

30.06.25**Empfehlungen**
der Ausschüsse

EU - AV - In - U - Vk

zu **Punkt ...** der 1056. Sitzung des Bundesrates am 11. Juli 2025

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

COM(2025) 180 final**A****Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union**

empfiehlt dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß Artikel 12 Buchstabe b EUV wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Der Bundesrat begrüßt die Überarbeitung der bereits bestehenden EU-Richtlinien (Richtlinie 2014/45/EU und Richtlinie 2014/47/EU). In weiten Teilen können die Ziele des Richtlinienvorschlags am ehesten durch die EU erreicht werden.
2. Dies gilt jedoch nicht für die Einführung einer jährlichen Hauptuntersuchung von Fahrzeugen, die zehn Jahre oder älter sind. Das Subsidiaritätsprinzip ist diesbezüglich nicht gewahrt, was somit gerügt wird. Die Mitgliedstaaten sind bereits jetzt nach geltendem Recht in der Lage, entsprechend den nationalen Erfordernissen zu handeln. Sie können aufgrund der jeweiligen nationalen Besonderheiten jeweils am ehesten entsprechende Regelungen erlassen und Prüfum-

...

fänge festlegen. So hat jeder Mitgliedstaat im Rahmen der geltenden Richtlinie 2014/45/EU eine eigene nationale Ausgestaltung des Systems zur technischen Überwachung geregelt und die dazugehörigen Details (zum Beispiel unterschiedliche Prüftiefe) festgelegt. Ein europäischer Ansatz mit einem verpflichtenden verkürzten Prüfintervall ist daher für eine verbesserte Verkehrssicherheit nicht notwendig. Zudem geht der Vorschlag im Hinblick auf die pauschale Verkürzung von Prüfzeiten ohne Würdigung des tatsächlichen Fahrzeugzustands und der jeweiligen nationalen Systeme zur Fahrzeugüberwachung über das für eine zwingende EU-Regelung notwendige Maß hinaus.

3. Auch mit Blick auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz sieht der Bundesrat den Richtlinienvorschlag hinsichtlich der beabsichtigten Einführung einer jährlichen Hauptuntersuchung für ältere Fahrzeuge kritisch. Es ist zweifelhaft, ob das Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit nicht durch andere, geeignetere Maßnahmen wirksamer erreicht werden kann.

B

Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union (EU),

der Ausschuss für Agrarpolitik und Verbraucherschutz (AV),

der Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In) und

der Verkehrsausschuss (Vk)

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt Stellung zu nehmen:

Zum Richtlinienvorschlag allgemein

- | | |
|----------|--|
| EU
Vk | <ol style="list-style-type: none">4. Der Bundesrat begrüßt die Vorschläge der Kommission für eine umfassende Überarbeitung von drei EU-Rechtsakten zur technischen Überwachung und Zulassung von Kraftfahrzeugen. Das mit den Vorschlägen der Kommission verfolgte Ziel der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und der Luftqualität ist auch dem Bundesrat ein wichtiges Anliegen. |
|----------|--|

- EU
Vk
5. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich die Weiterentwicklung der Vorschriften über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der EU am Straßenverkehr teilnehmen. Die Anpassung an den technischen Fortschritt und die Verbesserung der bestehenden Regelung wird die Verkehrssicherheit weiter erhöhen.
- EU
In
Vk
6. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich die Bestrebungen der Kommission, die Straßenverkehrssicherheit weiter zu verbessern und Bürgerinnen und Bürger vor Betrug durch Manipulation von Kilometerstandzählern von Kraftfahrzeugen zu schützen. Die entsprechende Überarbeitung der EU-weiten Standards stellt hierzu einen wichtigen Schritt dar.
- EU
AV
7. Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich den Kommissionsvorschlag, da er die Straßenverkehrssicherheit in der EU verbessern, unfallverursachende Fahrzeugmängel reduzieren, die Vorschriften an den aktuellen Stand der Technik anpassen und die Umweltverträglichkeit des Straßenverkehrs verbessern soll. Jedoch steht er im Widerspruch zu Initiativen und Maßnahmen, um die Landwirtschaft von Bürokratie, Kosten und Auflagen zu entlasten.
- EU
In
Vk
8. Der Bundesrat begrüßt, dass der Bund sich für die Interessen der Bürgerinnen und Bürger und der Wirtschaft einsetzt und darauf achtet, dass die von der Kommission vorgeschlagenen Änderungen der Richtlinie 2014/45/EU zu keinen unverhältnismäßigen Belastungen für die Bürger führen.

Zu Artikel 1: Änderungen der Richtlinie 2014/45/EU

- EU
Vk
9. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der Kommission dafür einzusetzen, dass eine befristete Prüfbescheinigung eines Mitgliedstaates, in welchem das betreffende Fahrzeug zu diesem Zeitpunkt nicht zugelassen ist, nicht anerkannt wird. Eine regelmäßige technische Überwachung (engl. PTI) legt lediglich einen Mindeststandard fest, welcher nicht gleichwertig mit einer Hauptuntersuchung (HU) in Deutschland ist.

- EU
Vk
10. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der Kommission für eine freiwillige, jedoch nicht verpflichtende Anerkennung von Prüfbescheinigungen, die von anderen Mitgliedstaaten ausgestellt werden, einzusetzen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die Kommission strebt eine unter den Mitgliedstaaten gegenseitige Anerkennung von Prüfbescheinigungen an. Es soll darüber hinaus möglich werden, Nachuntersuchungen in einem anderen Mitgliedstaat durchzuführen, so dass eine Prüfung abgeschlossen werden kann. Grundvoraussetzung hierfür ist jedoch, dass zuerst Inhalt und Umfang sowie die Fristen der Prüfung in den Mitgliedstaaten harmonisiert werden. Weiterhin müssen die Inhalte der Prüfberichte abgestimmt sein. Erst nach Erreichen einer Einheitlichkeit bei der Durchführung und Dokumentation kann eine verpflichtende gegenseitige Anerkennung von Prüfbescheinigungen erfolgen.

- EU
Vk
11. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der Kommission für praktikable Maßnahmen zur Durchführung von Echtheits-, Gültigkeits- und Integritätsprüfungen der Prüfbescheinigungen im Bedarfsfall einzusetzen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die Einführung elektronisch unterstützter Mittel zur Durchführung von Echtheits-, Gültigkeits- und Integritätsprüfungen ist dringend notwendig, um gegen Fälschungen von Prüfbescheinigungen vorzugehen. Fälschungerschwerende Maßnahmen dürfen nicht nur auf die schriftliche Dokumentation beschränkt sein.

- EU
Vk
12. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Kommission beim Vorhaben der bedarfsbezogenen Verlängerung der Gültigkeit von Prüfbescheinigungen in Krisenfällen zu unterstützen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die Möglichkeit der Verlängerung der Gültigkeit von Prüfbescheinigungen im Krisenfall sollte grundsätzlich geregelt sein, um aufwendige Sonderverfahren zu vermeiden.

- EU
Vk
13. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung des Weiteren, die Kommission beim Vorhaben der Bekämpfung des Kilometerzählerbetrugs bei Gebrauchtfahrzeugen zu unterstützen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die Bekämpfung des Kilometerzählerbetrugs sollte ausgeweitet werden. Dabei ist sicherzustellen, dass alle am Verfahren beteiligten Stellen zuverlässige Daten liefern.

EU
Vk

14. Der Bundesrat unterstützt das Vorgehen gegen die Manipulation des Wegstreckenzählers („Tachomanipulation“), sieht jedoch die Ausweitung der Erfassung der Wegstreckenzählerstände auf gewerbliche Dienstleister ohne hoheitliche Pflichten und Befugnisse kritisch und bittet die Bundesregierung darum, sich dafür einzusetzen, dass die Erfassung der Wegstreckenzählerstände auf Instanzen mit hoheitlichen Befugnissen beschränkt wird.

EU
Vk
(bei An-
nahme
entfallen
Ziffer 16
und
Ziffer 17)

15. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der Kommission für die Beibehaltung des zweijährigen Überprüfungsintervalls für die Durchführung der periodisch technischen Hauptuntersuchung einzusetzen. Vor allem die Vorgabe der jährlichen Durchführung der Hauptuntersuchung an Fahrzeugen ab dem zehnten Jahr nach Erstzulassung ist zu streichen. Auch bittet der Bundesrat die Bundesregierung, sich bei der Kommission für eine Streichung der jährlichen Abgasuntersuchung für leichte Nutzfahrzeuge einzusetzen, da es keine überzeugende datengestützte Begründung für deren Einführung gibt.

In

16. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, weiterhin darauf hinzuwirken, dass die von der Kommission vorgeschlagene Verkürzung der Untersuchungsfrist auf ein Jahr für Fahrzeuge, die älter als zehn Jahre sind, nicht weiterverfolgt wird.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Ein Mehrwert der Verkürzung der Untersuchungsfristen von älteren Fahrzeugen ist nicht erkennbar. Die Kommission führt in den Erwägungsgründen selbst aus, dass technische Mängel an Straßenfahrzeugen nur selten unfallursächlich sind. Es ist zudem zu bedenken, dass die Prüfstandards der einzelnen Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich sind, was unterschiedliche Prüffristen in den Mitgliedstaaten bedingt und gegen eine europaweit einheitliche Vorgabe spricht. Es sollte den Mitgliedstaaten mit hohen Standards weiterhin möglich sein, die bislang geltende Frist von zwei Jahren beizubehalten. Ein regelndes Einschreiten der EU wird an dieser Stelle nicht für erforderlich gehalten, weil die Mitgliedstaaten die Prüffristen bereits heute bei Bedarf verkürzen können. Es ist zudem zu bedenken, dass die Prüfinstitutionen derzeit auch nicht über die notwendigen Kapazitäten verfügen und heute schon Schwierigkeiten bei der Personalgewinnung bestehen.

In
(entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 15)

17. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, weiterhin darauf hinzuwirken, dass die von der Kommission vorgeschlagene jährliche Untersuchung der Abgase von Fahrzeugen der Klasse N1 ab Erstzulassung nicht weiterverfolgt wird.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Eine jährliche Untersuchung der Abgase von Nutzfahrzeugen der EU-Fahrzeugklasse N₁ (sogenannte „Sprinterklasse“) ab Erstzulassung ist mit Blick auf die bei der Fahrzeugtypgenehmigung einzuhaltenden, hohen Anforderungen an die Alterungsbeständigkeit der Abgasreinigungseinrichtungen nicht vermittelbar. Es wird bezweifelt, dass die Annahmen der Kommission zutreffen und die Fahrzeuge aufgrund des häufigen Einsatzes in Städten beziehungsweise Ballungsräumen tatsächlich zu erhöhten Abgasemissionen neigen.

EU
Vk

18. Der Bundesrat begrüßt die Weiterentwicklung der Abgasuntersuchung (AU), gibt jedoch zu bedenken, dass neuartige Prüf- und Messmethoden für die Durchführung der AU geeignet, an allen Untersuchungsstellen durchführbar sowie effektiv und effizient sein müssen. Da im Gegensatz zur Messung der Partikelanzahl (PN) dem Bundesrat hier fachlich derzeit keine für die technische Überwachung entsprechend geeigneten Prüf- und Messmethoden für Stickstoffoxide (NO_x) bekannt sind, bittet der Bundesrat die Bundesregierung darum, sich für eine Streichung einzusetzen. Damit entfällt ebenfalls die Festlegung zu Prüfverfahren sowie die Ausstattungspflicht mit einem entsprechenden Messgerät. Auch sieht der Bundesrat die Ermächtigung der Kommission zum Erlass eines entsprechenden delegierten Rechtsaktes kritisch und empfiehlt deren Ablehnung.

EU
In
Vk

19. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, weiterhin darauf zu achten, dass neue praktikable Abgasmessverfahren für die technische Überwachung von Kraftfahrzeugen gemäß der Richtlinie 2014/45/EU gewählt werden, die mit einem verhältnismäßigen zeitlichen und finanziellen Aufwand durchführbar sind.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Auch wenn neue Abgasmessverfahren im Rahmen der technischen Überwachung nach der Richtlinie 2014/45/EU grundsätzlich zu begrüßen sind, ist dringend darauf zu achten, die Verfahren so zu gestalten, dass deren Durchführung einfach, schnell und zuverlässig möglich ist.

EU
AV

20. Vor dem Hintergrund des gewollten Abbaus von Bürokratie und unnötiger Auflagen fordert der Bundesrat jedenfalls, leichte Nutzfahrzeuge der Klasse N1, die in der Landwirtschaft eingesetzt werden, von der vorgesehenen Verschärfung des Prüfintervalls für Emissionen auf ein Jahr auszunehmen. Dies ist zu befürworten, da nicht zu erwarten ist, dass diese Änderung signifikant zu einer Reduzierung von Emissionen führen würde und der erhöhte bürokratische und finanzielle Aufwand für Landwirtinnen und Landwirte in keinem Verhältnis zum Nutzen stünde. Durch den überwiegenden Einsatz dieser Fahrzeuge im ländlichen Raum ist keine signifikante Verbesserung der Luftqualität in städtischen Bereichen und Ballungsräumen zu erwarten.

Begründung zu Ziffern 7 und 20 (nur gegenüber dem Plenum):

Die Ausnahme für leichte Nutzfahrzeuge der Klasse N1 in der Landwirtschaft von der vorgesehenen Verkürzung des Prüfintervalls für Emissionen auf ein Jahr, ist aus mehreren Gründen geboten. Eine verpflichtende jährliche Emissionsprüfung würde für Landwirtinnen und Landwirte einen bürokratischen und finanziellen Aufwand bedeuten, der in keinem Verhältnis zum erwartbaren Nutzen steht. Dies umfasst nicht nur die direkten Kosten der Prüfung, sondern auch den Zeitaufwand für die Anfahrt zu den Prüfstellen und potenzielle Ausfallzeiten der Fahrzeuge, welche die betrieblichen Abläufe auf den Betrieben unnötig erschweren würde.

Zudem ist die Wirksamkeit einer solchen Maßnahme für diese spezifische Fahrzeugkategorie hinsichtlich der Emissionsreduzierung zu bezweifeln. Es sind keine Belege dafür bekannt, dass eine jährliche Prüfung bei landwirtschaftlich genutzten N1-Fahrzeugen zu einer signifikanten Reduzierung der Gesamtemissionen führen würde. Darüber hinaus verbringen diese Fahrzeuge den überwiegenden Teil ihrer Betriebszeit in ländlichen Gebieten. Ihr Beitrag zur Luftverschmutzung in städtischen Bereichen und Ballungsräumen, wo Maßnahmen zur Emissionsreduzierung benötigt werden, dürfte marginal sein. Eine signifikante Verbesserung der Luftqualität in urbanen Gebieten wäre durch diese Maßnahme nicht zu erwarten.

EU
Vk

21. Der Bundesrat empfiehlt der Bundesregierung, sich bei der Kommission dafür einzusetzen, dass die bestehende anlassbezogene Geräuschmessung für alle Fahrzeuge (inklusive Fahrzeuge der Klasse L („Motorräder“)) ausreichend ist.

EU
Vk

22. Der Bundesrat begrüßt verpflichtende hoheitliche Maßnahmen bei technischen Änderungen an Sicherheits- und Umweltsystemen sowie Bauteilen eines Fahrzeugs, sieht jedoch die Durchführung lediglich einer außerordentlichen technischen Überwachung als nicht ausreichend an und bittet die Bundesregierung,

sich hier bei der Kommission für eine Verschärfung in Anlehnung an § 19 Absatz 2 StVZO (Erlöschen der Betriebserlaubnis) einzusetzen.

- EU
Vk
23. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung schließlich, sich bei der Kommission für die Erarbeitung von Prüfvorgaben für Fahrerassistenzsysteme, weitere elektronische Sicherheitssysteme sowie automatisierte Fahrfunktionen einzusetzen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Fahrerassistenzsysteme leisten einen großen Beitrag für die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Deren Funktion im Rahmen der periodischen Fahrzeugüberwachung zu überprüfen, ist unbedingt erforderlich. Vordringlich sollten jedoch Prüfmethode entwickelt werden, die in allen derzeitigen Prüfstellen und Prüfstützpunkten angewendet werden können.

- EU
Vk
24. Der Bundesrat unterstützt grundsätzlich eine Vernetzung der Mitgliedstaaten zum Austausch von Prüfbescheinigungen und Kilometerständen, bewertet aber den entsprechenden Ausbau des in der EU bereits eingeführten Systems EUCARIS gegenüber der Einführung von MOVE HUB als zusätzliches paralleles System mit vermeidbarem Bürokratieaufbau als vorzugswürdig.

Zu Artikel 2: Änderungen der Richtlinie 2014/47/EU

- EU
In
Vk
25. Der Bundesrat weist darauf hin, dass durch die vorgesehene Änderung der Richtlinie 2014/47/EU ein erheblicher Erfüllungsaufwand für die Kontrollbehörden entsteht.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Für eine wirksame Überprüfung der Abgas- und Geräuschemissionen soll nach den Vorgaben der EU ein Mitgliedstaat jährlich mindestens 30 Prozent der Flotte der in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Kraftfahrzeuge unter Verwendung der Fernmesstechnologie kontrollieren. Unabhängig von der damit einhergehenden, erheblichen Anzahl an zu kontrollierenden Kraftfahrzeugen entstehen durch die Anschaffung solcher Technologien erhebliche Kosten, die sich nicht nur auf die Beschaffung, sondern auch auf mitunter hohe Betriebs- und Wartungskosten beziehen. Gerade bei ortsfesten Messanlagen kommen darüber hinaus Kosten für die gegebenenfalls notwendige Infrastruktur (Stromversorgung, Absicherung, Hoch- und Tiefbaumaßnahmen et cetera) und der Aufwand an nötigen Personalressourcen hinzu. Diese Kosten würden zum

überwiegenden Teil zu Lasten der Haushaltsmittel der Polizei gehen. Gleiches gilt für den Punkt Personalressourcen.

EU
In
Vk

26. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, darauf hinzuwirken, die verpflichtende Nutzung von Fernmesstechnologie im Bereich Abgas- und Geräuschemissionen aus dem Vorschlag für eine geänderte Richtlinie zu streichen, zumindest jedoch dahingehend anzupassen, dass diese lediglich eine optionale Möglichkeit für die Mitgliedstaaten darstellt.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Bezüglich der Geräuschemissionen bei Pkw und Motorrädern ist anzumerken, dass diese oftmals durch die Fahrweise des Fahrzeugführenden verursacht werden und nicht in einer technischen Manipulation oder Defekten begründet sind. Ein genereller, einheitlicher Lärmgrenzwert existiert nicht. Auch verfügen die Fahrzeuge über keinerlei Anzeige (wie zum Beispiel im Tacho), die dem Fahrer die verursachte Lautstärke vermitteln würde. Bezüglich dieser Verhaltensverstöße kommt erschwerend hinzu, dass es in Deutschland keine Halterhaftung gibt. Somit wäre eine effektive Ahndung derartiger Verstöße mittels Fernmesstechnologie ohne umgehende Anhaltung und Kontrolle aufwändig, beziehungsweise im Falle von Motorradfahrern und ausländischen Fahrzeugführenden nahezu unmöglich.

Schallpegelmessgeräte unterfallen dem Anwendungsbereich des Mess- und Eichgesetzes und benötigen daher eine innerstaatliche Bauartzulassung. Ortsfeste Geräte mit einer derartigen Zulassung existieren noch nicht. Die Technik zur gerichtsverwertbaren Messung befindet sich erst am Anfang ihrer Entwicklung. Mobile Schallpegelmessgeräte sind zwar vorhanden und werden bei Motorradkontrollen auch von spezialisierten Kontrollbeamten gezielt eingesetzt. Hierbei lässt sich aber keinesfalls die gewünschte Mindestquote erreichen.

EU
Vk

27. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der Kommission zumindest für eine Konkretisierung der Vorgaben zur Umsetzung des neu einzuführenden Instruments der „Fern- und Abgasfahnenmessung“ einzusetzen und vor der Festlegung von verbindlichen Vorgaben eine Folgenabschätzung durchzuführen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Das neu einzuführende Instrument der „Fern- und Abgasfahnenmessung“ ist derzeit noch nicht hinreichend konkretisiert. Absehbar ist jedoch ein hoher Aufwand für die Ermittlung der erforderlichen Daten. Damit sind Kosten verbunden, die letztlich auf den Fahrzeughalter umgelegt werden. Die Kommissi-

on sollte aufgefordert werden, eine konkrete Folgenabschätzung durchzuführen.

- EU
Vk
28. Der Bundesrat gibt zu bedenken, dass Deutschland ein zentrales Transitland der EU ist und stellt insofern den Sinn einer Fernmessung von mindestens 30 Prozent der Flotte der in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Kraftfahrzeuge in Frage. Weiterhin bedarf es aus Sicht des Bundesrates geeigneter Rechtsfolgen und Sanktionsmöglichkeiten für Fahrzeughalter aus anderen Mitgliedstaaten und Staaten außerhalb der EU. Auch wäre hier aus Sicht des Bundesrates zunächst der Fokus auf die Überprüfung der Luftschadstoffemissionen und mutmaßlicher Manipulationen der Abgasreinigungssysteme zu richten.
- EU
In
Vk
29. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung des Weiteren, darauf hinzuwirken, dass die verpflichtende Anzahl von 2 Prozent der durchzuführenden Kontrollen von Nutzfahrzeugen unter 3,5 Tonnen und die Ausweitung des Anwendungsbereichs von Artikel 5 Absatz 1 auf die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe d der Richtlinie 2014/47/EU genannten Fahrzeugklassen in eine optionale Möglichkeit der Mitgliedstaaten geändert wird.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die bestehenden Kontroll- und Meldepflichten werden zusätzlich auf 2 Prozent des Gesamtbestandes der Nutzfahrzeuge unter 3,5 Tonnen (Klasse N1) ausgedehnt. Die bestehende Richtlinie sieht bereits vor, dass ein Mitgliedstaat jährlich mindestens 5 Prozent des Gesamtbestandes an dort zugelassenen, schweren Nutzfahrzeugen über 3,5 Tonnen einer technischen Unterwegskontrolle zu unterziehen hat. Von dieser Regelung sollen künftig weitere Fahrzeugklassen (land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen über 40 km/h Höchstgeschwindigkeit et cetera) umfasst werden, was eine Erhöhung der Gesamtanzahl der verpflichtend zu kontrollierenden Fahrzeuge darstellt. Insgesamt ergibt sich durch die angestrebten Neuregelungen ein erheblicher Mehraufwand für die Kontrollbehörden. Dies bezieht sich sowohl auf den Umfang der Kontrollen als auch auf die damit verbundenen Melde- und Berichtspflichten.

- EU
Vk
30. Der Bundesrat bewertet die technischen Unterwegskontrollen als wichtiges Instrument für die Verkehrssicherheit von Nutzfahrzeugen und begrüßt die Ausweitung auf leichte Nutzfahrzeuge. Für die Ausweitung der technischen Unterwegskontrollen auf Pkw und Motorräder allermeist privater Fahrzeughalter fehlt aus Sicht des Bundesrates jedoch eine überzeugende datengestützte Begründung für den Mehrwert dieser Maßnahme.

EU
Vk

31. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der Kommission für eine ergänzende Bereitstellung des Kontrollberichts einzusetzen, da der Erhalt einer auf elektronischem Weg übermittelten Kopie des Kontrollberichts durch den Fahrzeugführer vom Mitgliedstaat nicht einseitig sichergestellt werden kann.

EU
In

32. Auf die Regelungen des Richtlinienvorschlags in Artikel 2 Absatz 2 und Anhang V, nach denen Fahrzeuge der Klasse N₁ (leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen) in den Anwendungsbereich des Artikels 2 Absatz 1 der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen aufgenommen und damit verbunden die Berichtspflichten für Kontrollbehörden gegenüber der EU ausgeweitet werden sollen, sollte verzichtet werden.

Der Anwendungsbereich des Artikels 2 Absatz 1 der Richtlinie umfasst derzeit Fahrzeuge der Klassen M₂ und M₃ (Busse), N₂ und N₃ (Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse (zGM) von mehr als 3,5 Tonnen), O₃ und O₄ (Anhänger mit einer zGM von mehr als 3,5 Tonnen) und T₅ (Zugmaschinen, gewerblich genutzt und schneller als 40 km/h). Für diese Fahrzeuge besteht eine Berichtspflicht der Kontrollbehörden gegenüber der EU. Artikel 2 Absatz 2 stellt in der bisherigen Fassung klar, dass die Richtlinie nicht das Recht der Mitgliedstaaten berührt, auch an anderen als den durch diese Richtlinie erfassten Fahrzeugen technische Unterwegskontrollen durchzuführen. Die Klasse N₁ wird hier beispielhaft genannt.

Mit einer Aufnahme der leichten Nutzfahrzeuge der Klasse N₁ in den Anwendungsbereich des Absatzes 1 erweitert sich zugleich die bestehende, bereits jetzt sehr umfangreiche Berichtspflicht der Kontrollbehörden gegenüber der EU erheblich. Für die Kontrollbehörden bestehen bereits hohe bürokratische Aufwände für die Erfüllung der Berichtspflichten. Mit einer Ausweitung auf die Fahrzeuge der Klasse N₁ würden sich diese Aufwände spürbar erhöhen. Es sollte hingegen das Ziel sein, bürokratische Aufwände zu reduzieren. Letztlich gehen diese bürokratischen Aufwände zu Lasten der Kontrolltätigkeit und können sich damit negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken.

EU
In

33. Der Bundesrat begrüßt die aus dem Regelungsvorhaben ersichtliche prozessuale Entlastung des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) durch Bereitstellung einer Berichtsplattform für die periodischen Berichte der Mitgliedstaaten über technische Unterwegskontrollen an die Kommission.

Er bittet die Bundesregierung – auch im Interesse einer datenbruchfreien Konsolidierungsmöglichkeit für das BMV – eine ebensolche Entlastung für die Innenressorts und Polizeien der Länder durch die zentrale Bereitstellung einer elektronischen Anwendung zur Erfassung, Zusammenführung und Übermittlung der erforderlichen statistischen Daten herbeizuführen.

Derzeit berichten die Länder dem BMV mittels einer MS-Excel-Liste über die durchgeführten technischen Unterwegskontrollen. Diese Form der Erfassung ist allein durch die fast fünfstellige Zahl (10.000) der Eingabefelder hochgradig fehleranfällig und erfordert darüber hinaus die händische Zusammenführung auf mehreren behördlichen und ministeriellen Ebenen sowie zuletzt, im Auftrag des BMV, beim Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM).

Die geschilderte Vorgehensweise zur Erfüllung der europarechtlichen Berichtspflichten der Bundesregierung führt nach hiesiger Bewertung zu einer höchstens akzeptablen Datenqualität bei zugleich unverhältnismäßigem Aufwand.

Die Innenressorts der Länder haben daher seit vielen Jahren immer wieder die Forderung erhoben, die Bundesregierung möge eine elektronische Anwendung zur Erfassung, Zusammenführung und Übermittlung der erforderlichen statistischen Daten bereitstellen, und haben dies ebenfalls über die Verkehrsministerinnen und -minister an das BMV gerichtet, das sich der Forderung bislang stets verschlossen hat.

Sowohl bei der Überwachung des Fernverkehrs als auch bei den europarechtlichen Berichtspflichten handelt es sich um originäre Verpflichtungen des Bundes, weshalb die Verpflichtung zur Bereitstellung und Finanzierung einer angemessenen technischen Lösung für die Datenzulieferung der Polizeien der Länder ebenfalls dem Bund zufällt.

Mit der beabsichtigten Anpassung der Richtlinie 2014/47/EU sind für das BALM ohnehin Umstellungen am Berichtsformat, technisch wie inhaltlich, erforderlich und das BALM profitiert bei der dortigen Zusammenführung der Da-

ten erstmals selbst unmittelbar von einer nicht mehr auf MS-Excel gestützten Berichtsform.

EU
In

34. Auf die Regelungen des Richtlinienvorschlags in Artikel 2 Absatz 10, Absatz 11 und Anhang II, nach denen Kontrollen der Ladungssicherung für die Mitgliedstaaten nicht fakultativ sind, sondern verbindlich vorgeschrieben werden, sollte verzichtet werden.

Die Einhaltung geltender Vorschriften zur Ladungssicherung ist ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit. Fehlende, mangelhafte oder nicht sachgerecht durchgeführte Sicherungsmaßnahmen stellen ein erhebliches Risiko dar und können ursächlich für schwere Verkehrsunfälle sein.

Im Hinblick auf die verbindliche Einführung der Kontrolle der Ladungssicherung im Rahmen einer technischen Unterwegskontrolle durch Artikel 2 Absatz 10 und 11 sowie Anhang II des Richtlinienvorschlags ergeben sich jedoch besondere Herausforderungen im Rahmen der Kontrolltätigkeit bei verplombten Fahrzeugen. Während bei werkseitigen Verschlusssicherungen der Ladung eine Kontrolle meist unkompliziert möglich ist, erfordert das Öffnen von Zollverschlüssen die Beachtung zollrechtlicher Bestimmungen und grundsätzlich die Einbindung der Zollbehörden, was den Kontrollaufwand erheblich erhöht. Eine verpflichtende Kontrolle der Ladungssicherung dieser Transporte hätte entsprechend weitreichende Folgen für Personalbedarf, Zeitmanagement und behördliche Abstimmung.

Auch unabhängig davon würde eine systematische Prüfung der Ladungssicherung bei allen technischen Unterwegskontrollen den zeitlichen Aufwand pro Kontrolle erhöhen und insgesamt zu einer Reduzierung der Kontrollfrequenz führen. Dies könnte der Zielerreichung der Kontrollquoten aus Artikel 2 Absatz 6 entgegenstehen. Daher ist es sachgerecht, die Prüfung der Ladungssicherung weiterhin im Ermessen der Kontrollbehörden zu belassen ohne verpflichtenden Charakter. Das übergeordnete Ziel, die Verkehrssicherheit zu verbessern, bleibt davon unbenommen und ist uneingeschränkt zu unterstützen.

EU

35. Der Bundesrat übermittelt diese Stellungnahme direkt an die Kommission.

C

36. Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

empfiehlt dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.