

14.11.25

Unterrichtung

durch die Europäische Kommission

Stellungnahme der Europäischen Kommission zu dem Beschluss des Bundesrates zum 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

C(2025) 7769 final



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 12.11.2025
C(2025) 7769 final

Sehr geehrter Herr Bundesratspräsident,

Die Kommission dankt dem Bundesrat für seine Stellungnahme zum 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).

Hochwertige technische Überwachung hat eine Schlüsselrolle bei der Erreichung des derzeitigen Niveaus der Straßenverkehrssicherheit in der EU gespielt, und der Vorschlag ist die nächste logische Maßnahme, um mit den Entwicklungen in den Bereichen Fahrzeug- und Informationstechnologie Schritt zu halten. Der Vorschlag dürfte auch zum freien Personen- und Warenverkehr und zu einer erheblichen Verringerung betrügerischer Praktiken beitragen.

Die Kommission begrüßt die breite Unterstützung des Bundesrates für die Ziele des Vorschlags und nimmt seinen Standpunkt in Bezug auf die Anerkennung befristeter Prüfbescheinigungen, die vorgeschlagene Erhöhung der Kontrollhäufigkeit bei bestimmten Fahrzeugklassen, seine Zweifel an der Erfassung der Kilometerstände durch gewerbliche Dienstleister, die praktischen Auswirkungen der Messung von Stickoxidemissionen (NOx) und den Austausch von Daten im Zusammenhang mit der Verkehrs- und Betriebssicherheit zwischen den Mitgliedstaaten zur Kenntnis. In Bezug auf Unterwegskontrollen nimmt die Kommission die Bedenken des Bundesrates hinsichtlich möglicher zusätzlicher Belastungen im Zusammenhang mit der verpflichtenden Fernmessung, der Ausweitung des Umfangs von Unterwegskontrollen und den damit verbundenen Berichtspflichten sowie seine Ansichten zur Kontrolle der Ladungssicherung zur Kenntnis. Die Kommission nimmt diese Bedenken ernst und möchte auf die im Anhang dargelegten Aspekte hinweisen.

*Herrn Dr. Andreas Bovenschulte
Präsident des Bundesrates
Leipziger Straße 3-4
10117 Berlin
DEUTSCHLAND*

zu Drucksache 217/25 (Beschluss) (2)

Die Gespräche zwischen der Kommission und dem Rat über den Vorschlag sind derzeit im Gange, und die Kommission ist nach wie vor zuversichtlich, dass bald eine Einigung auf eine grundsätzliche Linie erreicht wird; die Gespräche mit dem Europäischen Parlament dürften in Kürze beginnen. Die Stellungnahme des Bundesrates wurde den Vertretern der Kommission in den legislativen Beratungen übermittelt.

Die Kommission hofft, dass die vom Bundesrat aufgeworfenen Fragen mit den Ausführungen in diesem Schreiben beantwortet werden können, und sieht der Fortsetzung des politischen Dialogs erwartungsvoll entgegen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Maroš Šefčovič
Mitglied der Kommission

Apostolos Tzitzikostas
Mitglied der Kommission



Anhang

Die Kommission hat die in der Stellungnahme des Bundesrats angesprochenen Punkte sorgfältig geprüft und möchte dazu – thematisch zusammengefasst – folgende Anmerkungen machen.

Artikel 1 – Änderung der Richtlinie 2014/45/EU

In Bezug auf die Anerkennung von Prüfbescheinigungen ist die Kommission der Auffassung, dass Deutschland berechtigt ist, für seine Hauptuntersuchung (HU) strengere Vorschriften anzuwenden als die Mindestanforderungen für regelmäßige technische Überprüfungen (PTI) gemäß der Richtlinie 2014/45/EU. Die Kommission ist jedoch der Auffassung, dass die vorgeschlagene EU-weite Anerkennung befristeter Prüfbescheinigungen ausreichende Absicherung gegen PTI-Tourismus und eine mögliche Verschlechterung der Fahrzeugsicherheit in Deutschland bietet, zumal die Bescheinigung nur sechs Monate gültig ist und die anschließende Überprüfung im Zulassungsmitgliedstaat stattfinden muss.

Was die Erfassung der Kilometerstände betrifft, so wird die vorgeschlagene Maßnahme die Verbraucherinnen und Verbraucher schützen (Ersparnis mehrerer Milliarden Euro jährlich), wobei den Mitgliedstaaten ein erheblicher Ermessensspielraum eingeräumt wird. Die Maßnahme weist ein hohes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf, da auf die Verwaltungen nur begrenzte Belastungen zukommen. Sie orientiert sich an bestehenden Systemen in Belgien und den Niederlanden, die sich als sehr wirksam erwiesen haben und an denen auch gewerbliche Dienstleister beteiligt sind. Eine Beschränkung der verpflichtenden Erfassung auf Instanzen mit hoheitlichen Befugnissen, wie vom Bundesrat vorgeschlagen, würde letzteren Vorteil dieser Maßnahme zunichtemachen.

Hinsichtlich der Häufigkeit der technischen Überwachung möchte die Kommission auf folgende Aspekte hinweisen:

- *Nach allen einschlägigen Quellen, einschließlich aktueller Daten aus Deutschland (ADAC/TÜV), fallen ältere Fahrzeuge zwei- bis dreimal häufiger als neuere Fahrzeuge bei der regelmäßigen Prüfung durch, wobei eine erhebliche Anzahl von Fahrzeugen aufgrund von Sicherheitsmängeln aus dem Verkehr gezogen wird. Häufigere Kontrollen älterer Fahrzeuge können Mängel früher aufzeigen und somit einen erheblichen Unterschied ausmachen. Nach Einschätzung der Kommission könnten allein in Deutschland jährlich etwa 20 Menschenleben gerettet sowie mehr als 200 schwere und 1 200 leichte Verletzungen vermieden werden.*
- *Neben den Sicherheitsvorteilen ermöglicht eine jährliche Prüfung älterer Fahrzeuge eine frühere Feststellung von Fahrzeugen mit hohen Emissionswerten und damit eine erhebliche Verringerung der Luftverschmutzung, wodurch bei den Gesundheitsausgaben Kosteneinsparungen in Milliardenhöhe erzielt werden können. Ein großer Teil davon würde Deutschland betreffen. Wie aus der Folgenabschätzung hervorgeht, sind ältere Fahrzeuge oft wesentlich umweltschädlicher als neuere, da die Wirksamkeit von*

zu Drucksache 217/25 (Beschluss) (2)

Emissionsreduktionssystemen mit zunehmendem Alter abnimmt. Fahrzeuge mit defekten Emissionsreduktionssystemen können wesentlich höhere Mengen an giftigen Stoffen ausstoßen. Die durch Straßenfahrzeuge verursachte Luftverschmutzung – die mit etwa 70 000 vorzeitigen Todesfällen pro Jahr in Verbindung gebracht wird – betrifft hauptsächlich Menschen, die in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen leben, insbesondere in städtischen Gebieten, und vor allem die schutzbedürftigsten. Bevölkerungsgruppen mit niedrigerem Einkommen sind in der Regel einer höheren Luftverschmutzung ausgesetzt, während ältere Menschen, Kinder, Jugendliche und Menschen mit Vorerkrankungen anfälliger sind für die negativen Auswirkungen der Luftverschmutzung.

- *Die Kommission ist der Auffassung, dass die zusätzlichen Belastungen im Zusammenhang mit der jährlichen Kontrolle von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen gemessen an den laufenden Betriebskosten eines Fahrzeugs, die sich auf einige Tausend Euro pro Jahr belaufen können, relativ gering sind (obwohl die Kontrollen in Deutschland am teuersten sind), und zwar insbesondere unter Berücksichtigung der Zahl der geretteten Menschenleben, der eingesparten Gesundheitsausgaben und anderer damit verbundener Vorteile wie der Schaffung neuer Arbeitsplätze. Es sei auch darauf hingewiesen, dass die Preisgestaltung bei Kontrollen in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fällt. Den Mitgliedstaaten steht es frei, die Preise anzupassen, um jene Fahrzeughalter zu schützen, die möglicherweise am stärksten von den zusätzlichen Kosten betroffen sind.*

Hinsichtlich der neuen Verfahren zur Messung der Abgasemissionen möchte die Kommission den Bundesrat auf die von der Gemeinsamen Forschungsstelle der Kommission entwickelte NOx-Prüfmethode aufmerksam machen, die sich als zuverlässig erwiesen hat. Die NOx-Prüfung könnte gleichzeitig mit der Messung der Partikelzahl (PN) durchgeführt werden. Die Kommission hält dies für machbar, effizient und verhältnismäßig.

In Bezug auf die vorgeschlagene Anforderung, die Abgasemissionen von leichten Nutzfahrzeugen (Klasse N1) jährlich zu messen, ist die Kommission zu Kompromisslösungen bereit, auch für in der Landwirtschaft eingesetzte Fahrzeuge.

Die Kommission ist ferner offen für alternative Lösungen für die verschiedenen Prüfmethode, einschließlich Lärmmessungsmethoden und Prüfanforderungen für elektronische Sicherheitssysteme, und dankt den deutschen Behörden für ihre diesbezüglichen Vorschläge.

Die Kommission nimmt die Auffassung des Bundesrates zur Kenntnis, dass strengere Anforderungen bei Änderungen an Sicherheits- oder Umweltsystemen eines Fahrzeugs erforderlich seien, stellt jedoch fest, dass die Richtlinie 2014/45/EU nur Anforderungen an die technische Überwachung abdecken kann und Typgenehmigungsanforderungen in den einschlägigen Verordnungen festgelegt werden müssen.

Für die Vernetzung der nationalen Fahrzeugregister, auch für den Austausch von Kilometerständen, können die Mitgliedstaaten weiterhin die EUCARIS-Software

verwenden, aber die Weiterleitung von Meldungen wird über die MOVE-HUB-Plattform erfolgen, wie dies bereits bei verschiedenen straßenverkehrsbezogenen Anwendungen (z. B. ERRU, RESPER und TACHOnet), auch für Unterwegskontrollen (RSI), der Fall ist. Deutschland ist mit all diesen Anwendungen verbunden, auch wenn es die EUCARIS-Software nutzt.

Artikel 2: Änderung der Richtlinie 2014/47/EU

Obwohl der Schwellenwert von 30 % der Fahrzeugflotte erheblich ist, sollte eine relativ begrenzte Zahl strategisch aufgestellter Geräte zur Fernmessung ausreichen, um einen großen Teil der Flotte zu kontrollieren. Bei Transitländern wie Deutschland würde dies in der Tat bedeuten, dass eine erhebliche Anzahl außerhalb Deutschlands zugelassener Fahrzeuge kontrolliert wird. Die Kommission stimmt dem Bundesrat zu, dass bei Fahrzeugen mit hohen Emissionswerten unabhängig vom Ort ihrer Zulassung angemessene Folgemaßnahmen erforderlich sind und dass der Schwerpunkt zunächst auf der Erhebung einer kritischen Masse an Daten und der Überprüfung von Fällen mit sehr hohen Emissionswerten und mutmaßlicher Manipulation von Abgasnachbehandlungssystemen liegen sollte.

Hinsichtlich des Umfangs der Unterwegskontrollen wird lediglich eine Ausweitung auf leichte Nutzfahrzeuge (Klasse N1) vorgeschlagen, was der Bundesrat begrüßt. Personenkraftwagen und Motorräder würden nur dann einer Überprüfung ihrer Emissionen unterzogen, wenn aufgrund von Fernmessungen der Verdacht besteht, dass es sich um Fahrzeuge mit hohen Emissionswerten handelt.

Die Kommission nimmt den Vorschlag des Bundesrates zur Kenntnis, die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, dem Fahrer eine Kopie des Kontrollberichts zur Verfügung zu stellen, beizubehalten, da der Erhalt von auf elektronischem Weg übermittelten Dokumenten möglicherweise schwer sicherzustellen oder zu überprüfen ist.

In Bezug auf die Berichtspflichten im Zusammenhang mit Unterwegskontrollen ist darauf hinzuweisen, dass diese nur die in den Anwendungsbereich fallenden Fahrzeuge (d. h. Nutzfahrzeuge, wie auch vom Bundesrat hervorgehoben) abdecken müssten. Darüber hinaus sieht der Vorschlag nicht nur eine vereinfachte Berichterstattung über eine Berichterstattungsplattform vor (die in Artikel 28 der Verordnung (EU) 2018/1999 genannte „E-Plattform“), sondern auch eine Verminderung des Detaillierungsgrads der Berichte und ihrer Häufigkeit auf alle drei Jahre anstelle der aktuellen zweijährlichen Berichterstattung. Dies sollte den bestehenden Verwaltungsaufwand erheblich verringern.

Schließlich dankt die Kommission dem Bundesrat für seine ausführlichen Anmerkungen zur Kontrolle der Ladungssicherung. Sie steht weiterhin zur Verfügung, um in Zusammenarbeit mit den deutschen Behörden darauf hinzuwirken, dass die überarbeiteten Vorschriften ausreichend Flexibilität bei der Umsetzung bieten und gleichzeitig gewährleistet ist, dass alle Mitgliedstaaten angemessene Kontrollen durchführen.