

11.07.25**Beschluss**
des Bundesrates

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

Der Bundesrat hat in seiner 1056. Sitzung am 11. Juli 2025 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

Zum Richtlinienvorschlag allgemein

1. 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.
2. 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 Straßen-

*) Erster Beschluss des Bundesrates vom 11.07.2025, BR-Drucksache 217/25 (Beschluss)

verkehr teilnehmen. Die Anpassung an den technischen Fortschritt und die Verbesserung der bestehenden Regelung wird die Verkehrssicherheit weiter erhöhen.

3. 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.
4. 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.
5. 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

6. 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.
7. 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.

8. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei der Kommission für praktische Maßnahmen zur Durchführung von Echtheits-, Gültigkeits- und Integritätsprüfungen der Prüfbescheinigungen im Bedarfsfall einzusetzen.
9. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Kommission beim Vorhaben der bedarfsbezogenen Verlängerung der Gültigkeit von Prüfbescheinigungen in Krisenfällen zu unterstützen.
10. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung des Weiteren, die Kommission beim Vorhaben der Bekämpfung des Kilometerzählerbetrugs bei Gebrauchtfahrzeugen zu unterstützen.
11. 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.
12. 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.
13. 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.

14. 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.
15. Vor dem Hintergrund des beabsichtigten 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 Prüfindervalls 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.
16. Der Bundesrat empfiehlt der Bundesregierung, sich bei der Kommission dafür einzusetzen, dass die bestehende anlassbezogene Geräuschemessung für alle Fahrzeuge (inklusive Fahrzeuge der Klasse L („Motorräder“)) ausreichend ist.
17. 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.
18. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung schließlich, sich bei der Kommission für die Erarbeitung von Prüfvorgaben für Fahrerassistenzsysteme, weitere elektronische Sicherheitssysteme sowie automatisierte Fahrfunktionen einzusetzen.

19. 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

20. Der Bundesrat weist darauf hin, dass durch die vorgesehene Änderung der Richtlinie 2014/47/EU ein erheblicher Erfüllungsaufwand für die Kontrollbehörden entsteht.
21. 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.
22. 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.
23. 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.

24. 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.
25. 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.
26. 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.
27. 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.

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

29. 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 Verschlussicherungen 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 Ladungssiche-

rung 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.

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