



EUROPÄISCHE KOMMISSION

MEMO

Brüssel, den 13. Juli 2012

Das Paket „Straßenverkehrssicherheit“ – strengere Fahrzeugkontrollen zur Rettung von Menschenleben

Was ist neu am Paket „Straßenverkehrssicherheit“?

Das **Paket „Straßenverkehrssicherheit“** besteht aus drei Teilen: der regelmäßigen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung, der Unterwegskontrolle für Nutzfahrzeuge und der Fahrzeugzulassung.

Die drei Aspekte werden in der vorliegenden Memo nacheinander behandelt.

Regelmäßige Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung – die wichtigsten Verbesserungen

Derzeit geltende Vorschriften: Die Richtlinie 2009/40/EG legt Mindestanforderungen für die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen – die gesetzlich vorgeschriebenen regelmäßigen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen – fest. Die Richtlinie gilt für Personenkraftwagen, Kraftomnibusse sowie Lastkraftwagen und ihre Anhänger, nicht aber für Motorroller und Motorräder.

Die neuen Vorschläge (siehe nachstehende Zusammenfassung der Änderungen für privat genutzte Fahrzeuge) sehen Folgendes vor:

1. Der Geltungsbereich der technischen Überwachung von Fahrzeugen wird auf die Gruppe von Straßenverkehrsteilnehmern mit dem höchsten Sicherheitsrisiko, d. h. **zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge** (Motorräder und Motorroller) und leichte Anhänger (unter 3,5 t), ausgeweitet. Für diese beiden Fahrzeugklassen sieht das EU-Recht derzeit keine Überwachungspflicht vor.

Zudem legt der Vorschlag fest, in welchem Umfang Mitgliedstaaten bestimmte Fahrzeuge, z. B. landwirtschaftliche Fahrzeuge und bestimmte nicht im innergemeinschaftlichen Verkehr verwendete Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 40 km/h, von der Überwachung befreien können.

Derartige Befreiungen gelten auch für Fahrzeuge von historischem Interesse, die nun genauer definiert werden.

2. Bezüglich der **Häufigkeit der Prüfung** sind zwei Aspekte zu berücksichtigen, **Fahrzeugalter und jährliche Fahrleistung**. Daher wird die Prüfhäufigkeit für ältere Fahrzeuge erhöht, und für Fahrzeuge mit hoher Fahrleistung werden jährliche Prüfungen vorgeschrieben, wie es bei Taxis und Krankenwagen bereits der Fall ist.

Für bestimmte Fahrzeugklassen erscheint die derzeitige Häufigkeit der regelmäßigen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung zu gering, um Mängelfreiheit zu gewährleisten. Daher erhöht der Vorschlag für drei Fahrzeugklassen die Mindestanforderungen bezüglich der Häufigkeit der regelmäßigen technischen Prüfung:

Personenkraftwagen: erste Prüfung nach vier Jahren, nächste nach zwei Jahren, dann jährlich (Übergang zu 4-2-1 anstelle der derzeitigen Mindestanforderung 4-2-2).

Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 t, die zum Zeitpunkt der ersten Prüfung (nach 4 Jahren) eine Fahrleistung von mehr als 160 000 km aufweisen, unterliegen nach der ersten Prüfung einer jährlichen Überwachung (4-1-1 anstelle des bisherigen 4-2-2).

Änderungen für nicht gewerblich genutzte Fahrzeuge nach Land:

Neuer Prüfturnus 4-2-1 und Änderungen für nicht gewerblich genutzte Fahrzeuge			
	Derzeitiger Prüfturnus*		
Mitgliedstaat	Personenkraftwagen	Motorräder Motorroller	Änderungen für nicht gewerblich genutzte Fahrzeuge
Österreich	3 - 2 - 1	1 - 1 - 1	Keine Änderung
Belgien	4 - 1 - 1	Keine Prüfung	Keine Änderung für Personenkraftwagen; Prüfung für Motorräder und Motorroller wird eingeführt
Bulgarien	3 - 2 - 1	Keine Prüfung	Keine Änderung für Personenkraftwagen; Prüfung für Motorräder und Motorroller wird eingeführt
Zypern	4 - 2 - 2	Keine Prüfung	Jährliche Prüfung für ältere Personenkraftwagen; Prüfung für Motorräder und Motorroller wird eingeführt
Tschechische Republik	4 - 2 - 2	4 - 2 - 2	Jährliche Prüfung für ältere Personenkraftwagen; jährliche Prüfung für ältere Motorräder und Motorroller
Dänemark	4 - 2 - 2	4 - 2 - 2	Jährliche Prüfung für ältere Personenkraftwagen; jährliche Prüfung für ältere Motorräder und Motorroller
Estland	3 - 2 - 2 - 2- 1	3 - 2 - 2 - 2- 1	Jährliche Prüfung für Personenkraftwagen, Motorräder und Motorroller ab dem 6. Jahr (statt ab dem 10. Jahr)
Finnland	3 - 2 - 1	Keine Prüfung	Keine Änderung für Personenkraftwagen; Prüfung für Motorräder und Motorroller wird eingeführt

Frankreich	4 - 2 - 2	Keine Prüfung	Jährliche Prüfung für ältere Personenkraftwagen; Prüfung für Motorräder und Motorroller wird eingeführt
Deutschland	3 - 2 - 2	2 - 2 - 2	Jährliche Prüfung für ältere Personenkraftwagen; jährliche Prüfung für ältere Motorräder und Motorroller
Griechenland	4 - 2 - 2	Keine Prüfung	Jährliche Prüfung für ältere Personenkraftwagen; Prüfung für Motorräder und Motorroller wird eingeführt
Ungarn	4 - 3 - 2 - 2	3 - 3 - 2 - 2 ^o)	Jährliche Prüfung für ältere Personenkraftwagen; jährliche Prüfung für ältere Motorräder; Prüfung für Motorroller wird eingeführt
Irland	4 - 2 - 2	Keine Prüfung	Jährliche Prüfung für ältere Personenkraftwagen; Prüfung für Motorräder und Motorroller wird eingeführt
Italien	4 - 2 - 2	4 - 2 - 2	Jährliche Prüfung für ältere Personenkraftwagen; jährliche Prüfung für ältere Motorräder und Motorroller
Lettland	2 - 2 - 2	1 - 1 - 1 ^o)	Keine Änderung für Personenkraftwagen und Motorräder; Prüfung für Motorroller wird eingeführt
Litauen	3 - 2 - 2	1 - 1 - 1	Jährliche Prüfung für ältere Personenkraftwagen; keine Änderung für Motorräder und Motorroller
Luxemburg	3,5 - 1 - 1	3,5 - 1 - 1	Keine Änderung
Malta	1 - 1 - 1	Keine Prüfung	Keine Änderung für Personenkraftwagen; Prüfung für Motorräder und Motorroller wird eingeführt
Niederlande	4 - 2 - 2 - 1	Keine Prüfung	Jährliche Prüfung für Personenkraftwagen ab dem 6. Jahr (statt ab dem 9. Jahr); Prüfung für Motorräder und Motorroller

Polen	3 - 2 - 1	3 - 2 - 1 ^{o)}	Keine Änderung für Personenkraftwagen und Motorräder; Prüfung für Motorroller wird eingeführt
Portugal	4 - 2 - 2 - 1	Keine Prüfung	Jährliche Prüfung für Personenkraftwagen ab dem 6. Jahr (statt ab dem 9. Jahr); Prüfung für Motorräder und Motorroller
Rumänien	2 - 2 - 2	Keine Prüfung	Jährliche Prüfung für ältere Personenkraftwagen; Prüfung für Motorräder und Motorroller wird eingeführt
Slowakei	3 - 1 - 1	4 - 2 - 2	Keine Änderungen für Personenkraftwagen; jährliche Prüfung für ältere Motorräder und Motorroller
Slowenien	3 - 2 - 2	3 - 1 - 1	Keine Änderung
Spanien	4 - 2 - 2 - 1	5 - 2 - 2	Jährliche Prüfung für Personenkraftwagen ab dem 6. Jahr (statt ab dem 9. Jahr); jährliche Prüfung für ältere Motorräder und Motorroller
Schweden	3 - 2 - 1	4 - 2 - 2	Keine Änderung für Personenkraftwagen; jährliche Prüfung für ältere Motorräder und Motorroller
Vereinigtes Königreich	3 - 1 - 1	3 - 1 - 1	Keine Änderung

*) Prüfturnus 4-2-1 bedeutet: erste Prüfung nach vier Jahren, nächste nach zwei Jahren, dann jährlich.

o) Motorroller werden derzeit nicht geprüft.

Quelle: CITA, AUTOFORE.

3. Die **Prüfausrüstung** muss bestimmte **Mindestanforderungen** erfüllen und eine effiziente Durchführung der beschriebenen Prüfverfahren ermöglichen.

Die Verfügbarkeit und die Eigenschaften der Prüfgeräte sind für die Qualität der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung von entscheidender Bedeutung. Derzeit enthält das EU-Recht keine Vorschriften für Prüfgeräte.

Daher enthält der Vorschlag eine Liste der Mindestprüfausrüstung für die regelmäßige technische Überwachung sowie ihre technische Spezifikation.

Damit vorhandene Prüfgeräte, die die Mindestanforderungen nicht erfüllen, reibungslos ersetzt werden können, wird eine Übergangszeit festgelegt.

4. Die **Prüfer**, die die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung durchführen, müssen über bestimmte **Kenntnisse und Fähigkeiten** verfügen und ordnungsgemäß ausgebildet sein.

Hohe Normen der technischen Überwachung erfordern vom Prüfpersonal ein hohes Maß an Kompetenz. Der Vorschlag legt fest, in welchen Bereichen Personen, die sich als Prüfer oder Prüferin bewerben, Vorkenntnisse haben sollten, führt ein Schulungssystem ein, das eine Grundausbildung und regelmäßige Auffrischkurse umfasst, und legt fest, in welchen Bereichen diese Schulungen durchgeführt werden.

Um für das vorhandene Prüfpersonal einen reibungslosen Übergang zum Schulungssystem mit regelmäßigen Auffrischkursen zu gewährleisten, wird eine Übergangszeit festgelegt.

5. Festgestellte **Mängel** werden nach **gemeinsamen Regeln** hinsichtlich ihres Risikos **bewertet**.

Das Urteil über den technischen Zustand eines Fahrzeugs sollte EU-weit harmonisiert sein, weswegen die festgestellten Mängel nach einer gemeinsamen Norm bewertet werden müssen. Daher hat die Kommission 2010 Empfehlungen für die Mängelbewertung verabschiedet. Je nach den Auswirkungen auf die Fahrzeugsicherheit werden darin drei Mängelklassen (geringfügige Mängel, erhebliche Mängel und gefährliche Mängel) definiert, und die in der Richtlinie aufgeführten möglichen Mängel werden einer oder mehreren dieser Klassen zugeordnet.

Diese Regeln für die Mängelbewertung und die Definition der Mängelklassen wird nun in die Verordnung übernommen.

6. Die **Sicherung der Qualität** der von **ermächtigten privaten Stellen** durchgeführten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen erfolgt unter einzelstaatlicher **Überwachung**.

Für die Mitgliedstaaten wird die Pflicht eingeführt, die Tätigkeit von Prüfstellen und die Qualität der von diesen Stellen durchgeführten Prüfungen zu überwachen.

Um sicherzustellen, dass die hohe Qualität der technischen Überwachung beibehalten wird, werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, ein Qualitätssicherungssystem einzuführen, das alle Verfahren in Zusammenhang mit Genehmigung, Aufsicht und Entzug, Aussetzung oder Annullierung der Genehmigung zur Durchführung von Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen abdeckt.

7. Mit der Registrierung der **Fahrleistung** liegen amtliche Unterlagen zur Feststellung von Kilometerstands Fälshungen vor.

Der Vorschlag legt klare Regeln für die rechtliche Qualität der Kilometerstands Fälshung fest. Indem bei jeder Fahrzeugprüfung die Fahrleistung registriert wird, wird eine Grundlage für die Feststellung von Manipulationen des Kilometerstands geschaffen. Mit der Aufbewahrung dieser Daten besteht nicht nur die Handhabe für eine effizientere Kontrolle der Fahrleistung, diese Informationen können auch grenzübergreifend verwendet werden, sobald die nationalen Register miteinander vernetzt sind.

Unterwegskontrollen für Nutzfahrzeuge – die wichtigsten Verbesserungen

Derzeit geltende Vorschriften: Die Richtlinie 2009/40/EG wird durch die Richtlinie 2000/30/EG ergänzt, die vorsieht, dass der technische Zustand von Nutzfahrzeugen zwischen den regelmäßigen Prüfungen Unterwegskontrollen unterliegt. Hierbei handelt es sich um im Straßenverkehr vor Ort durchgeführte Zusatzkontrollen für Nutzfahrzeuge.

Die neuen Vorschläge sehen Folgendes vor:

1. Die Auswahl der Fahrzeuge sollte so erfolgen, dass sie sich nach dem **Risikoprofil** der Betreiber richtet und **auf Unternehmen mit hohem Risikopotenzial abzielt**, um den Aufwand für jene Betreiber zu verringern, die ihre Fahrzeuge ordnungsgemäß instand halten. Das Risikoprofil wird anhand der Ergebnisse vorangegangener Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen und Unterwegskontrollen erstellt werden, der Anzahl und des Schweregrads der festgestellten Mängeln Rechnung tragen und einen Zeitfaktor beinhalten, durch den den zeitnah durchgeführten Kontrollen größere Bedeutung zukommt.

2. Derzeit gilt die Unterwegskontrolle für Nutzfahrzeuge über 3,5 t. **Mit dem Vorschlag wird die Unterwegskontrolle auf leichte Nutzfahrzeuge (unter 3,5 t) und ihre Anhänger ausgeweitet.** Solche Fahrzeuge werden zwar häufig im Straßengüterverkehr eingesetzt, doch bestimmte Anforderungen, etwa in Bezug auf die Ausbildung von Berufskraftfahrern oder den Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen, gelten für sie nicht, was dazu geführt hat, dass die Zahl der Unfälle, an denen solche Fahrzeuge beteiligt sind, vergleichsweise hoch ist.

3. **Die Zahl der Unterwegskontrollen pro Jahr** und Mitgliedstaat wird an die Zahl der registrierten Nutzfahrzeuge gekoppelt, um zu gewährleisten, dass diese Kontrollen ausgewogener über die Mitgliedstaaten verteilt sind.

4. Den Unterwegskontrollen liegt ein mehrstufiger Ansatz zugrunde. **Zunächst** werden der allgemeine Fahrzeugszustand und die entsprechenden Unterlagen wie Bescheinigungen über die Verkehrstauglichkeit oder Berichte über frühere Unterwegskontrollen geprüft. Je nach Ergebnis der Erstprüfung kann dann eine **eingehendere Unterwegskontrolle** folgen. Die eingehendere Kontrolle wird von einer **mobilen Kontrollgruppe** oder einer Prüfeinrichtung in unmittelbarer Nähe vorgenommen.

5. Auch die **Ladungssicherung** sollte bei den Unterwegskontrollen geprüft werden. Es wird davon ausgegangen, dass bei bis zu 25 % der Unfälle **mit Beteiligung von Lastkraftwagen unzureichende Ladungssicherung eine Rolle spielt.**

6. Die **Harmonisierung** der Normen für die **Bewertung von Mängeln**, die **Kenntnisse und Fähigkeiten der Prüfer**, die die auf den Anforderungen für die regelmäßige technische Überwachung beruhenden Unterwegskontrollen durchführen, sowie **regelmäßige koordinierte Prüftätigkeiten** werden dazu beitragen, **Ungleichbehandlung zu verhindern.**

Fahrzeugzulassung – die wichtigsten Verbesserungen

Derzeit geltende Vorschriften: Die Richtlinie 1999/37/EG über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge legt die Anforderungen für die Ausstellung von Zulassungsbescheinigungen, ihre gegenseitige Anerkennung und den harmonisierten Mindestinhalt von Zulassungsbescheinigungen fest.

Die neuen Vorschläge sehen Folgendes vor:

1. Daten über zugelassene Fahrzeuge werden in **nationalen elektronischen Registern** aufbewahrt.

2. **Technische Daten**, die der Betriebserlaubnis, nicht aber notwendigerweise den Zulassungsdokumenten zu entnehmen sind, sollten dem Prüfpersonal für die **Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung** verfügbar gemacht werden.

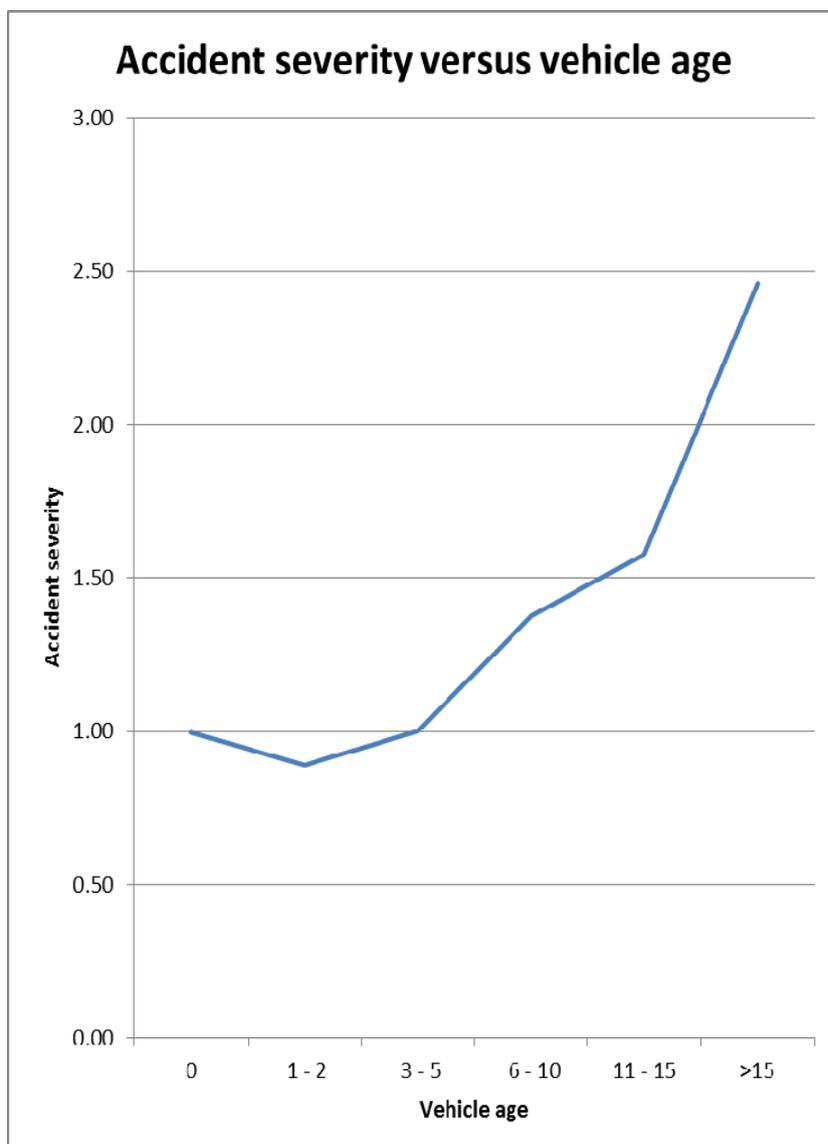
3. Über die Fahrzeugzulassungsregelungen sollte eine **wirksame Durchsetzung** der Verkehrs- und Betriebssicherheit gewährleistet sein.

Wichtige Fakten und Zahlen

Technische Prüfungen für ältere Fahrzeuge

Zwischen Unfallschwere und Fahrzeugalter besteht eine klare Korrelation. Es ist empirisch belegt, dass zwischen dem fünften und dem sechsten Jahr die Zahl der schweren Verkehrsunfälle (mit Todesopfern) aufgrund technischer Mängel erheblich ansteigt.

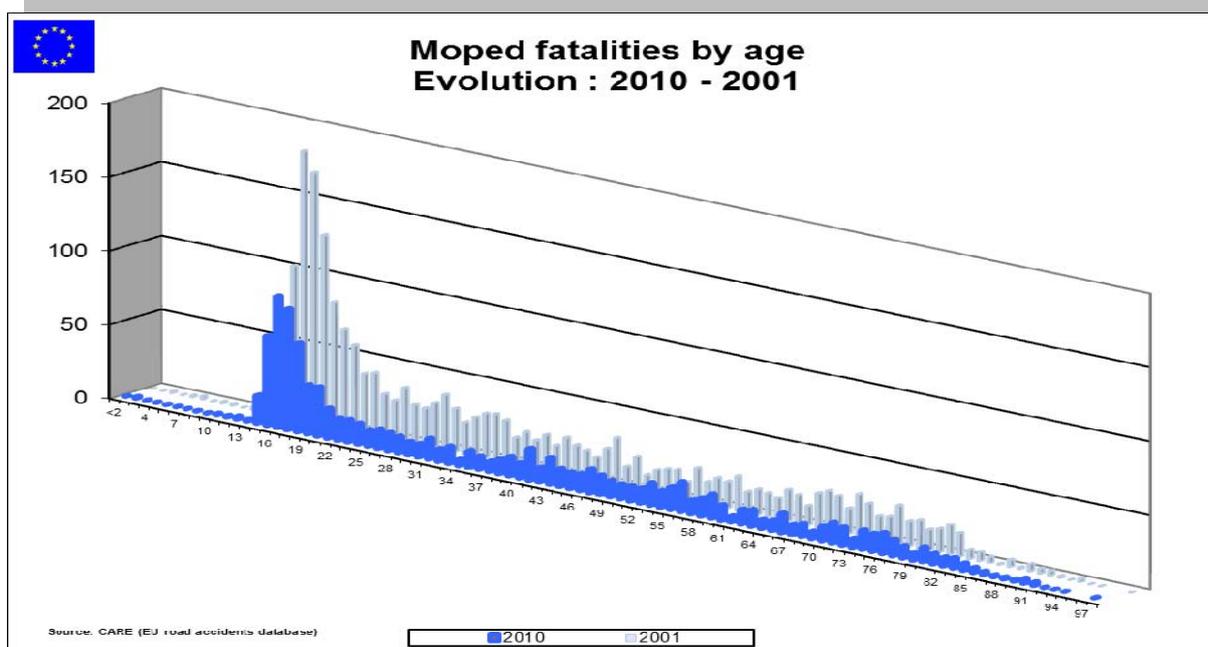
Die Herausforderung besteht darin, für diese älteren Fahrzeuge eine angemessene technische Überwachung zu gewährleisten.



Die Herausforderung besteht darin, für Fahrzeuge mit einem Alter von über sechs Jahren eine angemessene technische Überwachung zu gewährleisten

Fahrzeugkontrollen für Motorräder und Motorroller

Motorradfahrer stellen die Gruppe der am meisten gefährdeten Straßenverkehrsteilnehmer dar. Auch der bei der Zahl der Verkehrstoten insgesamt rückläufige Trend gilt nicht für diese Gruppe mit nach wie vor mehr als 4500 Todesopfern jährlich¹. 8% der Unfälle mit Motorrädern haben ihre Ursache in technischen Mängeln oder stehen damit in Zusammenhang.



Fahrer von Motorrollern sind mit 1400 Todesopfern überdurchschnittlich repräsentiert². 500 davon sind Jugendliche im Alter von 14 bis 21 Jahren. Mehr als 25 000 Fahrer von Motorrollern haben schwere Verletzungen erlitten, darunter fast 9000 Jugendliche im Alter von 14 bis 21 Jahren.

Datenzugang

Bei den Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen und den Unterwegskontrollen werden zahlreiche Daten über das Fahrzeug und seine Leistungsfähigkeit erhoben. Auf diese Daten könnten die verschiedenen Behörden zurückgreifen, um sicherzustellen, dass bei Feststellung von Mängeln Folgemaßnahmen ergriffen werden, gezielte Kontrollen zu organisieren und zudem den Politikansatz zu verbessern. Zugleich könnten die Regelprüfungen und die Unterwegskontrollen effizienter sein, wenn bei ihnen alle Informationen über die Geschichte eines Fahrzeugs und seine technischen Merkmale zugänglich wären. Dieser Informationsaustausch ist auch für die Bekämpfung des Kilometerstands Betrugs insbesondere im Hinblick auf den EU-internen Markt für Gebrauchtfahrzeuge von zentraler Bedeutung.

¹ Datenbank CARE.

² Datenbank CARE.

Wie geht es jetzt weiter?

Die vorgeschlagenen Maßnahmen **zielen in erster Linie darauf ab**, die **Sicherheit auf unseren Straßen** zu erhöhen und das politische Ziel zu fördern, die Zahl der Verkehrstoten pro Jahr bis 2020³ zu halbieren.

Mehr als **1200 Menschenleben** könnten **gerettet** und mehr als **36 000 Unfälle verhindert** werden⁴.

Der finanzielle Nutzen für die Gesellschaft wird auf mehr als 5600 Millionen EUR geschätzt.

Mit den Maßnahmen des Pakets „Straßenverkehrssicherheit“ werden drei unmittelbare Ziele verfolgt:

1. Förderung des **Schutzes der schwächeren Verkehrsteilnehmer**, insbesondere der Jugendlichen;
2. Schaffung eines **einheitlichen europäischen Raums für die Verkehrs- und Betriebssicherheitskontrolle**, der auf harmonisierten Normen für Prüfungen, Ausrüstung, Qualifikation des Prüfpersonals und Mängelbewertung sowie der Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten beruht;
3. **Verringerung des Verwaltungsaufwandes** für Kraftverkehrsunternehmen, die die Vorschriften für die Verkehrs- und Betriebssicherheit einhalten.

Die Vorschläge müssen sowohl vom Europäischen Parlament wie von den Mitgliedstaaten gebilligt werden, bevor sie Rechtskraft erlangen können.

Auf längere Sicht wäre in einer zweiten Phase ein harmonisiertes System für den EU-internen Datenaustausch einzuführen, das die bestehenden Datenbanken miteinander vernetzt und die Daten für Kontrollzwecke EU-weit zugänglich macht – damit z. B. jederzeit über Grenzen hinweg geprüft werden kann, ob die Kilometerstandsdaten korrekt sind.

Ein solcher EU-weiter Datenzugang könnte dann möglicherweise auch zu einer gegenseitigen Anerkennung der Bescheinigungen über die Verkehrstauglichkeit führen, sobald die erforderliche Harmonisierung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen auf europäischer Ebene erreicht ist.

Für weitere Informationen siehe: [IP/12/780](http://ip/12/780)

³ Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020, KOM(2010) 389 endg.

⁴ Folgenabschätzung für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrs- und Betriebssicherheitskontrolle, (SWD(2012) 206)