

Beschlußempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 10/5706 Nr. 27 —

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 77/143/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger
— KOM (85) 214 endg. —
»Rats-Dok. Nr. 6878/86«

A. Problem

Die technische Überwachung von Personenkraftwagen soll innerhalb der Europäischen Gemeinschaft vereinheitlicht werden. Ab dem fünften Benutzungsjahr soll eine jährliche Überprüfung stattfinden.

B. Lösung

Ablehnung des Vorschlages in der gegenwärtigen Fassung. Eine Untersuchung in Abständen von zwei Jahren wird für ausreichend angesehen.

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Das bei der technischen Fahrzeugüberwachung in der Bundesrepublik Deutschland erreichte Sicherheitsniveau aufgrund einer Überprüfung im Zweijahresabstand nach einer Betriebsdauer von zwei (bei Pkw: drei) Jahren wird als ausreichend angesehen. Auch bleibt es nach Artikel 3 Abs. 1 zweiter Spiegelstrich des Richtlinienvorschlags (Anlage) den Mitgliedstaaten vorbehalten, kürzere Zeitabstände für die Untersuchungen vorzusehen.

Die Bundesregierung wird daher ersucht, sich bei den weiteren Verhandlungen im Rat dafür einzusetzen, daß durch Festsetzung von Mindeststandards ein angemessener Ausgleich zwischen Verkehrssicherheitsgesichtspunkten und Verbraucherinteressen gefunden wird.

Bonn, den 12. November 1986

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich Pauli

Vorsitzender Berichterstatter

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 77/143/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger

Erläuterung

1. Eines der Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik besteht darin, einen wirkungsvollen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsbedingungen aller Verkehrsmittel, insbesondere von Straßenfahrzeugen, zu leisten. Dazu sind Maßnahmen auf dem Gebiet der Sicherheit im Straßenverkehr besonders wichtig.
2. Die Kommission wies den Rat in ihren beiden Mitteilungen¹⁾ über das Jahr der Sicherheit im Straßenverkehr — 1986 auf ihre Absicht hin, einen Vorschlag zur Ausdehnung der technischen Überwachung auf Personenkraftwagen als Teil eines Aktionsprogramms der Gemeinschaft für 1986 zu unterbreiten. Dieser Vorschlag entspricht auch einer Aufforderung des Rates „Umwelt“ vom Juni 1985 und den Schlußfolgerungen des Rates „Verkehrsfragen“ vom 14. November 1985 über das Europäische Jahr der Sicherheit im Straßenverkehr²⁾.

Der Vorschlag hat die Form einer Änderung der bestehenden Richtlinie über die technische Überwachung anderer Fahrzeuge³⁾.

3. Mit diesem Vorschlag sollen die Probleme stark verringert werden, die sich aus der Verschlechterung des Zustandes der Fahrzeuge aufgrund ihres Einsatzes, ihres Alters und unangemessener Wartung ergeben. Diese Faktoren mindern die Betriebssicherheit der Fahrzeuge und können so Unfälle verursachen oder deren Folgen vergrößern. In einem Mitgliedstaat mit einem Überwachungssystem für private Kraftfahrzeuge zeigen erstellte Statistiken, daß 1984 rund 40% der Personenkraftwagen und andere der Personenbeförderung dienende Fahrzeuge und leichte Güterfahrzeuge die technische Überwachung nicht bestanden haben.

¹⁾ KOM(84) - 704 endg. vom 13. Dezember 1985 und KOM(85) 139 endg. vom 22. Mai 1985.

²⁾ Ergebnisse der Tagung des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften über das Europäische Jahr der Sicherheit im Straßenverkehr (1986) und der künftigen Maßnahmen der Gemeinschaft auf dem Gebiet der Sicherheit im Straßenverkehr vom 14. November 1985 (Rat, TRANS 193 vom 25. November 1985, 10693/85).

³⁾ Richtlinie des Rates 77/143/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. Nr. L 47 vom 18. Februar 1977, S. 47).

4. Seit 1. Januar 1983 werden alle Lastkraftwagen, Kraftomnibusse und ihre Anhänger, Taxis und Krankenkraftwagen aufgrund der Richtlinie 77/143/EWG in den Mitgliedstaaten alljährlich einer technischen Untersuchung unterzogen. Diese Richtlinie gilt jedoch nicht für leichte Kraftfahrzeuge, die der Personen- oder Güterbeförderung dienen und ein zulässiges Gesamtgewicht von weniger als 3,5 Tonnen haben. Als Folge davon ist in einigen Mitgliedstaaten die Untersuchung von Personenkraftwagen nicht zwingend vorgeschrieben, während diese Fahrzeuge in anderen alljährlich oder alle zwei Jahre nach dem dritten oder vierten Jahr der Zulassung untersucht werden.

5. Die Anwendung von Mindestvorschriften für die technische Überwachung, die auf die modernen Verkehrsverhältnisse zugeschnitten sind, kann in der gesamten Gemeinschaft einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit leisten. Dazu bedarf es einer Ausdehnung der technischen Überwachung, welche die Mitgliedstaaten bereits für bestimmte Arten von Kraftfahrzeugen akzeptiert haben, auf andere Fahrzeugarten, bei denen Mängel oder die Abnutzung von Einrichtungen einen reibungslosen Verkehrsfluß behindern und die Sicherheit im Straßenverkehr beeinträchtigen.

Diese technische Überwachung, die auf den genannten Problemgebieten möglichst erschöpfend sein sollte, muß sicherstellen, daß alle auf öffentlichen Straßen eingesetzte Fahrzeuge mit den vorgeschriebenen Einrichtungen ausgerüstet sind und in einem solchen Zustand erhalten werden, daß sie den erforderlichen Sicherheitsvorschriften genügen. Sie sollten auch das Bewußtsein der Verkehrsteilnehmer dafür schärfen, daß sie ihre Fahrzeuge in einem guten Betriebszustand erhalten müssen.

Der vor allem in geschlossenen Ortschaften immer dichtere Straßenverkehr steigert die von Kraftfahrzeugen ausgehende Geräuschentwicklung und Abgasemissionen. Eine strenge Untersuchung der vorgeschriebenen Einrichtungen zur Begrenzung der Geräuschentwicklung und der Abgasemissionen kann daher einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz leisten.

6. Aufgrund der bisherigen Erfahrung mit der technischen Überwachung von Fahrzeugen in verschiedenen Ländern wird die Ausdehnung

der Richtlinie 77/143/EWG auf andere Fahrzeugarten folgende Ergebnisse mit sich bringen:

- a) eine Verringerung der Straßenverkehrsunfälle in der EG und daher weniger Todesfälle und Verletzte
 - b) Vorteile für die Umwelt wie
 - eine Verringerung der Emissionen von Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoff, während die Stickoxidemissionen auf den von den Fahrzeugherstellern angegebenen Stand gesenkt werden;
 - Senkung der Geräuschentwicklung, Umweltverschmutzung durch ausfließendes Schmieröl und Funkstörung;
 - c) verschiedene Vorteile wie
 - Kraftstoffeinsparungen,
 - Schaffung von neuen Arbeitsplätzen,
 - größere Betriebssicherheit der Fahrzeuge,
 - besser informierte Fahrzeughalter und -hersteller,
 - Gelegenheit zur Überprüfung, ob die vorgeschriebenen Einrichtungen nachträglich eingebaut worden sind.
7. Die technische Überwachung von Fahrzeugen ist grundsätzlich eine Aufgabe für staatliche Stellen, da die Qualität der technischen Überwachung von Fahrzeugen im öffentlichen Interesse liegt. Dies schließt jedoch nicht aus, daß bestimmte Befugnisse an anerkannte Stellen oder Sachverständige delegiert werden. Das kann bei einigen oder allen Aufgaben geschehen, die normalerweise dem Staat obliegen, wobei die tatsächliche Überwachung der Fahrzeuge sogar ordnungsgemäß ausgerüsteten Spezialwerkstätten übertragen werden kann. Eine solche Übertragung setzt eine ständige regelmäßige Überwachung dieser Einrichtungen durch die öffentliche Verwaltung voraus.

Die administrativen und technischen Verfahren der Fahrzeugüberwachung lassen sich flexibel regeln. Die dazu erforderliche Dezentralisierung kann die Untersuchung für die Fahrzeugbenutzer durchaus vereinfachen und die damit verbundenen Kosten senken.

Solche Verfahren sind in bestimmten Mitgliedstaaten bereits allgemein üblich und haben zu befriedigenden Ergebnissen geführt. Der Vor-

schlag ermöglicht den Mitgliedstaaten, die ihren Anforderungen entsprechenden Einrichtungen und Verfahren weiterhin zu benutzen und die Untersuchung von Kraftfahrzeugen in kürzeren Zeitabständen vorzuschreiben.

8. Der Zeitplan für die vollständige Durchführung der Untersuchungsverfahren ist nicht minder wichtig. Die Kommission ist sich bewußt, daß der Aufbau von Untersuchungsstellen und die Ausarbeitung von Untersuchungsverfahren, soweit es diese nicht bereits gibt, Zeit erfordern. Daher müssen die ältesten Fahrzeuge als erste untersucht werden. Der Vorschlag erlaubt Übergangsmaßnahmen, nach denen Fahrzeuge, die vor mehr als sieben Jahren erstmals in den Verkehr gekommen sind, als erste, dann sechs und fünf Jahre alte Fahrzeuge und anschließend alle Fahrzeuge jährlich untersucht werden müssen.

Die Kommission entschied sich für ein System mit einer Erstuntersuchung nach einer Betriebsdauer von drei Jahren, wobei die nächste Untersuchung nach fünf Jahren und dann alljährlich stattfinden soll. Diese Zeitabstände berücksichtigen die bestehenden Verhältnisse. Das deutsche System lautet 3, 2, 2, 2, usw., das belgische 4, 1, 1, 1 usw. und das britische 3, 1, 1, 1 usw. Der Umstand, daß eine erhebliche Zahl von Fahrzeugen eine hohe jährliche Fahrleistung erzielen, rechtfertigt den Beginn nach drei Jahren, wobei es auf der Hand liegt, daß mindestens fünf Jahre alte Fahrzeuge altersbedingte Mängel aufweisen und dann alljährlich untersucht werden sollten.

9. In dem Vorschlag wird ferner berücksichtigt, daß bei der Untersuchung von leichteren Fahrzeugen eine geringfügig andere Liste von Punkten überprüft werden muß. Daher wurde ein neuer technischer Anhang ausgearbeitet, der diesen Anforderungen aufgrund der bisherigen Erfahrungen von Untersuchungsstellen gerecht wird.

10. Der Vorschlag hat die Form einer Änderung der bestehenden Richtlinie 77/143/EWG, da die bestehende Regelung auf andere Fahrzeugarten ausgedehnt werden soll und die von den Mitgliedstaaten akzeptierten Hauptargumente für die erste Richtlinie sich nicht geändert haben. Von diesen Argumenten ist das Sicherheitsargument stärker geworden, da jetzt mehr Fahrzeuge auf den Straßen der Gemeinschaft verkehren.

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 77/143/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Rat und die im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten haben am 19. Dezember 1984 eine Entschließung zur Sicherheit im Straßenverkehr¹⁾ gefaßt.

Die Richtlinie 77/143/EWG des Rates²⁾ enthält Vorschriften für die regelmäßige technische Überwachung bestimmter Straßenfahrzeuge (Kraftomnibusse, schwere Lastkraftwagen, schwere Anhänger und Sattelanhänger, Taxis und Krankenkraftwagen).

Aus Gründen der Sicherheit im Straßenverkehr müssen auch die übrigen Straßenfahrzeuge, insbesondere Personenkraftwagen und leichte Güterfahrzeuge, einer technischen Überwachung unterzogen werden.

Die geltenden Regelungen für die technische Überwachung solcher Fahrzeuge weisen große Unterschiede auf, weshalb es notwendig ist, nicht nur die Überwachung solcher Fahrzeuge vorzuschreiben, sondern auch die Zeitabstände der Untersuchungen und die Punkte, auf die sich die Prüfung erstrecken muß, soweit wie möglich zu harmonisieren.

Der Zeitpunkt für die Anwendung der Bestimmungen dieser Richtlinie sollte insbesondere für Mitgliedstaaten, in denen es für diese Untersuchungen keine Vorschriften gibt, so festgesetzt werden, daß sie Zeit dafür haben, die administrativen und technischen Vorkehrungen zur Durchführung dieser Untersuchungen zu treffen bzw. zu verstärken. Aus Sicherheitsgründen ist es notwendig, daß diese Mitgliedstaaten zunächst die älteren Fahrzeuge untersuchen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 77/143/EWG wird wie folgt geändert:

¹⁾ ABl. Nr. C 341 vom 29. Dezember 1984, S. 1

²⁾ ABl. Nr. L 47 vom 18. Februar 1977, S. 47

1. Artikel 2 Abs. 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„1. Die zu untersuchenden Fahrzeuggruppen, die Zeitabstände der technischen Untersuchungen und die Punkte, die geprüft werden müssen, sind in den Anhängen I, II und III aufgeführt.

2. Die Mitgliedstaaten können die in Anhang I Nummern 1, 2 und 3 aufgeführten Fahrzeuge der Polizei und der Streitkräfte vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausnehmen.“

2. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

1. Unbeschadet der Anhänge I Nummern 1 bis 4 und II können die Mitgliedstaaten

— den Zeitpunkt für die erste obligatorische technische Untersuchung vor der Zulassung des Fahrzeugs vorschreiben,

— den Zeitabstand zwischen zwei aufeinanderfolgenden obligatorischen technischen Untersuchungen abkürzen,

— die technische Untersuchung der fakultativen Ausrüstung zwingend vorschreiben,

— die Zahl der zu untersuchenden Punkte erhöhen,

— die Verpflichtung zur regelmäßigen technischen Untersuchung auf andere Fahrzeuggruppen ausdehnen,

— zusätzliche technische Untersuchungen vorschreiben.

2. Unbeschadet der Anhänge I Nummern 5 und 6 und III können die Mitgliedstaaten

— den Zeitpunkt für die erste obligatorische technische Untersuchung vorverlegen,

— den zeitlichen Abstand zwischen zwei aufeinanderfolgenden obligatorischen technischen Untersuchungen verkürzen,

— die Zahl der zu untersuchenden Punkte erhöhen,

— zusätzliche technische Untersuchungen vorschreiben.“

3. Artikel 4 wird wie folgt ergänzt:

„oder im Falle der in Anhang I Nummern 5 und 6 aufgeführten Fahrzeuge von anerkannten Werkstätten, die über die erforderliche Ausrüstung verfügen und vom Staat beaufsichtigt und regelmäßig überprüft werden.“

4. In Artikel 5 wird folgender Absatz angefügt:

„4. Die Mitgliedstaaten führen Unterlagen über den Anteil der Kraftfahrzeuge, die den Unter-

suchungen unterzogen werden und sie nicht bestehen. Sie veröffentlichen die Ergebnisse mindestens jährlich und teilen sie der Kommission mit.“

5. In Anhang I werden folgende neue Fahrzeuggruppen aufgenommen:

„5. Kraftfahrzeuge, die der Personenbeförderung dienen und außer dem Fahrersitz nicht mehr als 8 Sitzplätze aufweisen.

Drei und fünf Jahre nach der ersten Benutzung, dann jährlich.

6. Kraftfahrzeuge, die der Güterbeförderung dienen, mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3 500 kg.

Drei und fünf Jahre nach der ersten Benutzung, dann jährlich.“

6. In Anhang II erhält der Eingangssatz folgende Fassung:

„Die Untersuchung der in Anhang I Nummern 1 bis 4 aufgeführten Fahrzeuge erstreckt sich mindestens auf die nachstehend aufgeführten Punkte, sofern sich diese auf die Ausrüstung beziehen, die in dem betreffenden Mitgliedstaat für das zu prüfende Fahrzeug zwingend vorgeschrieben ist.“

7. Folgender Anhang III wird hinzugefügt:

„Anhang III

Die Untersuchung der in Anhang I Nummern 5 und 6 aufgeführten Fahrzeuge erstreckt sich mindestens auf die nachstehend aufgeführten Punkte.

Anhang III

1. Identifizierung des Fahrzeugs

1.1 Kennzeichenschilder

1.2 Fahrgestellnummer

2. Umweltbelästigungen

2.1 Geräuschentwicklung

2.2 Abgasemissionen

2.3 Funkentstörung

3. Bremsvorrichtungen

3.1 Betriebsbremsanlage

3.1.1 Wirkung

3.1.2 Bremsausgleich

3.1.3 Mechanischer Zustand

3.1.3.1 Bremsbeläge (Verschleiß)

3.1.3.2 Bremsscheiben (Verschleiß)

3.1.3.3 Bremsschlauch (Dichtheit, Beschädigungen)

3.1.3.4 Bremsleitungen (Dichtheit, Korrosion)

3.2 Feststellbremsanlage

3.2.1 Wirkung

3.2.2 Mechanischer Zustand

3.2.2.1 Verbindungen und Kabel

4. Lenkvorrichtung

4.1 Mechanischer Zustand

4.2 Lenkungsspiel

4.3 Lenkradverbindung

4.4 Radlager

5. Lichtanlagen

5.1 Scheinwerfer für Fern- und Abblendlicht

5.1.1 Zustand und Betrieb

5.1.2 Einstellung

5.1.3 Schalter

5.2 Zustand und Betrieb, Fehlerfreiheit der Streuscheibe, Farbwirkung und Beleuchtungsstärke der

5.2.1 Begrenzungsleuchten

5.2.2 Bremsleuchten

5.2.3 Fahrtrichtungsanzeiger

5.2.4 Rückfahrscheinwerfer

5.2.5 Nebelleuchten

5.2.6 Beleuchtung für das hintere Kennzeichen

5.2.7 Rückstrahler

5.2.8 Instrumentenleuchten

5.2.9 Gefahrenwarnleuchten

6. Sichtverhältnisse

6.1 Scheiben

6.2 Rückspiegel

6.3 Scheibenwischer

6.4 Scheibenwascher

7. Sicherheitsgurte

7.1 Sicherheit des Einbaus

7.2 Gurte

7.3 Betrieb

8. Achsen, Räder, Reifen und Aufhängungen

8.1 Achsen

8.2 Räder und Reifen

8.2.1 Mechanischer Zustand

8.2.2 Abmessungen, Verschleiß

8.3 Aufhängungen

8.3.1 Federn, Stoßdämpfer

9. Fahrgestell, am Fahrgestell befestigte Teile

9.1 Fahrgestell oder Fahrgestellrahmen und daran befestigte Teile

- 9.1.1 Allgemeiner Zustand
- 9.1.2 Abgasführungen und Schalldämpfer
- 9.1.3 Kraftstoffbehälter und -leitungen
- 9.1.4 Halterung des Ersatzrades
- 9.1.5 Kupplung (falls eingebaut)
- 9.2 Karosserie
 - 9.2.1 Allgemeiner Zustand
 - 9.2.2 Türen und Schlösser
- 10. Sonstige Ausstattungen
 - 10.1 Elektrische Verdrahtung
 - 10.2 Elektrische Anschlüsse für die Kupplung (falls eingebaut)
 - 10.3 Schallzeichen
 - 10.4 Geschwindigkeitsmesser
 - 10.5 Warndreieck.“

Artikel 2

1. Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission die Rechts- und Verwaltungsvor-

schriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 1. Juli 1987 nachzukommen.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich die Maßnahmen mit, die sie zur Anwendung dieser Richtlinie ergriffen haben.
3. Abweichend von Absatz 1 können die Mitgliedstaaten nach Unterrichtung der Kommission
 - a) die jährliche Untersuchung von Fahrzeugen zurückstellen, die erstmals vor dem
 - 1. Januar 1981 in den Verkehr gekommen sind, bis zum 1. Januar 1988,
 - 1. Januar 1983 in den Verkehr gekommen sind, bis zum 1. Januar 1989,
 - 1. Januar 1985 in den Verkehr gekommen sind, bis zum 1. Januar 1990,zurückstellen;
 - b) die Zahl der zu untersuchenden Punkte bis zum 1. Januar 1990 verringern.

Bericht des Abgeordneten Pauli

Der in der Anlage wiedergegebene Richtlinienentwurf der EG-Kommission wurde durch Drucksache 10/5706 Nr. 27 vom 19. Juni 1986 gemäß § 93 der Geschäftsordnung dem Ausschuß für Verkehr zur Beratung überwiesen. Dieser hat die Vorlage in seiner Sitzung am 22. Oktober und 12. November 1986 behandelt.

I. Ziel und Inhalt der Vorlage

Seit dem 1. Januar 1983 werden alle Lastkraftwagen, Kraftomnibusse, Taxen und Krankenkraftwagen innerhalb der Europäischen Gemeinschaft aufgrund einer Richtlinie alljährlich technisch untersucht.

Ziel des vorliegenden Richtlinienentwurfs ist es, diese Untersuchungspflicht auch auf Personenkraftwagen und sonstige Fahrzeuge von weniger als 3,5 t Gesamtgewicht auszudehnen. Auf diese Weise soll die Sicherheit des Straßenverkehrs erhöht werden. Vorgesehen ist eine Überprüfung von Personenkraftwagen nach dem dritten Betriebs-

jahr, nach dem fünften Betriebsjahr und von da an in Abständen von einem Jahr. Der Richtlinienentwurf enthält ferner Einzelheiten über die Durchführung der technischen Überprüfung.

II. Verlauf der Ausschlußberatungen

Der Verkehrsausschuß stellt fest, daß die im Bundesgebiet zugelassenen Personenkraftwagen erstmals nach einer Betriebsdauer von drei Jahren und von da an in Abständen von jeweils zwei Jahren untersucht werden. Dieser Turnus hat sich bewährt, so daß keine Veranlassung besteht, eine jährliche Untersuchung vorzusehen, wie dies in dem vorliegenden Richtlinienentwurf geplant ist. Die Halter von Kraftfahrzeugen würden dadurch ohne zwingenden Grund mit einem erheblichen zusätzlichen Aufwand an Zeit und Geld belastet werden. Der Ausschuß schlägt daher eine Entschlie-ßung vor, durch die die Bundesregierung ersucht wird, sich für einen Zweijahresabstand bei den Untersuchungen einzusetzen.

Bonn, den 12. November 1986

Pauli

Berichterstatte