



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 12.9.2014
COM(2014) 569 final

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN
RAT**

**über die Anwendung der Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des
Rates vom 6. Juni 2000 über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die
in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, durch die Mitgliedstaaten**

Berichtszeitraum 2011-2012

INHALTSVERZEICHNIS

1.	EINLEITUNG.....	3
2.	RICHTLINIE 2000/30/EG.....	4
3.	VON DEN MITGLIEDSTAATEN ÜBERMITTELTE DATEN.....	4
4.	GEGENSTAND DER KONTROLLEN.....	5
5.	STATISTISCHE DATEN.....	5
5.1.	Prozentsatz der kontrollierten Fahrzeuge.....	6
5.2.	Gesamtzahl der kontrollierten Fahrzeuge und ihre Herkunft.....	7
5.3.	Aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge.....	8
5.4.	Arten von Mängeln und Daten nach Mitgliedstaaten	10
6.	ARTEN VON SANKTIONEN.....	10
7.	ZUSAMMENFASSENDEN SCHLUSSFOLGERUNGEN.....	11

ANHANG I: PRO PRÜFPUNKT ERKANNTEN MÄNGEL

ANHANG II: KONTROLLIERTE FAHRZEUGE UND ANTEIL DER AUS DEM VERKEHR GEZOGENEN FAHRZEUGE NACH MITGLIEDSTAAT

1. EINLEITUNG

Im Interesse der Sicherheit im Straßenverkehr, des Umweltschutzes und des fairen Wettbewerbs sind in den europäischen Rechtsvorschriften eine Reihe von Maßnahmen vorgesehen, mit denen sichergestellt werden soll, dass sich auf europäischen Straßen verkehrende Nutzfahrzeuge in einem einwandfreien Zustand befinden. Dazu zählen:

- die Regeln für den Zugang zum Beruf, die von Verkehrsunternehmern eine ausreichende finanzielle Leistungsfähigkeit zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen Wartung ihrer Fahrzeuge verlangen (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009¹);
- die regelmäßige technische Überwachung aller in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge durch die Mitgliedstaaten mit einer Mindesthäufigkeit, die auf europäischer Ebene festgelegt wird (Richtlinie 2009/40/EG²);
- die in diesem Bericht behandelten technischen Unterwegskontrollen, um sicherzustellen, dass Nutzfahrzeuge nur dann verwendet werden, wenn ihr Wartungszustand ein hohes Maß an Verkehrs- und Betriebssicherheit gewährleistet (Richtlinie 2000/30/EG³).

Gemäß der Richtlinie 2000/30/EG werden Nutzfahrzeuge sowie Kraftfahrzeug- und Sattelanhänger, die in den Hoheitsgebieten der Mitgliedstaaten am Straßenverkehr teilnehmen, technischen Unterwegskontrollen zur Überprüfung ihrer Verkehrstauglichkeit unterzogen, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen und die Umwelt zu schützen.

Gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2000/30/EG teilen die Mitgliedstaaten der Kommission alle zwei Jahre die erhobenen Daten der zwei vorangegangenen Jahre

- zur Anzahl der kontrollierten Nutzfahrzeuge, aufgeschlüsselt nach sieben in der Richtlinie festgelegten Fahrzeugklassen und nach Zulassungsländern, mit
- und geben an, welche Punkte kontrolliert und
- welche Mängel festgestellt wurden.

In der Richtlinie sind neun Punkte (siehe Abschnitt 4) aufgeführt, die Gegenstand von technischen Unterwegskontrollen sein können. Entspricht ein Punkt nicht den Anforderungen an die Straßenverkehrssicherheit, so kann das Fahrzeug aus dem Verkehr gezogen werden. Alle an kontrollierten Fahrzeugen festgestellten Mängel müssen in den Kontrollberichten, die dem Fahrer des Fahrzeugs auszuhändigen sind, aufgeführt werden. Gemäß der Richtlinie legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten erhaltenen Daten einen Bericht über die Durchführung der Richtlinie zusammen mit einer Zusammenfassung der erzielten Ergebnisse vor.

Am 3. April 2014 wurde die Richtlinie über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, vom Europäischen

¹ Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Neufassung), ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72.

² Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über die technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern (Neufassung), ABl. L 141 vom 6.6.2009, S. 12.

³ Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juni 2000 über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, ABl. L 203 vom 6.6.2009, S. 1.

Parlament und dem Rat durch die Richtlinie 2014/47/EU⁴ geändert. Die geänderte Fassung sieht unter anderem eine EU-weite Zielvorgabe für die Anzahl der durchzuführenden technischen Unterwegskontrollen vor. Um bei Inkrafttreten dieser neuen Anforderung im Jahr 2018 eine reibungslose Umsetzung zu gewährleisten, beinhaltet der Bericht Angaben zur künftig geltenden EU-weiten Zielvorgabe, der zufolge 5% der zugelassenen schweren Nutzfahrzeuge technischen Kontrollen zu unterziehen sind.

2. RICHTLINIE 2000/30/EG

In der geänderten Fassung⁵ der bis zum 19. Mai 2018 anwendbaren Richtlinie 2000/30/EG sind bestimmte Bedingungen für die Durchführung der technischen Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, festgelegt.

Eine technische Unterwegskontrolle bedeutet eine nicht angekündigte Untersuchung eines Nutzfahrzeugs, das im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats am Straßenverkehr teilnimmt. Die Kontrolle wird von den Behörden oder von einer anderen Einrichtung unter behördlicher Aufsicht in der Regel auf öffentlichen Straßen vorgenommen.

Alle technischen Unterwegskontrollen müssen durchgeführt werden, ohne dass es dabei zu Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder des Landes kommt, in dem das Nutzfahrzeug zugelassen ist oder in Verkehr gebracht wurde. Zudem ist bei den Kontrollen darauf zu achten, dass für Fahrer und Verkehrsunternehmer möglichst geringe Kosten und Verzögerungen entstehen.

Die Auswahl von Nutzfahrzeugen für technische Unterwegskontrollen sollte gezielt erfolgen. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Identifizierung von Nutzfahrzeugen zu legen, die mit hoher Wahrscheinlichkeit einen unzureichenden Wartungszustand aufweisen.

Unterwegskontrollen werden schrittweise durchgeführt. Eine Erstkontrolle beinhaltet eine Sichtprüfung des Wartungszustands des Fahrzeugs im Stillstand. Falls der Zustand des Fahrzeugs dem Eindruck nach ein Sicherheitsrisiko darstellt, das eine eingehendere Untersuchung rechtfertigt, kann das Fahrzeug in einer nahegelegenen Prüfstelle einer gründlicheren Kontrolle unterzogen werden. Das Ergebnis jeder Unterwegskontrolle muss in einem entsprechenden Bericht dokumentiert werden, der dem in der Richtlinie enthaltenen Muster entspricht. Diese Angaben bilden die Grundlage für die Informationen, die die Mitgliedstaaten der Europäischen Kommission vorlegen müssen.

Falls ein mit gefährlichen Mängeln behaftetes Nutzfahrzeug ein schwerwiegendes Risiko für die Straßenverkehrssicherheit darstellt, kann die Benutzung eines solchen Fahrzeugs bis zur Beseitigung der festgestellten Mängel vorläufig untersagt werden. Ausländische Fahrzeuge mit schwerwiegenden Mängeln müssen dem betreffenden Herkunftsmitgliedstaat gemeldet werden, damit entsprechende Folgemaßnahmen ergriffen werden können.

3. VON DEN MITGLIEDSTAATEN ÜBERMITTELTE DATEN

Dies ist der vierte Bericht über die Anwendung der Richtlinie 2000/30/EG in den Mitgliedstaaten; er erstreckt sich über den Zeitraum 2011-2012. Die von den Mitgliedstaaten in dieser Phase gesammelten Daten sollten der Kommission spätestens bis zum 31. März 2013 vorgelegt werden.

⁴ Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 134.

⁵ Richtlinie 2010/47/EU der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Anpassung der Richtlinie 2000/30/EG an den technischen Fortschritt, ABl. L 173 vom 8.4.2003, S 33.

Die Daten wurden jedoch nicht immer rechtzeitig übermittelt. 15 Mitgliedstaaten (Belgien, Bulgarien, Tschechische Republik, Dänemark, Deutschland, Estland, Italien, Lettland, Malta, Niederlande, Österreich, Polen, Rumänien, Slowakei und Schweden) hielten die Frist ein und stellten Daten zur Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklasse und Zulassungsland, zur Verfügung. Darüber hinaus wurden auch Daten zu den kontrollierten Punkten und den festgestellten Mängeln übermittelt. Nachdem die Kommission mit den verbleibenden zwölf Mitgliedstaaten in einen bilateralen Dialog getreten war, wurden auch von diesen die erforderlichen Daten eingereicht. Die letzten von Mitgliedstaaten übermittelten Daten wurden am 6. Mai 2014 empfangen.

Um die Übermittlung der Informationen gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2000/30/EG zu vereinfachen, hat die Kommission zusammen mit Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten ein Standardberichtsformat erarbeitet. Die Verwendung dieses Standardformats erleichtert die Datensammlung erheblich, ist jedoch nicht vorgeschrieben. Für die Mehrzahl der Berichte der Mitgliedstaaten wurde das empfohlene Format verwendet, auch wenn gedruckte Tabellen eingereicht wurden. Die Tschechische Republik, Deutschland, Spanien, Frankreich, Polen, Slowenien und Finnland verwendeten das Standardformat nicht.

Die Vollständigkeit der eingereichten Daten war je nach Mitgliedstaat unterschiedlich. Nur einige Mitgliedstaaten – die Tschechische Republik, Griechenland, Lettland, Österreich, Polen und Slowenien – übermittelten Daten zu außerhalb der EU zugelassenen Fahrzeugen. Bulgarien, die Tschechische Republik, Dänemark, Estland, Frankreich, Luxemburg, Niederlande, Slowakei und Slowenien legten gesonderte Statistiken für die Jahre 2011 und 2012 vor. Von einigen Mitgliedstaaten (Dänemark, Spanien, Frankreich, Polen und Slowenien) wurden keine wesentlichen Daten zu allen Fahrzeugklassen, Prüfpunkten oder den Herkunftsländern der kontrollierten Fahrzeuge eingereicht. Spanien und Finnland legten als einzige Mitgliedstaaten überhaupt keine Informationen zu aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeugen vor. Zudem stellten einige Mitgliedstaaten mehrere Datensätze zur Verfügung, zum Beispiel Daten der jeweiligen Verkehrsministerien und der nationalen Polizeidienststellen. In der Regel stellten die Mitgliedstaaten, die zur Sammlung von Informationen das Standardformat verwenden, der Kommission vollständigere Daten zur Verfügung.

4. GEGENSTAND DER KONTROLLEN

Die Punkte, die voraussichtlich geprüft und in die von den Mitgliedstaaten übermittelten Daten aufgenommen werden, sind mindestens diejenigen, die in Punkt 10 des in Anhang I der Richtlinie 2000/30/EG (in der geänderten Fassung) enthaltenen Musterberichts genannt sind. Dazu zählen:

- Kennzeichen
- Bremsanlage
- Lenkung
- Sichtbarkeit
- Lichtanlage und Elektrik
- Achsen, Räder, Reifen, Aufhängung
- Fahrgestell und am Fahrgestell befestigte Teile
- sonstige Geräte einschl. Fahrtenschreiber und Geschwindigkeitsbegrenzer

- Umweltbelastung durch Emissionen und Austritt von Kraftstoff und/oder Öl.

5. STATISTISCHE DATEN

Um vergleichbare Informationen zu den von den Mitgliedstaaten kontrollierten Fahrzeugen zu erhalten, mussten die Zahlen für Fernlastzüge und Sattelschlepper in LKW und Anhänger bzw. LKW und Sattelanhänger aufgeschlüsselt werden. Die sich aus dieser Aufschlüsselung ergebenden Zahlen werden in diesem Bericht kursiv dargestellt.

5.1. Prozentsatz der kontrollierten Fahrzeuge

Im Zeitraum 2011-2012 wurden insgesamt **8 145 984** Fahrzeuge kontrolliert. In der EU waren in dieser Zeit **8 830 451** Nutzfahrzeuge zugelassen. Der Anteil der im Zeitraum 2011-2012 kontrollierten Fahrzeuge an der Gesamtflotte betrug somit **92,25 %**. Dies bedeutet, dass jährlich **46,12 %** der gesamten Nutzfahrzeugflotte technischen Unterwegskontrollen unterzogen wurden.

Zwischen den Mitgliedstaaten unterscheidet sich der Anteil der durchschnittlich pro Jahr kontrollierten Nutzfahrzeuge gemessen an der Zahl der insgesamt dort zugelassenen Nutzfahrzeuge erheblich. So reicht die Spanne von 0,3% bis zu über 100%. Diese Unterschiede lassen sich teilweise auf die unterschiedlichen Berichtsmethoden zurückführen: So reichten einige Mitgliedstaaten (z. B. Deutschland, Frankreich und Polen) Daten einschließlich Erstkontrollen ein, wohingegen andere Mitgliedstaaten nur eingehendere Kontrollen in ihre Berichte aufnahmen. Die Abweichungen könnten auch auf die verschiedenen Kontrollsysteme in den einzelnen Mitgliedstaaten zurückzuführen sein. Diese reichen von grundlegenden Kontrollen ohne den Einsatz von Prüfgeräten bis zu hochkomplexen und aufwändigen Kontrollen, bei denen mobile Kontrolleinheiten zum Einsatz kommen oder nahegelegene Prüfstellen einbezogen werden.

Tabelle 1: Prozentsatz der kontrollierten Fahrzeuge

Mitgliedstaat	Kontrollierte Fahrzeuge (2011–12)	Klasse der zugelassenen Fahrzeuge N2, N3, M2, M3, O3 und O4	Gesamtanteil pro Jahr*
Belgien	18 799	253 440	3,71 %
Bulgarien	595 905	293 930**	101,37 %
Tschechische Republik	160 285	211 794**	37,84 %
Dänemark	27 781	92 911	14,95 %
Deutschland	2 881 859	963 763**	149,51 %
Estland	1 791	44 596**	2,01 %
Irland	11 988	107 610**	5,57 %
Griechenland	28 276	472 955**	2,99 %
Spanien	388 505	869 934**	22,33 %
Frankreich	1 431 117	758 788**	94,30 %
Italien	65 053	1 070 184**	3,04 %
Zypern	1 133	27 178	2,08 %

Mitgliedstaat	Kontrollierte Fahrzeuge (2011–12)	Klasse der zugelassenen Fahrzeuge N2, N3, M2, M3, O3 und O4	Gesamtanteil pro Jahr*
Lettland	5 822	47 272**	6,16 %
Litauen	83 342	109 019**	38,22 %
Luxemburg	901	18 615**	2,42 %
Ungarn	328 202	160 112**	102,49 %
Malta	3 852	10 994**	17,52 %
Niederlande	11 471	310 833	1,85 %
Österreich	32 227	98 897	16,29 %
Polen	1 710 675	914 776**	93,50 %
Portugal	709	116 455**	0,30 %
Rumänien	22 260	346 418**	3,21 %
Slowenien	4 534	45 673**	4,96 %
Slowakei	18 074	271 770**	3,33 %
Finnland	23 609	189 447	6,23 %
Schweden	39 597	148 528	13,33 %
Vereinigtes Königreich	248 217	874 564**	14,19 %
Gesamt	8 145 984	8 830 451	46,12 %

* Gesamtanteil pro Jahr entspricht der durchschnittlichen Anzahl der Kontrollen in den einzelnen Mitgliedstaaten geteilt durch die Gesamtzahl der im betreffenden Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeuge.

** Die Zahlen werden von den Daten abgeleitet, die von Eurostat zur Verfügung gestellt wurden.

5.2. Gesamtzahl der kontrollierten Fahrzeuge und ihre Herkunft

Gemäß Artikel 3 der Richtlinie 2000/30/EG haben die durchzuführenden Kontrollen ohne Diskriminierung zu erfolgen. Mehrere Mitgliedstaaten, insbesondere Belgien, Luxemburg und Österreich, meldeten einen höheren Anteil an ausländischen Nutzfahrzeugen, die technischen Unterwegskontrollen unterzogen wurden, während andere Mitgliedstaaten mit hohem Transitverkehrsaufkommen ein ausgewogeneres Verhältnis bei der Kontrolle von im betreffenden Mitgliedstaat zugelassenen und gebietsfremden Fahrzeugen meldeten. Dies könnte zwar auch auf andere Faktoren zurückzuführen sein, die nicht in Zusammenhang mit der Art der Kontrolle stehen, doch Belgien und Luxemburg meldeten bereits im vorherigen Bericht zur Umsetzung der Richtlinie ähnliche Ergebnisse.⁶

Tabelle 2: Herkunft der kontrollierten Fahrzeuge

Berichterstatter der Mitgliedstaat (MS)	Im Mitgliedstaat zugelassen	In anderem Mitgliedstaat zugelassen	Außerhalb der EU zugelassen	Gesamt	Fahrzeuge im Mitgliedstaat (%)
Belgien	6 887	11 430	482	18 799	36,6 %

⁶ COM(2013) 303.

Berichterstatten- der Mitgliedstaat (MS)	Im Mitglied- staat zugelassen	In anderem Mitglied- staat zugelassen	Außerhalb der EU zugelassen	Gesamt	Fahrzeuge im Mitglied- staat (%)
Bulgarien	520 477	75 428		595 905	87,3 %
Tschechische Republik	103 641	53 401	3 243	160 285	64,7 %
Dänemark*				27 781	
Deutschland	1 833 789	921 213	126 857	2 881 859	63,6 %
Estland	1 732	53	6	1 791	96,7 %
Irland	11 988			11 988	100,0 %
Griechenland	22 569	4 779	928	28 276	79,8 %
Spanien	366 205	22 300		388 505	94,3 %
Frankreich	721 796	694 157	15 164	1 431 117	50,4 %
Italien	46 958	14 846	3 249	65 053	72,2 %
Zypern	1 133			1 133	100,0 %
Lettland	4 781	1 041		5 822	82,1 %
Litauen	55 201	28 141		83 342	66,2 %
Luxemburg	112	789		901	12,4 %
Ungarn	252 209	75 993		328 202	76,8 %
Malta	3 820	32		3 852	99,2 %
Niederlande	6 999	4 472		11 471	61,0 %
Österreich	14 019	16 650	1 558	32 227	43,5 %
Polen	1 574 898	64 572	71 205	1 710 675	92,1 %
Portugal	657	52		709	92,7 %
Rumänien	21 987	273		22 260	98,8 %
Slowenien	3 298	1 236		4 534	72,7 %
Slowakei	14 825	3 249		18 074	82,0 %
Finnland	13 156	2 102	8 351	23 609	55,7 %
Schweden	32 656	6 941		39 597	82,5 %
Vereinigtes Königreich	126 502	121 715		248 217	51,0 %
Gesamt	5 762 295	2 124 865	231 043	8 145 984	70,7 %

* Dänemark stellte für die Mehrzahl der kontrollierten Fahrzeuge keine Herkunftsangaben zur Verfügung.

5.3. Aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge

Fahrzeuge mit gefährlichen Mängeln, die ein schwerwiegendes Risiko für die Insassen und andere Straßenverkehrsteilnehmer darstellen, können bis zur Beseitigung der festgestellten Mängel aus dem Verkehr gezogen werden. Gemäß den von den Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellten Informationen unterscheidet sich der Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtzahl der kontrollierten Fahrzeuge zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten erheblich. So wird in Estland eine hohe Quote von **87,6 %** erreicht, während sie in **Polen lediglich 0,6 %** beträgt.

Die Zahlen deuten darauf hin, dass gezielte Unterwegskontrollen von unzureichend gewarteten Fahrzeugen, wie derzeit in Luxemburg, Österreich und im Vereinigten Königreich, die Wirksamkeit der Kontrollen verbessern und den Verwaltungsaufwand

verringern. Mitgliedstaaten, die so vorgehen, erfassen mit weniger Kontrollen mehr mangelhafte Fahrzeuge als andere Mitgliedstaaten, die mehr Kontrollen durchführen. Dies gilt für **Estland, Luxemburg** und **Malta**, in denen der Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge am höchsten ist, während in **Dänemark, Deutschland, Niederlande** und **Polen** der Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge, die in der EU zugelassen sind, am niedrigsten ist. In Mitgliedstaaten, die besonders hohe Kontrollzahlen melden, ist der Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge bzw. der festgestellten Mängel tendenziell eher niedrig.

Tabelle 3: Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge an der Gesamtzahl der kontrollierten Fahrzeuge

Berichterstattender Mitgliedstaat	Im berichterstattenden Mitgliedstaat zugelassene Fahrzeuge			In der EU zugelassene Fahrzeuge (einschließlich des berichterstattenden Mitgliedstaats)		
	Anzahl kontrollierte Fahrzeuge	Anzahl der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge	Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge (%)	Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge	Anzahl der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge	Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge (%)
Belgien	6 887	589	8,6 %	18 317	1 140	6,2 %
Bulgarien	520 477	10 043	1,9 %	595 905	12 584	2,1 %
Tschechische Republik	103 641	2 595	2,5 %	157 042	3 340	2,1 %
Dänemark				27 781	211	0,8 %
Deutschland	1 833 789	13 772	0,8 %	2 755 002	31 817	1,2 %
Estland	1 732	1 517	87,6 %	1 785	1 544	86,5 %
Irland	11 988	5 200	43,4 %	11 988	5 200	43,4 %
Griechenland	22 569	1 266	5,6 %	27 348	1 378	5,0 %
Spanien	366 205			388 505		
Frankreich	721 796	76 448	10,6 %	1 415 953	191 896	13,6 %
Italien	46 958	6 710	14,3 %	61 804	7 960	12,9 %
Zypern*	1 133	1 684	148,6 %	1 133	1 684	148,6 %
Lettland	4 781	317	6,6 %	5 822	403	6,9 %
Litauen	55 201	827	1,5 %	83 342	1 142	1,4 %
Luxemburg	112	82	73,2 %	901	531	58,9 %
Ungarn	252 209	4 314	1,7 %	328 202	6 239	1,9 %
Malta	3 820	1 895	49,6 %	3 852	1 900	49,3 %
Niederlande	6 999	166	2,4 %	11 471	134	1,2 %
Österreich	14 019	5 851	41,7 %	30 669	14 477	47,2 %
Polen	1 574 898	9 228	0,6 %	1 639 470	9 228	0,6 %
Portugal	657	15	2,3 %	709	16	2,3 %
Rumänien	21 987	8 815	40,1 %	22 260	8 875	39,9 %
Slowenien	3 298	52	1,6 %	4 534	83	1,8 %
Slowakei	14 825	3 515	23,7 %	18 074	4 093	22,6 %
Finnland	13 156			15 258		
Schweden	32 656	3 812	11,7 %	39 597	7 043	17,8 %
Vereinigtes Königreich	126 502	40 022	31,6 %	248 217	87 563	35,3 %
Gesamt	5 762 295	198 735	3,4 %	7 914 941	400 481	5,1 %

* Zypern meldete die Anzahl der Mängel statt der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge.

5.4. Arten von Mängeln und Daten nach Mitgliedstaaten

Die bei den Kontrollen am häufigsten festgestellten Mängel betreffen die Verkehrstauglichkeit von:

- Lichanlage und Elektrik (**47,0 %**),
- Achsen, Rädern, Reifen, Aufhängung (**24,6 %**) und
- Fahrgestell und am Fahrgestell befestigte Teile (**11,8 %**).

Wie Anhang I zeigt, unterstreichen diese Zahlen die Bedeutung von Unterwegskontrollen für die Verkehrssicherheit. Der Vergleich der Daten mit denen aus dem vorangegangenen Berichtszeitraum zeigt, dass auch damals ähnliche Problemfelder erkannt wurden.

Bei **Emissionen und Flüssigkeitsverlusten**, die nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern potenziell auch die Umwelt gefährden, ist gegenüber dem vorigen Berichtszeitraum in Bezug auf Treibstoff- und/oder Ölverluste ein Rückgang um drei Prozentpunkte (von 4,1 % auf 1,0 %) zu verzeichnen.

Sogar innerhalb der gleichen Kategorie von Prüfpunkten — beispielsweise die **Bremsanlage** — wurden ganz unterschiedliche Mängelquoten gemeldet, von **1,9 %** in **Estland** bis **47,3 %** im **Vereinigten Königreich**. Dies kann auf die unterschiedlichen Kontrollverfahren der einzelnen Mitgliedstaaten zurückzuführen sein. Die Richtlinie 2014/47/EU soll ab ihrem Inkrafttreten für eine stärkere Harmonisierung der Kontrollverfahren, der Mängelbewertung und der Verwendung von Prüfgeräten sorgen, um noch gründlichere technische Unterwegskontrollen zu ermöglichen.

Die Daten der Mitgliedstaaten zur Zahl der kontrollierten Fahrzeuge, die nicht in EU-Ländern zugelassen sind, reichen noch immer nicht aus, um signifikante Schlussfolgerungen zu deren Verkehrssicherheit zu ziehen.

Anhang II zu diesem Bericht enthält einen Überblick über die Zahl der von den Mitgliedstaaten kontrollierten Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach den Zulassungsländern, und den Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge.

6. ARTEN VON SANKTIONEN

Die Richtlinie sieht kein Sanktionssystem für festgestellte Verstöße vor. Sanktionen müssen von den Mitgliedstaaten festgelegt werden, wobei es nicht zu Diskriminierungen aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder des Landes kommen darf, in dem das Fahrzeug zugelassen oder in Verkehr gebracht wurde.

Wird festgestellt, dass ein Nutzfahrzeug für seine Insassen oder für andere Verkehrsteilnehmer ein bedeutendes Risiko darstellt, ist die Behörde oder der Prüfer, die/der die technische Unterwegskontrolle durchführt, gemäß der Richtlinie 2000/30/EG befugt, die Benutzung des Fahrzeugs bis zur Beseitigung der festgestellten gefährlichen Mängel vorläufig zu untersagen.

Schwerwiegende Mängel an einem Nutzfahrzeug, das Eigentum eines Gebietsfremden ist, insbesondere Mängel, aufgrund deren die Benutzung des Fahrzeugs vorläufig untersagt wird, müssen den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, gemeldet werden.

Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem ein schwerwiegender Mangel festgestellt wurde, können die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, ersuchen, angemessene Maßnahmen zu ergreifen, beispielsweise die erneute technische Überprüfung der Verkehrssicherheit des Fahrzeugs. Eine Berichterstattung ist in solchen Fällen allerdings nicht vorgeschrieben.

7. ZUSAMMENFASSENDE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Bei der Einhaltung der Berichtspflichten sind Verbesserungen zu verzeichnen, obgleich in den Berichten der Mitgliedstaaten weiterhin einige wichtige statistische Daten fehlen, insbesondere zu Fahrzeugklassen, Prüfpunkten, zur Herkunft der kontrollierten Fahrzeuge und zur Anzahl der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge. Einige Mitgliedstaaten hielten nicht immer die gesetzlich festgelegten Fristen für die Bereitstellung von Daten ein; in einigen Fällen wurden diese erst vorgelegt, als die Kommission bilaterale Anfragen an die zuständigen Behörden in den betreffenden Mitgliedstaaten gerichtet hatte. Einige Mitgliedstaaten verwenden immer noch nicht das elektronische Standardformat, das die Kommission für die Übermittlung von Daten empfiehlt. Die Kommission empfiehlt weiterhin, das elektronische Standardformat zu verwenden, da es die Übermittlung vollständigerer Daten vereinfacht.

Aus diesem Bericht über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der EU am Straßenverkehr teilnehmen, können mehrere Schlussfolgerungen gezogen werden.

Die Gesamtzahl der jährlich in der EU kontrollierten Fahrzeuge entspricht mehr als **40 %** der Nutzfahrzeugflotte in der gesamten EU. Die Spanne reicht von weniger als 1 % in Portugal bis zu mehr als 100 % in Deutschland, Ungarn und Bulgarien. Die künftige EU-Zielvorgabe von 5 % – festgelegt in der neuen Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen – sollte daher für alle Mitgliedstaaten problemlos zu erreichen sein. Allerdings liegen elf Mitgliedstaaten weiterhin deutlich unter der EU-Zielvorgabe und sollten daher ihre technischen Unterwegskontrollen verstärken.

Der Anteil inländischer Fahrzeuge an der Gesamtzahl der kontrollierten Fahrzeuge weist von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat ebenfalls deutliche Unterschiede auf. In Belgien, Luxemburg und Österreich, wo der Anteil der inländischen Fahrzeuge an der Gesamtzahl der kontrollierten Fahrzeuge unter 50 % liegt, sollten Maßnahmen ergriffen werden, um eine ausgewogenere Kontrollquote zu erzielen, die stärker dem Verhältnis in anderen Mitgliedstaaten mit hohem Transitverkehrsaufkommen entspricht.

Beim Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtzahl der kontrollierten Fahrzeuge bestehen beträchtliche Abweichungen zwischen den Mitgliedstaaten. Die Spanne reicht von weniger als 1 % in Polen bis zu mehr als 80 % in Estland. Die gemeldeten Zahlen legen den Schluss nahe, dass die Wirksamkeit von technischen Unterwegskontrollen durch gezieltere Kontrollen verbessert werden kann. Der Verwaltungsaufwand für die Vollzugsbehörden wie auch die Verkehrsunternehmer könnte durch zielgerichtetere Kontrollen ebenfalls verringert werden. Gemäß der neuen Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, ihre Kontrollsysteme umzustellen und anstelle von reinen Stichproben zielgerichtetere Kontrollen durchzuführen.

Die bei den Kontrollen am häufigsten festgestellten Mängel betreffen die Verkehrstauglichkeit der Lichtanlage, Räder, Reifen und des Fahrgestells. Allerdings bestehen hinsichtlich der Mängelquoten beträchtliche Abweichungen zwischen den Mitgliedstaaten. Die Europäische Kommission fordert die Mitgliedstaaten dazu auf, besonderes Augenmerk auf die Mängelkategorien zu legen, die weiterhin die meisten Probleme bereiten, und die verwendeten Kontrollverfahren entsprechend anzupassen.