung der Partikelzahl bei der regelmäßigen technischen Prüfung von Fahrzeugen mit Selbstzündungsmotor (ABl. L 90 vom 28.3.2023, S. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

<sup>50</sup> 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>).

Prüfung dem Zulassungsmitgliedstaat mitgeteilt und in das Fahrzeugregister eingetragen werden. Die nachfolgende Prüfung sollte spätestens zwei Monate danach angesetzt werden und in einem der beiden Mitgliedstaaten stattfinden. Wenn ein Fahrzeug aufgrund eines oder mehrerer gefährlicher Mängel die regelmäßige technische Prüfung nicht bestanden hat, und um unmittelbare Gefahren für die Straßenverkehrssicherheit oder die Umwelt zu vermeiden, sollte der Mitgliedstaat oder die zuständige Behörde darüber hinaus entscheiden können, dass das betreffende Fahrzeug nicht auf öffentlichen Straßen genutzt werden darf; zudem kann der Zulassungsmitgliedstaat ersucht werden, die Zulassung eines Fahrzeugs zum Straßenverkehr bis zur Behebung der Mängel auszusetzen. Die Aussetzung sollte im Fahrzeugregister des Zulassungsmitgliedstaats erfasst werden.

- (22) Jeglicher unbefugte Eingriff und jegliche Manipulation an Bauteilen eines Fahrzeugs sollte als erheblicher oder gefährlicher Mangel eingestuft und daher mit wirksamen, verhältnismäßigen, abschreckenden und nichtdiskriminierenden Sanktionen geahndet werden.
- (23) Die derzeit in den Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU festgelegten Anforderungen an die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten bei der Umsetzung dieser Richtlinien machen es den Mitgliedstaaten unmöglich, den rechtlichen und technischen Status eines Fahrzeugs in grenzüberschreitenden Situationen zu überprüfen. Um eine größere Wirksamkeit auch in solchen Situationen zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten einander bei einer systematischeren Umsetzung der Richtlinie unterstützen. Daher müssen Vorschriften für den Austausch von Informationen und Fahrzeugdaten festgelegt werden, damit die Mitgliedstaaten untereinander die Fahrzeugregister und die Datenbanken zur Verkehrs- und Betriebssicherheit abfragen können, einschließlich des Inhalts von Prüfbescheinigungen und Berichten über technische Unterwegskontrollen.
- (24) Für den Informationsaustausch über in der Union zugelassene Fahrzeuge hat die Kommission die Benachrichtigungsplattform MOVE-HUB zur Vernetzung der nationalen elektronischen Register der Mitgliedstaaten entwickelt<sup>51</sup>. Auf der Plattform werden derzeit die Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU), die Führerscheinregister (RESPER), die Berufskraftfahrerqualifikationsregister (ProDriveNet), die Register der Fahrtenschreiberkarten (TACHOnet) und die Meldung von Mängeln bei der Unterwegskontrolle von Fahrzeugen (RSI) vernetzt<sup>52</sup>.
- (25) Die Funktionen von MOVE-HUB sollten erweitert werden, um den erforderlichen Austausch von Informationen und Fahrzeugdaten für die Zwecke der Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU zu ermöglichen. Die Mitgliedstaaten sollten daher ihre elektronischen Systeme, die Informationen über Prüfbescheinigungen und Aufzeichnungen der Kilometerstände enthalten, mit MOVE-HUB verknüpfen. Der Informations- und Datenaustausch über MOVE-HUB sollte innerhalb eines Jahres

---

<sup>51</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2016/480 der Kommission vom 1. April 2016 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Vernetzung der nationalen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1213/2010 (ABl. L 87 vom 2.4.2016, S. 4, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2016/480/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj)).

<sup>52</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2017/2205 der Kommission vom 29. November 2017 mit Durchführungsbestimmungen für das Verfahren zur Meldung von Nutzfahrzeugen mit erheblichen oder gefährlichen Mängeln, die bei einer technischen Unterwegskontrolle festgestellt wurden (ABl. L 314 vom 30.11.2017, S. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/2205/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj)).

nach Erlass der entsprechenden Durchführungsrechtsakte gemäß Artikel 16 der Richtlinie 2014/45/EU und Artikel 18a der Richtlinie 2014/47/EU möglich sein.

- (26) Krisen, die durch folgenschwere Ereignisse innerhalb oder außerhalb der Union verursacht werden, können das System der Verkehrs- und Betriebssicherheit erheblich beeinträchtigen. In Krisenzeiten sollten die Mitgliedstaaten die Gültigkeitsdauer von Prüfbescheinigungen, einschließlich befristeter Prüfbescheinigungen, verlängern dürfen. Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Kommission sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, die Gültigkeitsdauer ablaufender und befristeter Prüfbescheinigungen um sechs Monate zu verlängern. Bei andauernden Krisen sollte es möglich sein, die Gültigkeitsdauer weiter zu verlängern.
- (27) Angesichts der zunehmenden Zahl leichter Nutzfahrzeuge, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, sollten zur Förderung gleicher Wettbewerbsbedingungen für gewerbliche Betreiber in der gesamten Union und zur weiteren Verbesserung ihrer Sicherheit und Umweltverträglichkeit auch leichte Nutzfahrzeuge Unterwegskontrollen unterzogen werden.
- (28) Bei Unterwegskontrollen ist die Überprüfung der Abgasemissionen einer großen Zahl von Fahrzeugen mittels Geräten zur Fernmessung eine wirksame Maßnahme zur Ermittlung von Fahrzeugen mit hohen Emissionen. Dadurch erhöhen sich die Aufdeckungsraten im Vergleich zu den vorgeschriebenen Prüfmethoden erheblich. Die Mitgliedstaaten sollten daher Geräte zur Fernmessung systematisch einsetzen, um große Anteile der Fahrzeugflotte unter realen Bedingungen auf der Straße zu überprüfen. Eine einzelne Fernmessung, die hohe Emissionen oberhalb der gesetzlichen Grenzwerte anzeigt, könnte auf verschiedene Faktoren wie vorübergehende Beschleunigung oder einen kalten Motor zurückzuführen sein. Mehrere Messungen, die systematisch deutlich überdurchschnittliche Emissionen anzeigen, könnten jedoch auf ein fehlerhaftes Abgasnachbehandlungssystem oder unbefugte Änderungen wie Manipulationen hindeuten. Da solche Mängel und Änderungen zu übermäßig hohen Emissionen führen, wodurch sich Risiken für die menschliche Gesundheit und die Umwelt ergeben, sollten sie behoben und jeglicher unbefugte Eingriff sanktioniert werden.
- (29) Daher sollten solche Überprüfungen durch Fernmessung Teil des Systems der Unterwegskontrollen der einzelnen Mitgliedstaaten sein. Für eine wirksame Überprüfung sollte jeder Mitgliedstaat mindestens 30 % seiner zugelassenen Flotte von Kraftfahrzeugen überprüfen, einschließlich Personenkraftwagen und Motorräder. Auf der Grundlage dieser Fernmessungsdaten sollten die Mitgliedstaaten die Abgasemissionen und den Lärmpegel von Fahrzeugen überprüfen, bei denen der Verdacht besteht, dass die Emissionen mehr als das Doppelte des Durchschnittswerts ähnlicher Fahrzeuge betragen oder mehr als 3 dB über dem Durchschnittswert liegen. Diese Überprüfung könnte bei einer Unterwegskontrolle unmittelbar nach einer Fernmessung oder in einer Prüfstelle im Zulassungsmitgliedstaat durchgeführt werden. Bei Fahrzeugen, die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sind, sollte die zuständige Behörde des Landes, in dem die Fernmessung durchgeführt wurde, der zuständigen Behörde des Zulassungsmitgliedstaats das Messergebnis und das Ergebnis sämtlicher nachfolgender Unterwegskontrollen mitteilen.
- (30) In der Richtlinie 2014/47/EU ist ein Mindestanteil an schweren Nutzfahrzeugen festgelegt, die jedes Jahr in der Union am Straßenrand geprüft werden müssen. Es fehlt allerdings ein Ziel auf Ebene der Mitgliedstaaten, sodass es schwierig ist, die Durchsetzung dieses Mindestanteils sicherzustellen. Um sicherzustellen, dass

Unterwegskontrollen von Nutzfahrzeugen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und zur Verringerung der Luftverschmutzung in der gesamten Union beitragen, sollte jeder Mitgliedstaat jedes Jahr eine Gesamtzahl anfänglicher technischer Unterwegskontrollen durchführen, die mindestens 5 % der Gesamtzahl der in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen schweren Nutzfahrzeuge entspricht.

- (31) Um den digitalen Wandel zu fördern und die Kosten im Verkehrssektor zu senken, sollten die Mitgliedstaaten ihre zuständigen Behörden dazu verpflichten, elektronische Nachweise für Unterwegskontrollen zu akzeptieren.
- (32) Da eine unzureichende oder gefährliche Ladungssicherung eine ernsthafte Bedrohung für die Straßenverkehrssicherheit und die Umwelt darstellen kann, sollten Kontrollen der Ladungssicherung ein verpflichtender Bestandteil der Unterwegskontrollen in allen Mitgliedstaaten sein.
- (33) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um Folgendes festzulegen: a) die für die technische Überwachung erforderlichen technischen Angaben und Daten, die den zuständigen Behörden zur Verfügung gestellt werden müssen, b) Interoperabilitätsmerkmale und Sicherheitsmaßnahmen für die bei den Prüfbescheinigungen eingeführten QR-Codes, c) die erforderlichen Merkmale und Anforderungen an Format und Inhalt der auszutauschenden Informationen und Daten und d) das Format, in dem die Daten über regelmäßige Prüfungen und Unterwegskontrollen zu übermitteln sind. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>53</sup> ausgeübt werden.
- (34) Zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie, insbesondere die Anpassung der Anhänge der Richtlinien 2014/45/EU und 2014/17/EU an technische, betriebliche oder wissenschaftliche Entwicklungen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen, um a) die Methoden für die Messung der Partikelzahl von Fremdzündungsmotoren und die Messung der NO<sub>x</sub> von Selbst- und Fremdzündungsmotoren festzulegen und b) die gemeinsamen Grenzwerte für Abgas- und/oder Lärmemissionen festzulegen, die zur Ermittlung von Fahrzeugen mit hohen Emissionen herangezogen werden sollten. 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<sup>54</sup> 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.

<sup>53</sup> 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>).

<sup>54</sup> ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_interinst/2016/512/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj).

- (35) Die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, die Erleichterung des freien Personenverkehrs und die Verringerung der Schadstoffemissionen, können auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden, da nationale Vorschriften für die Fahrzeugkontrollen zu unterschiedlichen Anforderungen führen würden. Diese Ziele lassen sich daher auf Unionsebene besser erreichen, indem gemeinsame Mindestanforderungen und harmonisierte Vorschriften für regelmäßige technische Prüfungen und technische Unterwegskontrollen von Fahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, festgelegt werden. Die Union kann daher im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (36) Es liegen zwar Daten über die Durchführung der Strategien zur technischen Überwachung auf nationaler Ebene vor, diese Daten sind jedoch auf Unionsebene nicht verfügbar. Dieser Mangel an Daten behindert die Analyse und Bewertung des Systems der technischen Überwachung. Um diese Mängel zu beheben, sollten die Mitgliedstaaten der Kommission bei der Umsetzung der Richtlinie 2014/45/EU regelmäßig Schlüsseldaten über die Zahl der Prüfstellen in jedem Mitgliedstaat, die Gesamtanzahl der kontrollierten Fahrzeuge je Fahrzeugklasse, die kontrollierten Bereiche, die nicht bestandenen Positionen und Informationen über die technische Überwachung von in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugen übermitteln. Hinsichtlich der Unterwegskontrollen sollten die derzeitigen Berichtspflichten der Mitgliedstaaten verringert und vereinfacht werden sowie die Berichtintervalle verlängert werden.
- (37) Um den Verwaltungsaufwand so gering wie möglich zu halten und gleichzeitig den Nutzen der gemeldeten Informationen sicherzustellen, sollten die Mitgliedstaaten alle drei Jahre über die Umsetzung der Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU Bericht erstatten.
- (38) Das System der Verkehrs- und Betriebssicherheit wirkt sich unmittelbar auf die Straßenverkehrssicherheit, den Lärm und die Emissionen aus und sollte aus diesem Grund regelmäßig geprüft werden. Auf der Grundlage der Beiträge der Behörden der Mitgliedstaaten sollte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Wirksamkeit der Bestimmungen der Richtlinie 2014/45/EU, einschließlich der Bestimmungen über den Anwendungsbereich, die Häufigkeit der Prüfungen und die Anerkennung befristeter Prüfbescheinigungen, und der Richtlinie 2014/47/EU, einschließlich der Bestimmungen über die Fernmessung, Bericht erstatten.
- (39) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1725 angehört und hat am [TT.MM.JJJJ] eine Stellungnahme abgegeben.
- (40) Gemäß der Gemeinsamen Politischen Erklärung vom 28. September 2011 der Mitgliedstaaten und der Kommission zu erläuternden Dokumenten<sup>55</sup> 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

<sup>55</sup>

ABL C 369 vom 17.12.2011, S. 14.



Teilen nationaler Umsetzungsinstrumente erläutert wird. Bei dieser Richtlinie hält der Gesetzgeber die Übermittlung derartiger Dokumente für gerechtfertigt.

- (41) Die Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU sollten daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

### *Artikel 1*

### **Änderung der Richtlinie 2014/45/EU**

Die Richtlinie 2014/45/EU wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 1 erhält der sechste Gedankenstrich folgende Fassung:

„—zweirädrige oder dreirädrige Fahrzeuge mit einem Hubraum von mehr als 125 cm<sup>3</sup> oder einer höchsten Nenndauerleistung oder Nutzleistung von mehr als 11 kW – Fahrzeugklassen L3e, L4e, L5e und L7e;

— vorwiegend auf öffentlichen Straßen benutzte Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h — Fahrzeugklassen T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b und T4.3b.“
  - b) Absatz 2 siebter Gedankenstrich wird gestrichen;
2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:
  - a) Folgende Nummer 6a wird eingefügt:

„6a. ‚vernetztes Fahrzeug‘ ein Fahrzeug mit einem eingebauten Gerät, das dazu bestimmt ist, eine drahtlose Verbindung oder Kommunikation mit externen Geräten, Fahrzeugen, Netzen oder Diensten zu ermöglichen;“
  - b) Nummer 10 erhält folgende Fassung:

„10. ‚Genehmigung‘ ein Verfahren, nach dem ein Mitgliedstaat bescheinigt, dass ein Fahrzeug die einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen der Verordnungen (EU) Nr. 167/2013, (EU) Nr. 168/2013 und (EU) 2018/858 einhält;“
  - c) Nummer 12 erhält folgende Fassung:

„12. ‚Prüfbescheinigung‘ einen von der zuständigen Behörde oder Prüfstelle ausgestellten Prüfbericht über die Verkehrs- und Betriebssicherheit;“
  - d) Folgende Nummer 12a wird eingefügt:

„12a. ‚befristete Prüfbescheinigung‘ eine von der zuständigen Behörde oder Prüfstelle in einem anderen Mitgliedstaat als dem Zulassungsmitgliedstaat des Fahrzeugs ausgestellte Prüfbescheinigung gemäß Artikel 4 Absatz 3;“
3. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

### *„Artikel 4*

### **Zuständigkeiten**

- (1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass die in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge regelmäßig gemäß dieser Richtlinie geprüft werden.
- (2) Unbeschadet der Absätze 3 und 4 wird die technische Überwachung vom Zulassungsmitgliedstaat des Fahrzeugs oder von einer durch diesen Mitgliedstaat entsprechend beauftragten öffentlichen Stelle oder von Stellen oder Einrichtungen durchgeführt, die vom Mitgliedstaat dafür ernannt und unter seiner Aufsicht tätig sind, einschließlich ermächtigter öffentlicher oder privater Stellen.
- (3) Im Falle von Fahrzeugen der Klasse M<sub>1</sub> kann eine technische Überwachung auch in einem anderen Mitgliedstaat als dem Zulassungsmitgliedstaat durchgeführt werden. Das Ergebnis dieser technischen Überwachung wird in eine befristete Prüfbescheinigung mit einer Gültigkeitsdauer von sechs Monaten eingetragen. Die zuständige Behörde teilt das Ergebnis der Prüfung dem Zulassungsmitgliedstaat mit, der es im nationalen Fahrzeugregister erfasst. Sofern der Zulassungsmitgliedstaat jedoch keine von dem betreffenden Mitgliedstaat gemäß Absatz 4 ausgestellten Prüfbescheinigungen anerkennt, findet die nachfolgende technische Überwachung im Zulassungsmitgliedstaat des Fahrzeugs statt.
- (4) Die Mitgliedstaaten können eine andere Prüfbescheinigung als die in Absatz 3 genannte befristete Prüfbescheinigung anerkennen, die von einem anderen Mitgliedstaat als dem Zulassungsmitgliedstaat des Fahrzeugs ausgestellt wurde. In diesen Fällen wird diese Prüfbescheinigung als der vom Zulassungsmitgliedstaat ausgestellten Prüfbescheinigung gleichwertig angesehen. Mitgliedstaaten, die die Anerkennung einer von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellte Prüfbescheinigung beschließen, teilen dies der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten mit.
- (5) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der für die technische Überwachung in Bezug auf die zu prüfenden Positionen erforderlichen technischen Angaben sowie zur Anwendung der empfohlenen Prüfmethoden, und zur Festlegung detaillierter Vorschriften hinsichtlich des Datenformats und der Verfahren für den Zugang zu den einschlägigen technischen Angaben. Diese technischen Angaben können insbesondere Anweisungen und Daten zur Nutzung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle, Diagnose-Fehlercodes und Softwareversionen sowie Beschreibungen und Abbildungen von Warnanzeigen oder Kontrollleuchten umfassen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (6) Im Einklang mit den in der Verordnung (EU) 2018/858 festgelegten Grundsätzen stellen die Fahrzeughersteller den jeweils zuständigen Behörden die in Absatz 5 genannten technischen Angaben kostenlos und unverzüglich auf nichtdiskriminierende Weise und in einem maschinenlesbaren Format zur Verfügung. Die zuständigen Behörden stellen diese technischen Angaben den von ihnen zugelassenen Prüfstellen zur Verfügung.
- (7) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verantwortlichkeiten für die Aufrechterhaltung des verkehrs- und betriebssicheren Zustands eines Fahrzeugs im einzelstaatlichen Recht festgelegt sind.“

4. Folgender Artikel 4a wird eingefügt:

*„Artikel 4a*

## **Erfassung der Kilometerstände**

- (1) Jeder Mitgliedstaat trifft die erforderlichen Maßnahmen, um die Erfassung der Kilometerstände in einer nationalen Datenbank oder im nationalen Fahrzeugregister zu ermöglichen. Danach muss neben den Prüfstellen jeder Dienstleister, der im Zusammenhang mit Reparatur- oder Wartungsarbeiten an einem Fahrzeug eine Rechnung oder ein anderes Dokument ausstellt, den Kilometerstand bei der Durchführung der Arbeiten in dieser Datenbank oder im nationalen Fahrzeugregister erfassen. Die Mitgliedstaaten verpflichten zudem die Fahrzeughersteller dazu, die Kilometerstände der von ihnen hergestellten vernetzten Fahrzeuge ab dem Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeugs alle drei Monate zu übermitteln.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen den Prüfern, dem Inhaber der Zulassungsbescheinigung und den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, die für die technische Überwachung, Fahrzeugzulassung und Fahrzeuggenehmigung zuständig sind, die Aufzeichnungen der Kilometerstände der von ihnen zugelassenen Fahrzeuge zur Verfügung.
- (3) Die Mitgliedstaaten ergreifen geeignete Maßnahmen, um potenzielle Käufer von Gebrauchtfahrzeugen über die Verfügbarkeit der Aufzeichnung des Kilometerstands gemäß Absatz 2 zu informieren.
- (4) Darüber hinaus stellen die Mitgliedstaaten den nationalen statistischen Ämtern und der Kommission (Eurostat) gemäß den Artikeln 17a und 17b der Verordnung (EG) Nr. 223/2009\* die in den nationalen Datenbanken und nationalen Fahrzeugregistern gemäß Absatz 1 gespeicherten Kilometerstandsdaten in anonymisierter Form zur Verfügung, die nur die ersten zehn Zeichen der Fahrzeug-Identifizierungsnummer umfasst.

\* Verordnung (EG) Nr. 223/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über europäische Statistiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1101/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Übermittlung von unter die Geheimhaltungspflicht fallenden Informationen an das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften, der Verordnung (EG) Nr. 322/97 des Rates über die Gemeinschaftsstatistiken und des Beschlusses 89/382/EWG, Euratom des Rates zur Einsetzung eines Ausschusses für das Statistische Programm der Europäischen Gemeinschaften (ABl. L 87 vom 31.3.2009, S. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).“

5. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 5*

### **Prüfungszeitpunkt und -häufigkeit**

- (1) Fahrzeuge werden unbeschadet des in Mitgliedstaaten gemäß Absatz 4 angewandten Flexibilitätszeitraums mindestens innerhalb der folgenden Zeitabstände einer Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung unterzogen:
  - a) Fahrzeuge der Klassen M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub>: vier Jahre nach der Erstzulassung, danach bis zehn Jahre nach der Erstzulassung alle zwei Jahre, und danach jährlich; bei Fahrzeugen der Klasse N<sub>1</sub> werden jedoch auch die in Anhang I Abschnitt 8.2 aufgeführten Positionen einer technischen Überwachung unterzogen, und zwar ein Jahr nach der Erstzulassung und danach jährlich;

- b) als Taxi oder Krankenwagen genutzte Fahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub> sowie Fahrzeuge der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> und O<sub>4</sub>: ein Jahr nach der Erstzulassung, danach jährlich;
- c) Zugmaschinen auf Rädern der Klassen T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b und T4.3b, die vorwiegend auf öffentlichen Straßen für den gewerblichen Kraftverkehr genutzt werden: vier Jahre nach der Erstzulassung, dann alle zwei Jahre.

Für die Zwecke von Unterabsatz 1 Buchstabe a wird im Falle der technischen Überwachung gemäß Artikel 4 Absatz 3 das Ende der Gültigkeitsdauer der nachfolgenden Prüfbescheinigung ab dem Ende der Gültigkeitsdauer der als Ergebnis dieser Prüfung ausgestellten befristeten Prüfbescheinigung berechnet.

- (2) Die Mitgliedstaaten legen angemessene Zeitabstände fest, in denen Fahrzeuge der Klassen L3e, L4e, L5e und L7e mit einem Hubraum von mehr als 125 cm<sup>3</sup> oder einer höchsten Nenndauerleistung oder Nutzleistung von mehr als 11 kW einer Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung unterzogen werden.
- (3) Ungeachtet des Zeitpunkts der vorangegangenen technischen Überwachung eines Fahrzeugs werden Fahrzeuge einer technischen Überwachung unterzogen, wenn die Sicherheits- und Umweltsysteme sowie Bauteile des Fahrzeugs erheblich verändert wurden.
- (4) Die Mitgliedstaaten oder die zuständigen Behörden können einen angemessenen Zeitraum festlegen, in dem die Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung durchzuführen ist, wobei die in Absatz 1 festgelegten Zeitabstände nicht überschritten werden dürfen.“

6. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Bei Fahrzeugen, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen – ausgenommen Fahrzeuge der Klassen L3e, L4e, L5e und L7e – tragen die Mitgliedstaaten dafür Sorge, dass sich die technische Überwachung zumindest auf die Bereiche nach Anhang I Nummer 2 erstreckt.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Für Fahrzeuge der Klassen L3e, L4e, L5e und L7e mit einem Hubraum von mehr als 125 cm<sup>3</sup> oder einer höchsten Nenndauerleistung oder Nutzleistung von mehr als 11 kW legen die Mitgliedstaaten die Prüfbereiche, die Prüfpositionen und die geeigneten Prüfmethoden fest.“

c) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Der Zulassungsmitgliedstaat kann beschließen, die Prüfung der Positionen 8.1 oder 8.2 von Anhang I Nummer 3 dieser Richtlinie während der technischen Überwachung eines Fahrzeugs nicht vorzuschreiben, wenn dieses Fahrzeug in den sechs Monaten vor dem Fälligkeitsdatum der technischen Überwachung eine entsprechende Abgas- und/oder Lärmprüfung bestanden hat, in der eine Prüfung von Nummer 3 Position 8.1 und/oder 8.2 des Anhangs der Richtlinie 2014/47/EU erfolgte.“

7. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 8*

**Prüfbescheinigung**

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde, die die technische Überwachung eines Fahrzeugs durchgeführt hat, für dieses Fahrzeug eine Prüfbescheinigung ausstellt, die mindestens die standardisierten Elemente der jeweiligen unionsweit harmonisierten Codes nach Anhang II umfasst. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Prüfbescheinigungen als elektronische Attributsbescheinigungen für europäische Brieftaschen für die Digitale Identität gemäß der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates\*\* ausgestellt werden.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Prüfbescheinigungen die für die Authentifizierung und Validierung dieser Bescheinigungen erforderlichen Angaben enthalten.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission vertrauenswürdige Aussteller von Prüfbescheinigungen mit und halten diese auf dem neuesten Stand. Die Kommission macht eine Liste dieser Aussteller über einen gesicherten Kanal und in einer für die automatisierte Verarbeitung geeigneten und elektronisch signierter oder besiegelter Form öffentlich zugänglich.

- (2) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde der Person, die das Fahrzeug zur Prüfung vorführt, auf Verlangen einen beglaubigten Ausdruck der Prüfbescheinigung aushändigt. Diese Ausdrücke sind benutzerfreundlich und enthalten einen interoperablen [Strichcode][QR-Code], der die Überprüfung ihrer Echtheit, Gültigkeit und Integrität ermöglicht. Spätestens sechs Monate nach Erlass der in Absatz 9 genannten Durchführungsrechtsakte muss der [Strichcode][QR-Code] den in diesen Durchführungsrechtsakten festgelegten technischen Spezifikationen entsprechen. Die Angaben in der Bescheinigung müssen auch für Menschen lesbar und mindestens in der Amtssprache oder den Amtssprachen des ausstellenden Mitgliedstaats angegeben sein.
- (3) Unbeschadet des Artikels 5 erkennt jeder Mitgliedstaat im Fall einer erneuten Zulassung eines bereits in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs die von jenem anderen Mitgliedstaat entweder in elektronischer Form oder in Papierform ausgestellte Prüfbescheinigung im gleichen Maße an, als wenn er die Bescheinigung selbst ausgestellt hätte, sofern diese Prüfbescheinigung hinsichtlich des für die regelmäßige technische Überwachung festgelegten Zeitraums in dem Mitgliedstaat, in dem die erneute Zulassung erfolgen soll, noch gültig ist. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten unverzüglich alle neuen Muster der Prüfbescheinigung und die Beschreibung des für Prüfbescheinigungen ausgestellten Datensatzes als elektronische Attributsbescheinigungen. Die Kommission veröffentlicht diese Muster und Beschreibungen der Datensätze.
- (4) Zusätzlich zu den Bestimmungen in Absatz 3 erkennen die Mitgliedstaaten die Gültigkeit einer Prüfbescheinigung in elektronischer Form oder in Papierform für den Fall an, dass sich das Eigentum an einem Fahrzeug, für das ein gültiger Nachweis für die regelmäßige technische Überwachung vorliegt, ändert.



- (5) Der Zulassungsmitgliedstaat erkennt die Gültigkeit einer in einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten befristeten Prüfbescheinigung an.
- (6) Die Prüfstellen übermitteln der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats die Angaben in den von ihnen ausgestellten Prüfbescheinigungen auf elektronischem Weg. Diese Übermittlung hat innerhalb einer angemessenen Frist nach jeder Ausstellung der Prüfbescheinigung zu erfolgen. Die Mitgliedstaaten legen den Zeitraum fest, während dem die zuständige Behörde diese Angaben aufbewahrt. Dieser Zeitraum darf unbeschadet der nationalen Steuersysteme der Mitgliedstaaten nicht weniger als 36 Monate betragen.
- (7) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in der vorherigen Prüfbescheinigung enthaltenen Angaben den Prüfern zur Verfügung gestellt werden.
- (8) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass die Ergebnisse einer Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung der Behörde, die für die Zulassung des Fahrzeugs verantwortlich ist, so schnell wie möglich mitgeteilt oder elektronisch zur Verfügung gestellt werden. Diese Mitteilung enthält alle in der Prüfbescheinigung aufgeführten Angaben.
- (9) Bis zum [Datum des Inkrafttretens + 2 Jahre] erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, um die technischen Spezifikationen und Vorschriften für Folgendes festzulegen:
- a) die sichere Ausstellung und Überprüfung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Bescheinigungen;
  - b) die Gewährleistung des Schutzes und der Sicherheit personenbezogener Daten;
  - c) die Festlegung der gemeinsamen Datenstruktur von Prüfbescheinigungen;
  - d) die Ausstellung und Überprüfung eines gültigen, sicheren und interoperablen [Strichcodes][QR-Codes];
  - e) die Mitteilung vertrauenswürdiger Aussteller von Prüfbescheinigungen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

---

\*\* 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>).“

8. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 9*

**Weiterverfolgung von Mängeln**

- (1) Im Fall von lediglich geringfügigen Mängeln gilt die Prüfung als bestanden; die Mängel sind zu beheben, und das Fahrzeug wird keiner erneuten Prüfung unterzogen.
- (2) Im Fall von schwerwiegenden Mängeln gilt die Prüfung als nicht bestanden. Der Mitgliedstaat oder die zuständige Behörde entscheidet, wie lange ein Fahrzeug weiter genutzt werden darf, bevor es erneut einer Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung zu unterziehen ist, die spätestens zwei Monate nach der ersten Prüfung

erfolgt. Das Ergebnis der Prüfung und die Frist bis zur anschließenden Prüfung werden dem Zulassungsmitgliedstaat mitgeteilt und gemäß Artikel 3a Absatz 1 der Richtlinie 1999/37/EG des Rates\*\*\* in das Fahrzeugregister eingetragen. Diese nachfolgende Prüfung kann in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug die anfängliche Prüfung nicht bestanden hat, oder im Zulassungsmitgliedstaat durchgeführt werden.

- (3) Im Fall von gefährlichen Mängeln gilt die Prüfung als nicht bestanden. Der Mitgliedstaat oder die zuständige Behörde kann beschließen, dass das betreffende Fahrzeug nicht auf öffentlichen Straßen genutzt werden darf und dass die Genehmigung zur Nutzung im Straßenverkehr vorübergehend ausgesetzt wird, ohne ein erneutes Zulassungsverfahren zu erfordern. Der Antrag auf Aussetzung wird dem Zulassungsmitgliedstaat mitgeteilt, und die Aussetzung wird gemäß Artikel 3a Absatz 1 der Richtlinie 1999/37/EG im Fahrzeugregister erfasst. Sobald die Mängel behoben sind, wird unverzüglich eine neue Prüfbescheinigung ausgestellt, aus der hervorgeht, dass das Fahrzeug in einem verkehrs- und betriebssicheren Zustand ist. Die neue Bescheinigung wird von der zuständigen Behörde ausgestellt, die die Aussetzung beantragt hat.
- (4) Liegt bei einem Bauteil eines Fahrzeugs, einschließlich seines Abgasnachbehandlungssystems, seines Schalldämpfers, seiner sicherheitsrelevanten Systeme oder seines Kilometerzählers, ein offensichtlich unbefugter Eingriff oder eine offensichtliche Manipulation zur Reduzierung oder zur falschen Wiedergabe des Kilometerstands vor, gilt dieser unbefugte Eingriff oder diese Manipulation als erheblicher oder gefährlicher Mangel und wird mit wirksamen, verhältnismäßigen, abschreckenden und nichtdiskriminierenden Sanktionen geahndet.

\*\*\* 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>).“

9. Artikel 16 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 16*

**Datenaustausch zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten**

- (1) Die Mitgliedstaaten unterstützen einander bei der Durchführung dieser Richtlinie. Sie tauschen Informationen und Daten aus, um insbesondere zum Zeitpunkt der technischen Überwachung den rechtlichen und technischen Status des Fahrzeugs, erforderlichenfalls im Zulassungsmitgliedstaat, überprüfen zu können.

Die Mitgliedstaaten gewähren sowohl den zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten als auch den von anderen Mitgliedstaaten zugelassenen Prüfstellen Zugang zu den Fahrzeugzulassungsdaten, zu den Daten über den Inhalt der Konformitätsbescheinigungen, zur letzten Prüfbescheinigung, zu sämtlichen Berichten über technische Unterwegskontrollen und zu dem in den nationalen Datenbanken gespeicherten Kilometerstand des Fahrzeugs.

Die Mitgliedstaaten vernetzen ihre elektronischen Systeme für Prüfbescheinigungen und Kilometerstände über das von der Kommission entwickelte elektronische System MOVE-HUB so, dass die zuständigen Behörden und zugelassenen Prüfstellen

sämtlicher Mitgliedstaaten in der Lage sind, die einschlägige Datenbank oder das nationale Fahrzeugregister eines anderen Mitgliedstaats in Echtzeit abzufragen.

- (2) Bis zum [BITTE DATUM EINFÜGEN: 2 Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der erforderlichen Vorkehrungen für die Umsetzung der Funktionen des elektronischen Systems MOVE-HUB und zur Festlegung der Mindestanforderungen an Format und Inhalt der von den Mitgliedstaaten ausgetauschten Informationen und Daten in Bezug auf Fahrzeuge, die der technischen Überwachung unterliegen. Diese Durchführungsrechtsakte stellen den Schutz personenbezogener Daten sicher und werden gemäß dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (3) Die in Absatz 1 vorgesehenen Vernetzungen der elektronischen Systeme sind innerhalb eines Jahres nach Erlass der in Absatz 2 genannten Durchführungsrechtsakte betriebsbereit.“

10. Artikel 17 wird wie folgt geändert:

a) Der erste Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„—ausschließlich die in Artikel 2 Absatz 1, Artikel 5 Absätze 1 und 2 sowie Artikel 6 Absätze 1 und 2 genannten Bezeichnungen von Fahrzeugklassen gegebenenfalls zu aktualisieren, wenn sich aufgrund von Änderungen der in Artikel 2 Absatz 1 genannten Typgenehmigungsvorschriften Änderungen der Fahrzeugklassen ergeben, ohne dass sich dies auf den Geltungsbereich und die Häufigkeit der Prüfungen auswirkt;“

b) Der dritte Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„—Anhang I Nummer 3 im Anschluss an eine positive Kosten-Nutzen-Bewertung in Bezug auf die Auflistung der zu prüfenden Positionen, die Methoden, die Mängel und deren Bewertung anzupassen.

c) Folgender vierter Gedankenstrich wird angefügt:

„—die Methoden für die Messung der Partikelzahl (PN) von Fremdzündungsmotoren und für die Messung von Stickstoffoxiden (NO<sub>x</sub>) von Selbst- und Fremdzündungsmotoren gemäß Anhang I Nummer 3 Abschnitt 8.2 festzulegen.“

11. Artikel 20 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 20*

**Berichterstattung**

Bis zum [zwei Jahre nach dem in Artikel 20a Absatz 1 genannten Datum] übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung und Wirkung dieser Richtlinie, insbesondere im Hinblick auf die Wirksamkeit der Bestimmungen über ihren Anwendungsbereich, vor allem in Bezug auf Fahrzeuge der Klasse L, die Häufigkeit der Prüfungen, die gegenseitige Anerkennung der Prüfbescheinigungen bei einer erneuten Zulassung von Fahrzeugen aus einem anderen Mitgliedstaat und die Anerkennung befristeter Prüfbescheinigungen. In dem Bericht wird außerdem geprüft, ob die Anhänge

insbesondere unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts und der Methoden aktualisiert werden müssen.“

12. Folgender Artikel 20a wird eingefügt:

*„Artikel 20a*

**Übermittlung von Informationen an die Kommission**

- (1) Bis zum 31. März 2030 und danach bis zum 31. März alle drei Jahre übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission über die in Artikel 28 der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates\*\*\*\* genannte Online-Plattform für die Berichterstattung (im Folgenden „E-Plattform“) die für jedes der drei vorangegangenen Kalenderjahre erhobenen Daten zu den in ihrem Hoheitsgebiet kontrollierten Fahrzeugen. Diese Daten umfassen (je Kalenderjahr) Folgendes:
- a) die Anzahl der Prüfstellen je Mitgliedstaat;
  - b) die Gesamtanzahl der kontrollierten Fahrzeuge;
  - c) die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge je Klasse;
  - d) die gemäß Anhang I Nummer 3 dieser Richtlinie kontrollierten Bereiche und nicht vorschriftsmäßigen Positionen;
  - e) Anzahl, Kategorie und [Durchfallquote][Prüfergebnis] der in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen geprüften Fahrzeuge.

Der erste Bericht bezieht sich getrennt auf die Jahre 2027, 2028 und 2029.

- (2) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung des Formats, das von den Mitgliedstaaten für die Übermittlung der in Absatz 1 genannten Daten über die E-Plattform zu verwenden ist. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat über die gemäß Absatz 1 erhobenen Daten Bericht.

---

\*\*\*\* 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).“

13. Artikel 22 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 22*

**Verlängerung der Gültigkeit von Prüfbescheinigungen im Krisenfall**

- (1) Für die Zwecke dieses Artikels bezeichnet der Ausdruck
- a) ‚Krisensituation‘ ein außergewöhnliches, unerwartetes und plötzliches natürliches oder vom Menschen verursachtes Ereignis außerordentlicher Art

und außerordentlichen Ausmaßes, das sich innerhalb oder außerhalb der Union ereignet, erhebliche direkte oder indirekte Auswirkungen auf den Bereich des Straßenverkehrs hat und auch die Möglichkeit zur Durchführung der technischen Überwachung für Eigentümer oder Inhaber von in den Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeugen oder für einschlägige nationale Behörden verhindert oder erheblich beeinträchtigt;

- b) „Krisenzeitraum“ den Zeitraum, in dem die Kommission einem Mitgliedstaat nach dem in Absatz 2 genannten Verfahren gestattet, die in diesem Artikel genannten Maßnahmen zu erlassen.
- (2) Im Falle einer Krisensituation, die sich auf das gesamte Hoheitsgebiet oder einen Teil des Hoheitsgebiets eines Mitgliedstaats erstreckt, kann dieser die Kommission mit der Angelegenheit befassen, damit sie einen Beschluss erlässt, der diesem Mitgliedstaat gestattet, die in diesem Artikel genannten Maßnahmen für sein gesamtes Hoheitsgebiet oder einen Teil davon zu erlassen. Solche Maßnahmen dürfen höchstens sechs Monate lang gelten. Solange die Krisensituation andauert, kann die Kommission auf Antrag des Mitgliedstaats die Verlängerung der Maßnahmen um weitere sechs Monate genehmigen.
- (3) Die Kommission kann zu dem Schluss kommen, dass der Krisenzeitraum bereits begonnen hat, bevor sie vom betreffenden Mitgliedstaat mit der Angelegenheit gemäß Absatz 2 befasst wurde.
- (4) Gehen bei der Kommission ordnungsgemäß begründete Anträge von zwei oder mehr Mitgliedstaaten ein, die sich auf ein und dieselbe Krisensituation in ihrem gesamten Hoheitsgebiet oder einem Teil davon beziehen, so kann die Kommission einen einzigen Beschluss erlassen, der für alle diese Mitgliedstaaten gilt.
- (5) Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 1, des Artikels 10 Absatz 1 und des Anhangs II Nummer 8 können die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die Gültigkeitsdauer der Prüfbescheinigungen für alle oder bestimmte Fahrzeugklassen, die während des Krisenzeitraums abgelaufen sind oder ablaufen würden, um höchstens sechs Monate verlängern. Dieser Zeitraum kann um weitere sechs Monate verlängert werden, solange die Krise andauert und die Kommission dies gestattet.
- (6) Die von den Mitgliedstaaten auf der Grundlage dieses Artikels erlassenen Maßnahmen werden unverzüglich der Kommission mitgeteilt, die die anderen Mitgliedstaaten unterrichtet und eine Bekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.“
14. Die Anhänge I, III und IV werden gemäß Anhang I der vorliegenden Richtlinie geändert.

## *Artikel 2*

### **Änderung der Richtlinie 2014/47/EU**

Die Richtlinie 2014/47/EU wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

#### *„Artikel 1*

#### **Gegenstand**



Mit dieser Richtlinie werden Mindestanforderungen an ein System für technische Unterwegskontrollen der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen und für die Fernmessung von Fahrzeugen eingeführt, die im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten am Straßenverkehr teilnehmen.“

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) Folgender Buchstabe aa wird eingefügt:

„aa) vorwiegend für die Beförderung von Gütern ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer Höchstmasse von nicht mehr als 3,5 Tonnen — Fahrzeugklasse N<sub>1</sub>,“

ii) Folgender Unterabsatz 2 wird angefügt:

„Artikel 4a gilt auch für Kraftfahrzeuge mit nicht mehr als acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz, die vorwiegend für die Beförderung von Personen und deren Gepäck ausgelegt und gebaut sind – Fahrzeugklasse M1 –, sowie für zwei-, drei- oder vierrädrige Kraftfahrzeuge gemäß Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates\*\*\*\*\* – Fahrzeugklasse L.“

\*\*\*\*\* 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>).“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Diese Richtlinie berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, auch an anderen als den in Absatz 1 genannten Fahrzeugen technische Unterwegskontrollen durchzuführen, Kontrollen anderer Aspekte des Straßenverkehrs und der Verkehrssicherheit vorzunehmen oder Kontrollen an Orten durchzuführen, die nicht zu den öffentlichen Straßen gehören. Diese Richtlinie hindert die Mitgliedstaaten in keiner Weise daran, die Nutzung eines bestimmten Fahrzeugtyps aus Gründen der Verkehrssicherheit auf bestimmte Teile seines Straßennetzes zu beschränken.“

3. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 11 erhält folgende Fassung:

„11. ‚Prüfbescheinigung‘ einen Prüfbericht über die Verkehrs- und Betriebssicherheit im Sinne von Artikel 3 Nummer 12 der Richtlinie 2014/45/EU,“

b) Nummer 18 wird gestrichen;

c) Die folgenden Nummern 21 und 22 werden angefügt:

„21. ‚Fernmessung‘ die Überprüfung von Fahrzeugen durch Messung der Abgasemissionen auf der Straße, einschließlich Stickstoffoxide und Partikel, oder durch Messung der Lärmpegel von Fahrzeugen, die in der Nähe ortsfester oder mobiler straßenseitiger Geräte verkehren, oder durch Abgasfahnenmessung bei der Überprüfung von Fahrzeugen auf Luftschadstoffemissionen,

22. „Abgasfahnenmessung“ die Messung der Luftschadstoffemissionen von Fahrzeugen in realen Fahrsituationen, wobei ein mit einer geeigneten Probenahmeeinrichtung und einem geeigneten Messgerät ausgestattetes Messfahrzeug dem zu untersuchenden Fahrzeug für kurze Zeit folgt.“

4. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 4*

#### **System der Unterwegskontrollen**

Das System der technischen Unterwegskontrollen umfasst den Einsatz von Fernmessung gemäß Artikel 4a, anfängliche technische Unterwegskontrollen gemäß Artikel 10 Absatz 1 und gründlichere technische Unterwegskontrollen gemäß Artikel 10 Absatz 2.“

5. Folgender Artikel 4a wird eingefügt:

*„Artikel 4a*

#### **Fernmessung**

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen für die Überprüfung von Kraftfahrzeugen auf ihre Luftschadstoff- und Lärmemissionen Fernmessungstechnologie ein. Jedes Jahr trifft jeder Mitgliedstaat die erforderlichen Maßnahmen, um mindestens 30 % der Flotte der in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Kraftfahrzeuge unter Verwendung dieser Technologie zu überprüfen.
- (2) Die Mitgliedstaaten verwenden die Ergebnisse einer solchen Fernmessung zur Ermittlung von Fahrzeugen mit hohen Emissionen. Für die Feststellung, ob ein Fahrzeug eine Unterwegskontrolle bestanden hat oder nicht, reicht eine einzige Fernmessung jedoch nicht aus.

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen zur Überprüfung von Abgasemissionen und/oder Lärmpegeln bei Fahrzeugen, bei denen aufgrund von Fernmessungsdaten bei mindestens drei Messungen dieses Fahrzeugs innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten der Verdacht besteht, dass ein bestimmter Wert überschritten wird. Bei Abgasemissionen ist dieser Wert doppelt so hoch wie der Durchschnittswert für Fahrzeuge derselben Fahrzeug- und Emissionsklasse mit derselben Art der Zündung, d. h. Fremd- oder Selbstzündung. Der Lärmpegel liegt bei Fahrzeugen derselben Fahrzeugklasse 3 dB über dem Durchschnittswert.

Die Überprüfung durch die Mitgliedstaaten kann wie folgt vorgenommen werden:

- a) unmittelbar nach einer Fernmessung im Rahmen einer technischen Unterwegskontrolle gemäß Artikel 10, einschließlich einer Prüfung des Lärmpegels und/oder der Abgasemissionen gemäß Anhang II Nummer 3 Position 8;
- b) innerhalb von 15 Tagen nach der letzten Fernmessung in einer Prüfstelle gemäß Artikel 12 der Richtlinie 2014/45/EU bei Fahrzeugen, die in dem Mitgliedstaat zugelassen sind, in dem die Fernmessung durchgeführt wurde, nachdem die zuständige Behörde den Eigentümer innerhalb von fünf Tagen nach der letzten Fernmessung unterrichtet hat.

- (3) Bei in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugen teilt die zuständige Behörde der zuständigen Behörde des Zulassungsmitgliedstaats über die Kontaktstellen gemäß Artikel 17 dieser Richtlinie die Fernmessungen und alle nachfolgenden technischen Unterwegskontrollen mit. Wurden keine nachfolgenden Unterwegskontrollen durchgeführt, so fordert der Zulassungsmitgliedstaat den Inhaber der Fahrzeugzulassungsbescheinigung auf, das Fahrzeug in einer Prüfstelle gemäß Artikel 12 der Richtlinie 2014/45/EU spätestens 45 Tage nach Eingang der Mitteilung des Mitgliedstaats, in dem die Fernmessungen durchgeführt wurden, vorzuführen.
- (4) Die Mitgliedstaaten können auch die Abgasemissionen und/oder den Lärmpegel von Fahrzeugen, bei denen der Verdacht besteht, dass sie die in Absatz 2 genannten Durchschnittswerte um mehr als das Doppelte oder um mehr als 3 dB übersteigen, auf der Grundlage einer oder zweier Fernmessungen überprüfen. Diese Überprüfung erfolgt gemäß Absatz 3.“
6. In Artikel 5 erhalten die Absätze 1 und 2 folgende Fassung:
- „(1) Bei den in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a, b, c und d genannten Fahrzeugen führen die Mitgliedstaaten je Kalenderjahr eine Gesamtzahl technischer Unterwegskontrollen durch, die mindestens 5 % der Gesamtanzahl der in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge entspricht.
- (2) Bei den in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe aa genannten Fahrzeugen führen die Mitgliedstaaten je Kalenderjahr eine Gesamtzahl technischer Unterwegskontrollen durch, die mindestens 2 % der Gesamtanzahl der in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge entspricht.“
7. Artikel 6 Absatz 1 erhält folgende Fassung:
- „Bei der Zuweisung eines Risikoprofils zu einem Unternehmen können die Mitgliedstaaten auf die Kriterien in Anhang I zurückgreifen. Anhand dieser Angaben werden Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung strenger und häufiger kontrolliert. Das Risikoeinstufungssystem wird von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten betrieben.
- Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass für Fahrzeuge gemäß Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a bis c Angaben über Zahl und Schwere der in Anhang II und gegebenenfalls in Anhang III dieser Richtlinie aufgelisteten Mängel, die an von einzelnen Unternehmen betriebenen Fahrzeugen festgestellt werden, in das nach Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG errichtete Risikoeinstufungssystem eingegeben werden.“
8. Artikel 7 Absatz 1 erhält folgende Fassung:
- „(1) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass die Fahrer die Prüfbescheinigung über die letzte regelmäßige technische Überwachung in elektronischer Form oder einen beglaubigten Ausdruck davon, sowie den Bericht über die letzte technische Unterwegskontrolle mitführen müssen. Die Mitgliedstaaten verpflichten ihre Behörden dazu, elektronische Nachweise für solche technischen Überwachungen zu akzeptieren.“

9. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 9*

**Auswahl der Fahrzeuge für die anfängliche technische Unterwegskontrolle**

Bei der Ermittlung der Fahrzeuge, die einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle unterzogen werden sollen, können sich die Prüfer in erster Linie auf Fahrzeuge konzentrieren, die von Unternehmen mit einem hohen Risikoprofil im Einklang mit den in Anhang I dieser Richtlinie festgelegten Kriterien oder gemäß der Richtlinie 2006/22/EG betrieben werden. Zudem können Fahrzeuge nach dem Zufallsprinzip, auch auf Grundlage der Fernmessung, für die Kontrolle ausgewählt werden, oder wenn der begründete Verdacht besteht, dass sie eine Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit oder die Umwelt darstellen.“

10. Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 2 wird wie folgt geändert:

- a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Er kontrolliert die letzte Prüfbescheinigung und, falls vorhanden, den letzten Bericht über eine technische Unterwegskontrolle gemäß Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 18a Absatz 1.“

- b) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Er nimmt eine Sichtprüfung der Sicherung der Ladung des Fahrzeugs gemäß Artikel 13 vor.“

11. Artikel 13 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 13*

**Kontrolle der Ladungssicherung**

- (1) Während der technischen Unterwegskontrolle muss an Fahrzeugen eine Kontrolle der Ladungssicherung gemäß Anhang III vorgenommen werden, um sicherzustellen, dass die Ladung so gesichert ist, dass der sichere Fahrbetrieb nicht beeinträchtigt wird und keine Gefährdung von Leben, Gesundheit, Sachwerten oder der Umwelt besteht. Bei den Kontrollen muss überprüft werden, dass unter allen Einsatzbedingungen des Fahrzeugs, auch in Notsituationen oder beim Anfahren bergaufwärts,
- a) Teile der Ladung ihre Lage zueinander sowie zu Fahrzeugwänden oder -oberflächen nur äußerst geringfügig ändern können und
- b) Ladung sich nicht aus dem Laderaum herausbewegen oder außerhalb der Ladefläche gelangen kann.
- (2) Unbeschadet der Anforderungen an die Beförderung bestimmter Arten von Gütern, beispielsweise von Gütern, die unter die Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates\*\*\*\*\* fallen, finden für die Ladungssicherung und deren Kontrolle die Grundsätze und, soweit angezeigt, die Normen des Anhangs III Abschnitt I dieser Richtlinie Anwendung. Dabei kann die jeweils neueste Fassung der in Nummer 5 dieses Abschnitts aufgeführten Normen herangezogen werden.

- (3) Die in Artikel 14 genannten Folgemaßnahmen finden auch für erhebliche oder gefährliche Mängel bei der Ladungssicherung Anwendung.
- (4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass das an der Prüfung der Ladungssicherung beteiligte Personal für diesen Zweck angemessen geschult ist.

\*\*\*\*\* Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).“

12. In Artikel 14 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Offensichtlich unbefugter Eingriff oder offensichtliche Manipulation eines Bauteils des Fahrzeugs, einschließlich seines Abgasnachbehandlungssystems, seines Schalldämpfers und seiner sicherheitsrelevanten Systeme, gelten als erhebliche oder gefährliche Mängel und werden mit wirksamen, verhältnismäßigen, abschreckenden und nichtdiskriminierenden Sanktionen geahndet.“

13. Artikel 16 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Nach Abschluss einer gründlicheren Kontrolle erstellt der Prüfer einen Bericht gemäß Anhang IV. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Fahrzeugführer des Fahrzeugs eine auf elektronischem Weg übermittelte Kopie des Kontrollberichts erhält.“

14. Artikel 18 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Werden an einem nicht im kontrollierenden Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeug erhebliche oder gefährliche Mängel oder solche Mängel festgestellt, die zu einer Einschränkung oder einem Verbot der Benutzung des Fahrzeugs führen, so unterrichtet die Kontaktstelle die Kontaktstelle des Zulassungsmitgliedstaats über die Ergebnisse dieser Kontrolle. Dabei müssen Angaben zu den Positionen des Berichts über die Unterwegskontrolle gemäß Anhang IV gemacht werden; die Übermittlung erfolgt an die Kontaktstellen des Zulassungsmitgliedstaates über das in Artikel 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2205 der Kommission\*\*\*\*\* genannte Benachrichtigungssystem (RSI-System).

Die Kommission erlässt gemäß Unterabsatz 1 des vorliegenden Artikels Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften zu den Verfahren, nach denen die Kontaktstelle des Zulassungsmitgliedstaats über Fahrzeuge mit erheblichen oder gefährlichen Mängeln informiert wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 23 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

\*\*\*\*\* Durchführungsverordnung (EU) 2017/2205 der Kommission vom 29. November 2017 mit Durchführungsbestimmungen für das Verfahren zur Meldung von Nutzfahrzeugen mit erheblichen oder gefährlichen Mängeln, die bei einer technischen Unterwegskontrolle festgestellt wurden (ABl. L 314 vom 30.11.2017, S. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2017/2205/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj)).“

15. Folgender Artikel 18a wird eingefügt:



### **Datenaustausch zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten**

- (1) Die Mitgliedstaaten unterstützen einander bei der Durchführung dieser Richtlinie. Sie tauschen Informationen und Daten aus, damit insbesondere zum Zeitpunkt der Unterwegskontrolle der rechtliche und technische Status eines Fahrzeugs überprüft werden kann, erforderlichenfalls im Zulassungsmitgliedstaat.

Die Mitgliedstaaten gewähren den zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten Zugang zu den Daten über den Inhalt der Konformitätsbescheinigungen, zur letzten Prüfbescheinigung, zu sämtlichen Berichten über technische Unterwegskontrollen und zu dem in den nationalen Datenbanken gespeicherten Kilometerstand des Fahrzeugs.

Die Mitgliedstaaten vernetzen ihre elektronischen Systeme für Prüfbescheinigungen und Kilometerstand über das von der Kommission entwickelte elektronische System MOVE-HUB so, dass die zuständigen Behörden sämtlicher Mitgliedstaaten in der Lage sind, die einschlägige Datenbank oder das nationale Fahrzeugregister eines anderen Mitgliedstaats in Echtzeit abzufragen.

- (2) Bis zum [BITTE DATUM EINFÜGEN: 2 Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der erforderlichen Vorkehrungen für die Umsetzung der Funktionen des elektronischen Systems MOVE-HUB und zur Festlegung der Mindestanforderungen an Format und Inhalt der von den Mitgliedstaaten auszutauschenden Informationen und Daten in Bezug auf Fahrzeuge, die Unterwegskontrollen unterliegen. Diese Durchführungsrechtsakte stellen den Schutz personenbezogener Daten sicher und werden gemäß dem in Artikel 23 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (3) Die in Absatz 1 vorgesehenen Vernetzungen der elektronischen Systeme sind innerhalb eines Jahres nach Erlass der in Absatz 2 genannten Durchführungsrechtsakte betriebsbereit.“

16. Artikel 20 erhält folgende Fassung:

### **Übermittlung von Informationen an die Kommission**

- (1) Bis zum 31. März 2030 und danach bis zum 31. März alle drei Jahre übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission über die in Artikel 28 der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates\*\*\*\*\* genannte Online-Plattform für die Berichterstattung (im Folgenden „E-Plattform“) die für jedes der drei vorangegangenen Kalenderjahre erhobenen Daten zu den in ihrem Hoheitsgebiet kontrollierten Fahrzeugen. Diese Daten umfassen je Kalenderjahr die folgenden Informationen:
- a) die Gesamtanzahl der kontrollierten Fahrzeuge;
  - b) die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge je Klasse;
  - c) das Land der Zulassung für jedes kontrollierte Fahrzeug;

- d) im Fall gründlicherer Kontrollen die geprüften Bereiche und die Positionen mit dem Ergebnis „nicht vorschriftsmäßig“ gemäß Anhang IV Nummer 10 dieser Richtlinie;
- e) die Ergebnisse der gemäß Artikel 4a dieser Richtlinie durchgeführten Fernmessungen.

Der erste Bericht bezieht sich getrennt auf die Jahre 2027, 2028 und 2029.

- (2) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierten Vorschriften für das Format für die Übermittlung der in Absatz 1 genannten Daten über die E-Plattform. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 23 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Bis zum Inkrafttreten dieser Vorschriften verwenden die Mitgliedstaaten das standardisierte Meldeformular gemäß Anhang V.

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die erhobenen Daten.

---

\*\*\*\*\* 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).“

#### 17. Artikel 21 wird wie folgt geändert:

- a) Der zweite und der dritte Gedankenstrich erhalten folgende Fassung:
 

„—Anhang II Nummer 3 in Bezug auf Methoden im Fall der Verfügbarkeit effizienterer und wirksamerer Prüfmethode ohne Ausweitung der zu prüfenden Positionen zu aktualisieren,

— Anhang II Nummer 3 im Anschluss an eine positive Kosten-Nutzen-Bewertung in Bezug auf die Auflistung der zu prüfenden Positionen, die Methoden, die Mängel und deren Bewertung im Fall von Änderungen der verbindlichen Vorschriften zur Typgenehmigung in den Rechtsvorschriften der Union zu Sicherheit oder Umweltschutz anzupassen,“
- b) Der folgende vierte und fünfte Gedankenstrich werden angefügt:
 

„—auf der Grundlage der Ergebnisse, die die Mitgliedstaaten der Kommission gemäß Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe e übermittelt haben, gemeinsame Grenzwerte für die [Fernmessung] von Abgas- und und/oder Lärmemissionen festzulegen, die zur Ermittlung von Fahrzeugen mit hohen Emissionen heranzuziehen sind; für die Ermittlung von Fahrzeugen mit defekten Abgasnachbehandlungssystemen und Fahrzeugen mit manipulierten Abgasnachbehandlungssystemen können unterschiedliche Grenzwerte festgelegt werden;

— die Methoden für die Messung der Partikelzahl (PN) von Fremdzündungsmotoren und für die Messung von Stickstoffoxiden (NO<sub>x</sub>) von

Selbst- und Fremdzündungsmotoren gemäß Anhang II Nummer 3 Abschnitt 8.2 festzulegen.“

18. Artikel 24 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 24*

**Berichterstattung**

Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum [zwei Jahre nach dem in Artikel 20 Absatz 1 genannten Datum] einen Bericht über die Umsetzung und die Auswirkungen dieser Richtlinie. In dem Bericht werden insbesondere die Auswirkungen auf die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und die Verringerung der Emissionen analysiert.“

19. Die Anhänge II, III, IV und V werden gemäß Anhang II der vorliegenden Richtlinie geändert.

*Artikel 3*

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis spätestens zum [BITTE DATUM EINFÜGEN: 2 Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] 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 4*

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

*Artikel 5*

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**

## **Inhalt**

1.	KONTEXT DES VORSCHLAGS.....	1
•	Gründe und Ziele des Vorschlags .....	1
•	Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich .....	4
•	Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen .....	6
2.	RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT ...	7
•	Rechtsgrundlage .....	7
•	Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit) .....	7
•	Verhältnismäßigkeit .....	8
•	Wahl des Instruments .....	8
3.	ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG.....	9
•	Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften .....	9
•	Konsultation der Interessenträger .....	10
•	Einholung und Nutzung von Expertenwissen .....	11
•	Folgenabschätzung .....	11
•	Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung .....	13
	Anwendung des One-in-one-out-Ansatzes.....	14
•	Grundrechte.....	14
4.	AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT .....	15
5.	WEITERE ANGABEN.....	15
•	Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten.....	15
•	Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien) .....	16
•	Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags.....	16
	Mit Artikel 1 Absatz 1 wird Artikel 2 der Richtlinie 2014/45/EU über den Anwendungsbereich geändert .....	16
	Mit Artikel 1 Absatz 2 wird Artikel 3 der Richtlinie 2014/45/EU über die Begriffsbestimmungen geändert .....	16
	Artikel 1 Absatz 3 ersetzt Artikel 4 der Richtlinie 2014/45/EU über die Zuständigkeiten ....	16
	Mit Artikel 1 Absatz 4 wird ein neuer Artikel 4a in die Richtlinie 2014/45/EU über die Erfassung der Kilometerstände eingefügt .....	17
	Mit Artikel 1 Absatz 5 wird Artikel 5 der Richtlinie 2014/45/EU über Prüfungszeitpunkt und - häufigkeit geändert.....	17
	Mit Artikel 1 Absatz 6 wird Artikel 6 der Richtlinie 2014/45/EU über Prüfungsinhalte und - methoden geändert .....	17

Artikel 1 Absatz 7 ersetzt Artikel 8 der Richtlinie 2014/45/EU über die Prüfbescheinigung .	18
Mit Artikel 1 Absatz 8 wird Artikel 9 der Richtlinie 2014/45/EU über die Weiterverfolgung von Mängeln geändert.....	18
Artikel 1 Absatz 9 ersetzt Artikel 16 der Richtlinie 2014/45/EU durch einen neuen Artikel 16 über den Datenaustausch zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten.....	18
Mit Artikel 1 Absatz 10 wird Artikel 17 der Richtlinie 2014/45/EU über delegierte Rechtsakte geändert.....	18
Artikel 1 Absatz 11 ersetzt Artikel 20 der Richtlinie 2014/45/EU über die Berichterstattung	18
Mit Artikel 1 Absatz 12 wird ein neuer Artikel 20a in die Richtlinie 2014/45/EU über die Übermittlung von Informationen eingefügt .....	18
Artikel 1 Absatz 13 ersetzt Artikel 22 der Richtlinie 2014/45/EU über die Verlängerung der Gültigkeit von Prüfbescheinigungen im Krisenfall.....	19
Artikel 2 Absatz 1 ersetzt Artikel 1 der Richtlinie 2014/47/EU über den Gegenstand .....	19
Mit Artikel 2 Absatz 2 wird Artikel 2 der Richtlinie 2014/47/EU über den Anwendungsbereich geändert. ....	19
Mit Artikel 2 Absatz 3 wird Artikel 3 der Richtlinie 2014/47/EU über die Begriffsbestimmungen geändert .....	19
Artikel 2 Absatz 4 ersetzt Artikel 4 der Richtlinie 2014/47/EU über das System der Unterwegskontrollen .....	19
Mit Artikel 2 Absatz 5 wird ein neuer Artikel 4a über die Fernmessung eingefügt .....	19
Mit Artikel 2 Absatz 6 wird Artikel 5 der Richtlinie 2014/47/EU über den Prozentsatz der zu kontrollierenden Fahrzeuge geändert .....	19
Mit Artikel 2 Absatz 7 wird Artikel 6 der Richtlinie 2014/47/EU über das Risikoeinstufungssystem geändert .....	20
Mit Artikel 2 Absatz 8 wird Artikel 7 der Richtlinie 2014/47/EU über die Zuständigkeiten geändert .....	20
Artikel 2 Absatz 9 ersetzt Artikel 9 der Richtlinie 2014/47/EU über die Auswahl der Fahrzeuge für die anfängliche technische Unterwegskontrolle .....	20
Mit Artikel 2 Absatz 10 wird Artikel 10 der Richtlinie 2014/47/EU über Inhalt und Verfahren der technischen Unterwegskontrollen geändert .....	20
Artikel 2 Absatz 11 ersetzt Artikel 13 der Richtlinie 2014/47/EU über die Kontrolle der Ladungssicherung .....	20
Artikel 2 Absatz 12 der Richtlinie 2014/47/EU ersetzt Artikel 14 der Richtlinie 2014/47/EU über Folgemaßnahmen bei erheblichen oder gefährlichen Mängeln .....	20
Mit Artikel 2 Absatz 13 wird Artikel 16 der Richtlinie 2014/47/EU über den Bericht über die Kontrolle und Datenbanken über technische Unterwegskontrollen geändert.....	20
Mit Artikel 2 Absatz 14 wird Artikel 18 der Richtlinie 2014/47/EU über die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten geändert .....	20
Mit Artikel 2 Absatz 15 wird ein neuer Artikel 18a in die Richtlinie 2014/47/EU über den Datenaustausch zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten eingefügt .....	21



Artikel 2 Absatz 16 ersetzt Artikel 20 über die Übermittlung von Informationen an die Kommission .....	21
Mit Artikel 2 Absatz 17 der Richtlinie 2014/47/EU wird Artikel 21 der Richtlinie 2014/47/EU über delegierte Rechtsakte geändert.....	21
Artikel 2 Absatz 18 ersetzt Artikel 24 der Richtlinie 2014/47/EU über die Berichterstattung	21
Mit Anhang I werden die folgenden Anhänge der Richtlinie 2014/45/EU geändert.....	21
Mit Anhang II werden die folgenden Anhänge der Richtlinie 2014/47/EU geändert .....	22
1 RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE.....	5
1.1 Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative .....	5
1.2 Politikbereich(e).....	5
1.3 Ziel(e).....	5
1.3.1 Allgemeine(s) Ziel(e) .....	5
1.3.2 Einzelziel(e) .....	5
1.3.3 Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen .....	5
1.3.4 Leistungsindikatoren .....	6
1.4 Der Vorschlag/Die Initiative betrifft.....	7
1.5 Begründung des Vorschlags/der Initiative .....	7
1.5.1 Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative .....	7
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.....	8
1.5.3 Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse .....	9
1.5.4 Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten .....	10
1.5.5 Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung.....	11
1.6 Laufzeit der vorgeschlagenen Maßnahme/der Initiative und Dauer der finanziellen Auswirkungen .....	11
1.7 Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en) .....	11
(2) VERWALTUNGSMABNAHMEN .....	13
2.1 Überwachung und Berichterstattung.....	13
2.2 Verwaltungs- und Kontrollsystem(e).....	14
2.2.1 Begründung der Haushaltsvollzugsart(en), des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen.....	14

2.2.2	Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle .....	14
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) .....	14
2.3	Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten .....	14
3.	GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE .....	16
3.1	Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan .....	16
3.2	Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel.....	17
3.2.1	Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel .....	17
3.2.1.1	Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan .....	17
3.2.2	Geschätzter Output, der mit operativen Mitteln finanziert wird (nicht auszufüllen im Fall dezentraler Agenturen).....	20
3.2.3	Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel .....	21
3.2.3.1	Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan .....	21
3.2.4	Geschätzter Personalbedarf .....	21
3.2.4.1	Finanziert aus dem verabschiedeten Haushalt .....	21
3.2.5	Einschätzung der Auswirkungen auf die Investitionen im Zusammenhang mit digitalen Technologien.....	22
3.2.6	Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen .....	22
3.2.7	Finanzierungsbeteiligung Dritter .....	23
3.3	Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen .....	23
4	DIGITALE ASPEKTE.....	25
4.1	Anforderungen von digitaler Relevanz .....	25
4.2	Daten .....	27
4.3	Digitale Lösungen .....	27
4.4	Interoperabilitätsbewertung.....	28
4.5	Unterstützungsmaßnahmen für die digitale Umsetzung .....	29

# 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.

## 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)

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 bei der erneuten Zulassung von Fahrzeugen in einem

anderen Mitgliedstaat und die (beschränkte) EU-weite Anerkennung von PTI-Bescheinigungen (periodical technical inspection, PTI) zu erleichtern.

Auch durch die Einführung von Prüfmethoden für die Kontrolle von Elektrofahrzeugen, verbesserte Emissionsprüfungen (Messung der NO<sub>x</sub> und der Partikelzahl) und die Einführung von Prüfmethoden für fortschrittliche 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 Trends bei der Zahl der Verkehrstoten, Schwer- und Leichtverletzten je Mitgliedstaat und 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 werden die Trends bei der *Luftverschmutzung und der Lärmbelästigung* von der EUA kontinuierlich überwacht. Ein Teil des im Laufe der 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 Trends bei den PTI- und RSI-Ergebnissen sowie anhand von Fernmessungsdaten messen.

Was das Ziel der *Erleichterung der Freizügigkeit* betrifft, wird sich der Erfolg an der Anzahl der Mitgliedstaaten, die im Ausland durchgeführte PTI anerkennen, messen lassen.

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<sup>56</sup>

☒ 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 Geräte sowie ein Überwachungssystem erfordert.

Die PTI-Zentren müssen die Prüfanforderungen aktualisieren und einige neue Anforderungen einführen, was zusätzliche Investitionen in die Geräte, 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 Daten ermöglicht, die für die Durchführung von PTI und RSI erforderlich sind, und

<sup>56</sup>

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



ihre IT-Systeme anpassen, um Zugang zu einschlägigen Daten und Wartungskosten zu gewährleisten.

Einige Fahrzeugeigner werden auch zusätzlichen PTI- und/oder Unterwegskontrollen unterzogen. Aufgrund neuer Prüfanforderungen in Bezug auf Sicherheit, Luftschadstoffemissionen und Lärm müssen einige Fahrzeugeigner 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.*

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 (ICE) 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.

Angeichts des grenzüberschreitenden Aspekts des Straßenverkehrs und der Automobilindustrie ist es deutlich wirksamer und effizienter, Probleme auf EU-Ebene statt auf Ebene der Mitgliedstaaten 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.

Mit gemeinsamen Vorschriften für die Prüfung moderner Fahrzeugtechnologien (E-Fahrzeuge, hochentwickelte Fahrerassistenzsysteme und neueste Abgasnachbehandlungssysteme) werden die Mitgliedstaaten von Größenvorteilen profitieren, und die Hersteller von Prüfgeräten werden 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 verschärft und verbindliche Standards sowie die Einführung stichprobenartiger Unterwegskontrollen 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 neuen, in modernen Fahrzeugen installierten 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 zur Gewährleistung der sicheren und effizienten Compliance und Wartung von Elektro- und Hybridfahrzeugen, einschließlich Software-Aktualisierungen.

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 NO<sub>x</sub>-Manipulation/Defekte oder Manipulation/Defekte von Dieselpartikelfiltern.

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 Menschen 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 auch im Einklang mit den Anforderungen der Rechtsvorschriften für Altfahrzeuge.

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)<sup>57</sup>**

☒ **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

<sup>57</sup>

Erläuterungen zu den Haushaltsvollzugsarten und Verweise auf die Haushaltsordnung finden sich auf der Website BUDGpedia (in englischer Sprache):  
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

- ☐ öffentlich-rechtliche Körperschaften
- ☐ privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern ihnen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- ☐ privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung 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 regelmäßige technische Prüfung übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission gemäß Artikel 20a der PTI-Richtlinie über die Online-Berichterstattungsplattform<sup>58</sup> (im Folgenden „E-Plattform“) 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;
- die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge je Klasse;
- die gemäß Anhang I Nummer 3 kontrollierten Bereiche und nicht vorschriftsmäßigen Positionen;
- 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 Gesamtanzahl der kontrollierten Fahrzeuge;
- die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge je Klasse;
- 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.

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.

<sup>58</sup>

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 Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)**

### **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, 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	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer	GM/NGM <sup>59</sup>	von EFTA-Ländern <sup>60</sup>	von Kandidaten ländern und potenzielle n Kandidaten <sup>61</sup>	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	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer	GM/NGM	von EFTA-Ländern	von Kandidaten ländern und potenzielle n Kandidaten	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
	[XX.YY.YY.YY]	GM/NGM	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN
	[XX.YY.YY.YY]	GM/NGM	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN
	[XX.YY.YY.YY]	GM/NGM	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN

<sup>59</sup> GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

<sup>60</sup> EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

<sup>61</sup> Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidaten des Westbalkans.

## 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	Jahr	Jahr	Jahr	2021-2027 INSGESAMT
			2024	2025	2026	2027 <sup>62</sup>	
Operative Mittel							
Haushaltslinie 02 20 04 01	Verpflichtungen	(1a)				0,25	0,250
	Zahlungen	(2a)				0,25	0,250
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)					0,000
	Zahlungen	(2b)					0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel <sup>63</sup>							
Haushaltslinie		(3)					0,000
<b>Mittel INSGESAMT für die GD MOVE</b>	Verpflichtungen	=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	Jahr	Jahr	Jahr	2021-2027 INSGESAMT
			2024	2025	2026	2027	

<sup>62</sup> 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.

<sup>63</sup> Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.



Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Zahlungen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Mittel INSGESAMT unter RUBRIK 1</b> des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	= 4+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Zahlungen	= 5+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
			Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	2021-2027 INSGESAMT
• Operative Mittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)	Verpflichtungen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,250
	Zahlungen	(5)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,250
• Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 6</b> des Mehrjährigen Finanzrahmens (Referenzbetrag)	Verpflichtungen	= 4+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Zahlungen	= 5+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens		7	„Verwaltungsausgaben“				
GD MOVE			Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027 <sup>64</sup>	2021-2027 INSGESAMT
• Personalausgaben			0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
• Sonstige Verwaltungsausgaben			0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD MOVE INSGESAMT		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	2021-2027 INSGESAMT
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 7	Verpflichtungen	0,000	0,000	0,000	0,438	0,438
des Mehrjährigen Finanzrahmens	Zahlungen	0,000	0,000	0,000	0,438	0,438

<sup>64</sup> 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.

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 Ergebnisse angeben  ↓			Jahr 2024		Jahr 2025		Jahr 2026		Jahr 2027		Bei länger andauernden Auswirkungen bitte weitere Spalten einfügen (siehe 1.6)						INSGESAMT	
	ERGEBNISSE																	
	Art <sup>65</sup>	Durch schnitt skoste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Anzahl	Koste n	Gesam tzahl	Gesamtk osten
EINZELZIEL Nr. 1 <sup>66</sup> ...																		
- Ergebnis																		
- Ergebnis																		
- Ergebnis																		
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 1																		
EINZELZIEL Nr. 2 ...																		
- Ergebnis																		
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 2																		
INSGESAMT																		

<sup>65</sup> Ergebnisse sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B. Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer usw.).  
<sup>66</sup> Wie in Abschnitt 1.3.2 („Einzelziel(e)...“) beschrieben.

### 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	Jahr	Jahr	Jahr	2021-2027 INSGESAMT
	2024	2025	2026	2027	
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 RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
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)

BEWILLIGTE MITTEL	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027 <sup>67</sup>
<b>• Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)</b>				
20 01 02 01 (Zentrale Dienststellen und Vertretungen der Kommission)	0	0	0	1
20 01 02 03 (EU-Delegationen)	0	0	0	0
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
<b>• Externes Personal (in VZÄ)</b>				
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

<sup>67</sup> 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.

Haushaltslinie administr. Unterstützung [XX.01.YY.YY]	- 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 angeben) – außerhalb der Rubrik 7		0	0	0	0
<b>INSGESAMT</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

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.

### 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	MFF 2021 - 2027 INSGES AMT
<b>RUBRIK 7</b>					
IT-Ausgaben (intern)	0,000	0,000	0,000	0,000	<b>0,000</b>
<b>Zwischensumme RUBRIK 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
<b>Außerhalb der RUBRIK 7</b>					
IT-Ausgaben zur Politikunterstützung für operationelle Programme	0,000	0,000	0,000	0,250	<b>0,250</b>
<b>Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,250</b>	<b>0,250</b>
<b>INSGESAMT</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,250</b>	<b>0,250</b>

### 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 Finanzierungsbeteiligung 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
Kofinanzierende 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)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative <sup>68</sup>			
		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).

<sup>68</sup> Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten, anzugeben.



## 4 DIGITALE ASPEKTE

### 4.1 Anforderungen von digitaler Relevanz

#### **R1: Anforderung der Prüfbescheinigung in elektronischer Form**

- Richtlinie 2014/45/EU (PTI), Artikel 8 Absatz 2.
- 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.
- 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.
- Betroffene Interessenträger: Mitgliedstaaten, Fahrzeugeigner.
- Verwaltung der bestehenden nationalen Fahrzeugregister und PTI-Datenbanken.

#### **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.**

- Überarbeitete Richtlinie 1999/37/EG (VRD), Artikel 15, Richtlinie 2014/45/EU (PTI), Artikel 16 und Richtlinie 2014/45/EU (PTI), Artikel 18a der Richtlinie 2014/47/EU (RSI).
- 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 anfordern, Zugang gewähren.
- Betroffene Interessenträger: Mitgliedstaaten, Kommission
- 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.

#### **R3: Einführung der Ausstellung von Zulassungsbescheinigungen in digitaler Form, um die derzeitigen Papierdokumente (und Chipkarten) schrittweise zu ersetzen**

- Überarbeitete Richtlinie 1999/37/EG (VRD), Artikel 2, 3 und 5 sowie Anhang III.
- Mit der Maßnahme wird die Anforderung eingeführt, dass standardmäßig neue Zulassungsbescheinigungen in digitaler Form ausgestellt werden müssen. Die technischen Einzelheiten der digitalen/mobilen 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.

- Betroffene Interessenträger: Mitgliedstaaten, Fahrzeugeigner.
- 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 Fahrzeugzulassungsbescheinigung verwendet, um die Zulassung des Fahrzeugs zu bestätigen, bestimmte technische Daten darüber zu überprüfen (die digitale Version könnte mehr Daten speichern als die Papierversion) und um die Überprüfung durch die Behörden zu ermöglichen.

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

- Überarbeitete Richtlinie 1999/37/EG (VRD), Artikel 6, Anhänge I und II.
- Sie 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, ausgesetzt, ausgeführt, am Ende der Lebensdauer, zerstört); c) PTI-Status (bestanden mit keinen oder geringfügigen Mängeln, eingeschränkte Gültigkeit aufgrund erheblicher Mängel, nicht bestanden – gefährliche Mängel) und Gültigkeit der Prüfbescheinigung (einschließlich Ablaufdatum) sowie Batteriestatus (bei Elektrofahrzeugen): Batterie-Identifizierungsnummer und Informationen darüber, 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.
- Betroffene Interessenträger: Mitgliedstaaten, Fahrzeugeigner.
- Verwaltung der bestehenden nationalen Fahrzeugregister und PTI-Datenbanken.

**R5: Erfassung der Kilometerstände in den nationalen Datenbanken**

- Artikel 4a der Richtlinie 2014/45/EU (PTI).
- 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).
- Betroffene Interessenträger: Mitgliedstaaten, Fahrzeugreparaturbetriebe, Werkstätten, Fahrzeughersteller, Fahrzeugeigner und potenzielle Käufer.

**R6: Übermittlung von Informationen an die Kommission durch die Mitgliedstaaten**

- 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).
- 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.
- 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 dieser Erklärung 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 verbinden. Es wird nicht erforderlich sein, zusätzliche Software für die Erfassung von Meldungsstatistiken zu entwickeln. Move-HUB könnte auch verwendet werden, um den Kilometerstand von Fahrzeugen, der zum Zeitpunkt der erneuten Zulassung eines Fahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat erfasst wurde, nach R5 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-platform'<sup>69</sup>) 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 (im Folgenden „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 elektronische 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 verbinden.

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 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.

<sup>69</sup> 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).

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 die Durchführungsrechtsakte/delegierten Rechtsakte zu folgenden Zwecken erlassen werden:

- 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.
- Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Umsetzung der digitalen Prüfbescheinigung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um Interoperabilitätsmerkmale und Sicherheitsmaßnahmen festzulegen, die für die in den Prüfbescheinigungen eingeführten QR-Codes gelten.
- Bei der Behandlung grenzüberschreitender Fragen sollten sich die Mitgliedstaaten gegenseitig bei der Umsetzung der Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU unterstützen. Zu diesem Zweck sind Vorschriften über den Austausch von Informationen und Fahrzeugdaten erforderlich, damit der rechtliche und technische Status eines Fahrzeugs, der Kilometerstand, der Inhalt der Prüfbescheinigungen und die Berichte über technische Unterwegskontrollen überprüft werden können.
- Die Funktionen des MOVE-HUB sollten in Zukunft erweitert werden, um den erforderlichen Austausch von Informationen und/oder Fahrzeugdaten für die Zwecke der Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU zu ermöglichen, insbesondere um Format und Inhalt der auszutauschenden Informationen/Daten festzulegen. Die Mitgliedstaaten sollten ihre elektronischen Systeme, die Informationen über Prüfbescheinigungen und Kilometerstandsdaten enthalten, mit dem MOVE-HUB-System verknüpfen.
- Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Umsetzung der Berichtspflichten durch die Mitgliedstaaten, die alle drei Jahre über die Umsetzung der Richtlinie 2014/45/EU und der Richtlinie 2014/47/EU Bericht erstatten sollen.