



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 23.3.2020
COM(2020) 107 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 2017-2018

Inhaltsverzeichnis

1.	EINLEITUNG	2
2.	RICHTLINIE 2000/30/EG	3
3.	VON DEN MITGLIEDSTAATEN ÜBERMITTELTE DATEN.....	4
4.	GEGENSTAND DER KONTROLLE	6
5.	STATISTISCHE DATEN	7
5.1.	Umfang der Kontrollen	7
5.2.	Herkunft der kontrollierten Fahrzeuge	9
5.3.	Aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge	10
5.4.	Herkunft der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge	11
5.5.	Aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge nach Fahrzeugklassen und nach Zulassungsmitgliedstaat	15
5.6.	Von den Mitgliedstaaten gemeldete Arten von Mängeln.....	16
6.	ARTEN VON SANKTIONEN	17
7.	ZUSAMMENFASSENDE SCHLUSSFOLGERUNGEN.....	18
7.1.	Kontrollen.....	18
7.2.	Aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge	19
7.3.	Mängel.....	19

1. EINLEITUNG

Im Interesse der Straßenverkehrssicherheit, des Umweltschutzes und eines fairen Wettbewerbs enthalten die europäischen Rechtsvorschriften eine Reihe von Maßnahmen, durch die gewährleistet werden soll, dass sich die am europäischen Straßenverkehr teilnehmenden Nutzfahrzeuge in gutem Zustand befinden. Dazu gehören:

- die Regeln für den Zugang zum Beruf, die von Verkehrsunternehmen 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 in Mindestzeitabständen, die auf europäischer Ebene festgelegt werden (Richtlinie 2009/40/EG²);
- die in dieses 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, die in den Mitgliedstaaten am Straßenverkehr teilnehmen, technischen Unterwegskontrollen unterzogen, d. h. einer Überprüfung der Verkehrs- und Betriebssicherheit mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit zu verbessern und die Umwelt zu schützen. Gemäß Artikel 6 der Richtlinie teilen die Mitgliedstaaten der Kommission die über die vergangenen zwei Jahre erhobenen folgenden Daten mit:

- die Anzahl der kontrollierten Nutzfahrzeuge, aufgeschlüsselt nach sieben Fahrzeugklassen und weiter nach Zulassungsland,
- die auf Grundlage der Richtlinie kontrollierten Punkte und
- die festgestellten Mängel.

Nach der Erhebung dieser Daten verlangt Richtlinie 2000/30/EG auch, dass die Kommission dem Rat einen auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten erhaltenen Daten erstellten Bericht über die Durchführung der Richtlinie vorlegt, zusammen mit einer Zusammenfassung der erzielten Ergebnisse. Dies ist Gegenstand des vorliegenden Berichts. Gemäß der Richtlinie 2000/30/EG ist die Kommission ferner verpflichtet, dem Europäischen Parlament die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 6 der Richtlinie erhaltenen Informationen zu übermitteln.

Richtlinie 2000/30/EG sind neun verschiedene Bereiche festgelegt, die Gegenstand einer technischen Unterwegskontrolle sein können. Weitere Einzelheiten sind in Abschnitt 4 aufgeführt. Wird bei einer Kontrolle festgestellt, dass ein Nutzfahrzeug ein bedeutendes Risiko für seine Insassen oder für andere Verkehrsteilnehmer darstellt, kann die Benutzung

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 der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (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 der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, ABl. L 203 vom 10.8.2000, S. 1.

dieses Fahrzeugs untersagt werden, bis die festgestellten gefährlichen Mängel behoben sind. Außerdem müssen nach der Durchführung einer Kontrolle eines Fahrzeugs die festgestellten Mängel in einem Bericht dokumentiert werden, der dem Fahrer ausgehändigt wird.

2014 überarbeiteten das Europäische Parlament und der Rat die Regeln und Verfahren für die technischen Unterwegskontrollen von Nutzfahrzeugen. Am 3. April 2014 wurde die Richtlinie 2014/47/EU⁴ (im Folgenden „Richtlinie 2014/47/EU“) angenommen. Sie gilt seit dem 20. Mai 2018. Mit der Richtlinie 2014/47/EU wurden unter anderem zwei Arten der Kontrolle eingeführt, nämlich eine anfängliche und eine gründlichere Kontrolle⁵, wobei die Gesamtzahl der anfänglichen Unterwegskontrollen in der EU pro Kalenderjahr mindestens 5 % der Gesamtzahl solcher in den Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeuge entsprechen muss. Um dieses Ziel zu erreichen, muss jeder Mitgliedstaat bestrebt sein, eine im Verhältnis zur Gesamtzahl der derartigen in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge angemessene Zahl von Unterwegskontrollen durchzuführen. Der erste Bericht, bei dem dieses Ziel überprüft wird, ist zum 31. März 2021 für die Jahre 2019–2020 vorzulegen.

2. RICHTLINIE 2000/30/EG

Gemäß Richtlinie 2009/40/EG über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger sind Nutzfahrzeuge jährlich zu untersuchen. Da die jährlichen Untersuchungen jedoch als unzureichend angesehen werden, um zu gewährleisten, dass diese Fahrzeuge zwischen den aufeinanderfolgenden technischen Überwachungen in einem verkehrs- und betriebssicheren Zustand bleiben, ist es eine notwendige Verkehrssicherheitsmaßnahme, als Durchsetzungsmaßnahme auch technische Unterwegskontrollen durchzuführen.

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 vorwiegend auf öffentlichen Straßen vorgenommen.

Alle technischen Unterwegskontrollen müssen ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder aufgrund des Landes, in dem das Nutzfahrzeug zugelassen ist oder in Verkehr gebracht wurde, durchgeführt werden. Die Kontrollen müssen darüber hinaus so durchgeführt werden, dass die Kosten und Verzögerungen für Fahrer und Verkehrsunternehmer so gering wie möglich bleiben.

Die Nutzfahrzeuge, die Gegenstand einer technischen Unterwegskontrolle werden, sind gezielt auszuwählen, wobei ganz besonders solche Fahrzeuge ermittelt werden sollten, die mit hoher Wahrscheinlichkeit einen schlechten Wartungszustand aufweisen⁶.

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 Anfängliche Kontrollen umfassen eine Kontrolle der Prüfbescheinigung und eine Sichtprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs, während die gründlichere technische Unterwegskontrolle (erforderlichenfalls im Anschluss an eine anfängliche Kontrolle) unter Einsatz einer mobilen Kontrolleinheit, in einer speziellen Einrichtung für Unterwegskontrollen oder in einer Prüfstelle vorgenommen werden muss.

⁶ Mit der Richtlinie 2014/47/EU wird ab dem 20. Mai 2019 ein verbindliches Risikoeinstufungssystem in allen Mitgliedstaaten eingeführt. Eine schlechte Leistungsbilanz bei Unterwegskontrollen hinsichtlich der Anzahl und der Schwere der Mängel, die bei der Verkehrssicherheits-, aber auch bei der Ladungssicherungskontrolle festgestellt werden, führt dazu, dass die Verkehrsunternehmer eine höhere Risikoeinstufung erhalten. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten werden diese Informationen dann verwenden, um Unternehmer mit einer hohen Risikoeinstufung häufiger zu überprüfen.

Bei Unterwegskontrollen wird üblicherweise schrittweise vorgegangen. Zunächst erfolgt eine Sichtprüfung des Wartungszustands bei stehendem Fahrzeug, ergänzt durch eine Überprüfung aller Unterlagen über kürzlich durchgeführte technische Unterwegskontrollen (falls zutreffend) und die technische Überwachung. Darüber hinaus kann basierend auf der Liste der Positionen in der Richtlinie 2000/30/EG auch direkt vor Ort oder in einer nahegelegenen Prüfstelle eine gründliche Kontrolle auf Wartungsmängel durchgeführt werden. Im Falle einer gründlicheren Kontrolle ist das Ergebnis in einem Bericht über eine technische Unterwegskontrolle festzuhalten, der dem Muster in der Richtlinie entspricht. Diese Angaben bilden die Grundlage für die Informationen, die die Mitgliedstaaten der Europäischen Kommission vorlegen müssen.

Stellt ein Nutzfahrzeug mit gefährlichen Mängeln ein bedeutendes Risiko für die Verkehrssicherheit dar, kann sein Betrieb bis zur Behebung dieser Mängel untersagt werden. Darüber hinaus müssen ausländische Fahrzeuge mit schwerwiegenden Mängeln dem Zulassungsmitgliedstaat gemeldet werden, um angemessene Folgemaßnahmen zu ermöglichen.

In der geänderten Fassung⁷ der bis zum 19. Mai 2018 geltenden Richtlinie 2000/30/EG sind bestimmte Bedingungen für die Durchführung der technischen Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, festgelegt. Durch Richtlinie 2010/47/EU wurden die Fahrzeugklassen und Prüfpunkte in Anhang I der Richtlinie mit Wirkung vom 1. Januar 2012 angepasst.

Vor der Anpassung wurden die Fahrzeuge im Bericht über die technische Unterwegskontrolle (Anhang I) nach Klassen definiert, z. B. als Lastzüge, worunter alle Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer Gesamtmasse von über 3,5 t (Klassen N2 und N3) und einem Anhänger (Klassen O3 und O4) gefasst wurden. Gleichzeitig waren Fahrzeuge der Klasse N2 unter „Fahrzeuge, die leichte Güter transportieren“ und Fahrzeuge der Klasse N3 unter „Lastkraftwagen“ anzugeben, Fahrzeuge der Klassen O3 und O4 hingegen unter „Anhänger“ bzw. „Sattelanhänger“.

Eine der Änderungen, die durch die Richtlinie 2010/47/EU eingeführt wurde, war eine andere Art der Kategorisierung der Fahrzeuge, bei der ihre Klassenbezeichnung gemäß den Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung verwendet wurde. In der Folge kann ein Fahrzeug, das zuvor in mehreren Fahrzeugklassen hätte angegeben werden können, nunmehr nur noch in einer Fahrzeugklasse angegeben werden. Darüber hinaus sind Zugfahrzeuge und Anhänger getrennt anzugeben. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass das Zugfahrzeug und der Anhänger in verschiedenen Mitgliedstaaten zugelassen sein können, liefern diese überarbeiteten Klassifizierungen genauere Informationen und verbessern gleichzeitig die Situation für die Mitgliedstaaten, sollte es notwendig sein, einen anderen Mitgliedstaat zu benachrichtigen, wenn bei einem in diesem Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeug schwerwiegende Mängel festgestellt wurden.

3. VON DEN MITGLIEDSTAATEN ÜBERMITTELTE DATEN

Dies ist der siebte Bericht über die Anwendung der Richtlinie 2000/30/EG in den Mitgliedstaaten und er bezieht sich auf die Kalenderjahre 2017–2018. Es sei darauf hingewiesen, dass Richtlinie 2000/30/EG am 20. Mai 2018 durch die Richtlinie 2014/47/EU

⁷ Richtlinie 2010/47/EU der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Anpassung der Richtlinie 2000/30/EG, ABl. L 173 vom 8.7.2010, S. 33.

aufgehoben wurde. Der erste Bericht auf der Grundlage von Richtlinie 2014/47/EU wird jedoch erst die Jahre 2019–2020 abdecken. Dies bedeutet, dass die Mitgliedstaaten in Ermangelung von in Richtlinie 2014/47/EU festgelegten Übergangsmaßnahmen ermutigt wurden, ihren Bericht gemäß den Anforderungen der Richtlinie 2000/30/EG auch für den Zeitraum zwischen dem 20. Mai 2018 und dem 31. Dezember 2018 vorzulegen, um das Ziel der Richtlinie 2000/30/EG und der Richtlinie 2014/47/EU zu erreichen, das sich nicht geändert hat, obwohl die durchgeführten Kontrollen und die dabei erhobenen Daten bereits auf der Grundlage der Richtlinie 2014/47/EU durchgeführt wurden. Diese Rechtslücke verursachte erhebliche praktische Probleme für die Mitgliedstaaten und führte in einigen Fällen zu fehlerhaften Berichten, daher sollten Schlussfolgerungen nur mit Vorsicht gezogen werden. Die Frist für die Mitgliedstaaten, ihre Daten für diesen Berichtszeitraum an die Kommission zu übermitteln, endete am 31. März 2019.

Um die Berichtspflicht zu erleichtern und der bisherigen Praxis folgend, hat die Kommission Mitte Februar 2019 ein Informationsschreiben an die Mitgliedsstaaten versandt. Diesem Schreiben lag eine vorgefertigte Vorlage bei (die gemeinsam von der Kommission und den Experten der Mitgliedstaaten entwickelt wurde), und die Mitgliedstaaten wurden ermutigt, diese Vorlage für ihre Rückmeldungen auf elektronischem Wege zu verwenden, um so die Bearbeitung der Daten zu vereinfachen, sobald alle Informationen eingegangen sein würden. Im März 2019 wurde dann eine Erinnerungsmitteilung herausgegeben, in der die Mitgliedstaaten darauf hingewiesen wurden, dass die Frist für das Einreichen ihrer Rückmeldungen näher rücke. Eine dritte Erinnerung wurde im Mai 2019 an diejenigen Mitgliedstaaten verschickt, die ihre Berichte nicht fristgerecht übermittelt hatten. Es folgte ein weiterer spezifischer Austausch zwischen der Kommission und bestimmten Mitgliedsstaaten. Alle Mitgliedstaaten nutzten die vorgefertigte Vorlage, um ihre Daten elektronisch zu übermitteln, was begrüßt wurde, da es die Datenerhebung vereinfachte.

Allerdings haben nicht alle Mitgliedstaaten die Frist für die Einreichung ihrer Daten eingehalten. Estland, Griechenland, Zypern, Lettland, Litauen, die Niederlande, Österreich, Polen, Portugal und Schweden haben die Daten rechtzeitig vor Fristende am 31. März 2019 übermittelt. Einige andere Mitgliedstaaten waren nur etwas verspätet (Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Irland, Luxemburg, Slowenien und das Vereinigte Königreich), während andere (Malta, Ungarn, Frankreich, Spanien und Finnland) ihre Daten erst im September 2019 übermittelten. Während dieses Zeitraums wurde gegen keinen Mitgliedstaat ein Vertragsverletzungsverfahren wegen Nichtübermittlung der Daten an die Kommission eingeleitet.

Siebzehn Mitgliedstaaten, nämlich Österreich, Bulgarien, die Tschechische Republik, Dänemark, Estland, Finnland, Deutschland, Ungarn, Irland, Lettland, Litauen, Luxemburg, die Niederlande, Polen, Rumänien, Slowenien und Schweden, übermittelten Daten über außerhalb der EU zugelassene Fahrzeuge, die nach Zulassungsland klassifiziert wurden. Belgien, Italien und das Vereinigte Königreich legten die Gesamtzahl der Kontrollen von außerhalb der EU zugelassenen Fahrzeugen vor, ohne anzugeben, auf welche Mitgliedsstaaten sich diese beziehen. Das Format der von der Slowakei mitgeteilten detaillierten statistischen Daten für außerhalb der EU zugelassene Fahrzeuge war nicht verwendbar, sodass die Daten nicht berücksichtigt werden konnten.

Frankreich, Spanien und Griechenland haben keine Informationen über Drittländer und Kroatien übermittelt. Griechenland bestätigte allerdings, dass es keine Fahrzeuge aus diesen geografischen Gebieten kontrolliert habe. Zypern legte keine Informationen über Fahrzeuge

aus anderen Mitgliedstaaten vor und bestätigte, dass nur in seinem Hoheitsgebiet zugelassene Fahrzeuge kontrolliert wurden. Auch Malta hat keine Daten für Fahrzeuge aus Drittländern vorgelegt und bestätigte, dass keine solchen Kontrollen durchgeführt wurden. Darüber hinaus stellten Malta und Österreich auch Informationen für die Fahrzeugklasse T5 zur Verfügung, eine Verpflichtung, die unter die Richtlinie 2014/47/EU fällt.

Schließlich stellten zwölf Mitgliedstaaten, und zwar Österreich, Bulgarien, die Tschechische Republik, Dänemark, Frankreich, Malta, die Niederlande, Portugal, Rumänien, Slowenien, die Slowakei und das Vereinigte Königreich, zusätzliche Informationen zu Mängelcodes innerhalb der Prüfpunkte zu Verfügung (z. B. (1) Bremsanlage, 1.1.8. Kupplung/Kupplungskopf für Anhängerbremsen). Diese Details wurden durch die Richtlinie 2010/47/EU eingeführt, mit der Anhang I der Richtlinie 2000/30/EG ab dem 1. Januar 2012 geändert wurde; es ist jedoch nicht obligatorisch, diese zusätzliche Detailebene mitzuteilen.

Nach der ersten Analyse der nationalen Berichte nahm die Kommission Kontakt mit mehreren Mitgliedstaaten auf, um zu klären, welches die möglichen Gründe für außergewöhnliche Ergebnisse oder Veränderungen im Vergleich zum vorherigen Berichtszeitraum zu verstehen. Den Erklärungen der Mitgliedstaaten zufolge gibt es eine Reihe von Umständen, die sich negativ auf Umfang und Qualität der technischen Unterwegskontrollen ausgewirkt hätten. Hierzu gehörten u. a. die Datenerhebung auf der Grundlage der Richtlinie 2014/47/EU, die Reorganisation oder Dezentralisierung der Zuständigkeiten und finanzielle Beschränkungen, die zu Personalmangel, einer kleineren Zahl an Kontrollen und eingeschränktem Zugang zu Prüfausrüstung geführt hätten. Der Austausch mit den Mitgliedstaaten zeigte auch, dass es erhebliche Unterschiede im Verständnis und in der Durchführung der Datenerhebung und der Berichterstattung gibt, was ebenfalls zu den Unterschieden beigetragen haben kann. Da die Richtlinie 2014/47/EU ab dem 20. Mai 2018 für eine größere Harmonisierung der Prüfverfahren, der Bewertung von Mängeln, der Verwendung von Prüfgeräten und der Anforderungen an die Berichte sorgen wird, werden sich diese Unterschiede möglicherweise verringern. Der erste Bericht auf der Grundlage der Richtlinie 2014/47/EU wird den Zeitraum 2019–2020 abdecken, und die Mitgliedstaaten müssen ihre nationalen Berichte bis zum 31. März 2021 vorlegen.

4. GEGENSTAND DER KONTROLLE

Mindestens die Angaben zu den Prüfbereichen gemäß Nummer 10 des in Anhang I der Richtlinie 2000/30/EG aufgeführten Musters für einen Bericht sind der Kommission zu übermitteln. Diese sind:

- Identifizierung,
- Bremsanlage,
- Lenkung,
- Sicht,
- Lichtanlage und Elektrik,
- Achsen, Räder, Reifen, Aufhängung,
- Fahrgestell und am Fahrgestell befestigte Teile,
- sonstige Geräte einschließlich Fahrtenschreiber und Geschwindigkeitsbegrenzer,

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

Um die Aufzeichnung der von den Prüfern in diesen Bereichen festgestellten Mängel zu erleichtern, sollte der Kontrollbericht außerdem auf der Rückseite eine vollständige Liste der Prüfpunkte enthalten. Die Prüfer sind verpflichtet, auf dem Bericht (unter Verwendung der vorab festgelegten Codes) alle Bereiche zu markieren, in denen sie Mängel festgestellt haben, und dem Fahrzeugführer eine Kopie dieses Berichts auszuhändigen, sobald sie ihre Kontrolle abgeschlossen haben.

Ist der Prüfer der Auffassung, dass festgestellte Mängel ein Sicherheitsrisiko darstellen können und dass aufgrund dessen insbesondere in Bezug auf die Bremsanlage eine eingehende Überprüfung gerechtfertigt ist, kann er anordnen, dass das Fahrzeug zur gründlicheren Kontrolle in eine spezielle technische Prüfstelle gebracht wird.

Wenn sich bei der Kontrolle herausstellt, dass ein Nutzfahrzeug ein bedeutendes Risiko für seine Insassen oder für andere Verkehrsteilnehmer darstellt, kann die Benutzung dieses Fahrzeugs bis zur Beseitigung der festgestellten gefährlichen Mängel vorläufig untersagt werden.

5. STATISTISCHE DATEN

5.1. Umfang der Kontrollen

Im Vergleich zum Berichtszeitraum 2015–2016 wurden im Berichtszeitraum 2017–2018 **1 048 863 Fahrzeuge weniger** kontrolliert, was einem **Rückgang von 20,9 %** entspricht.

Es ist zu beachten, dass im Zeitraum 2015–2016 bereits **534 473 Kontrollen weniger** als in den Jahren 2013–2014 durchgeführt wurden. Während in den Jahren 2011–2012 **6 016 947** Fahrzeuge kontrolliert wurden, waren es in den Jahren 2017–2018 nur **3 980 900**, was bedeutet, dass die Zahl der durchgeführten Kontrollen von 2011 bis 2018 um 1/3 gesunken ist. Sollte der Rückgang der Zahl der Kontrollen mit einem höheren Anteil an aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeugen einhergehen und so auf ein verbessertes Auswahlssystem für die Kontrollen hindeuten, wäre der Rückgang der Kontrollen nicht alarmierend, aber wie die Zahlen zeigen, ist dies nicht unbedingt der Fall.

Tabelle 1: Zahl der Kontrollen – Vergleich 2015–16 und 2017–18

Berichterstattender Mitgliedstaat (MS)	Kontrollierte Fahrzeuge 2015–2016	Kontrollierte Fahrzeuge 2017–2018	Unterschiede zwischen 2015–2016 und 2017–2018	% Unterschied zwischen 2015–2016 und 2017–2018
Österreich	42 438	39 754	-2 684	-6,3 %
Belgien	9 693	11 282	1 589	16,4 %
Bulgarien	250 516	153 748	-96 768	-38,6 %
Kroatien	39 204	22 169	-17 035	-43,5 %
Zypern	6 214	5 984	-230	-3,7 %
Tschechische Republik	88 389	96 261	7 872	8,9 %

Dänemark	3 753	5 054	1 301	34,7 %
Estland	2 768	2 281	-487	-17,6 %
Finnland	8 390	12 060	3 670	43,7 %
Frankreich	996 892	612 476	-384 416	-38,6 %
Deutschland	1 620 465	1 247 506	-372 959	-23,0 %
Griechenland	5 395	360	-5 035	-93,3 %
Ungarn	195 905	202 323	6 418	3,3 %
Irland	29 840	27 501	-2 339	-4,5 %
Italien	5 514	5 446	-68	-1,2 %
Lettland	8 652	8 804	152	1,8 %
Litauen	70 586	50 238	-20 348	-28,8 %
Luxemburg	398	2 107	1 709	429,4 %
Malta	6 943	6 305	3 172	-9,2 %
Niederlande	6 709	10 989	1 004	63,8 %
Polen	627 384	758 414	131 030	20,9 %
Portugal	1 522	962	-560	-36,8 %
Rumänien	13 144	19 535	6 391	48,6 %
Slowakei	18 760	23 582	4 822	25,7 %
Slowenien	4 945	5 402	457	9,2 %
Spanien	654 392	345 620	-308 772	-47,2 %
Schweden	45 417	44 711	-706	-1,6 %
Vereinigtes Königreich	265 535	260 026	-5 509	-2,1 %
Insgesamt	5 029 763	3 980 900	-1 048 863	-20,9 %

Sechzehn Mitgliedstaaten führten im Zeitraum 2017–2018 weniger Kontrollen durch als im Zeitraum 2015–2016.

Der prozentuale Rückgang reichte von 1,2 % bei Italien bis zu 93,3 % im Fall von Griechenland. Andere Mitgliedstaaten, die einen deutlichen Rückgang verzeichneten, waren Spanien (47,2 %), Kroatien (43,5 %), Bulgarien (38,6 %), Frankreich (38,6 %) und Portugal (36,8 %). Zu den Gründen für die Reduzierung der Kontrollen erklärten die Mitgliedstaaten, dass dies an einer Kombination aus geringeren Ressourcen, Reorganisation, Änderungen der nationalen Gesetzgebung und Anwendung der Vorschriften liege, nur Schweden stellte klar, dass es einen risikobasierten Ansatz gemäß der Richtlinie 2014/47/EU angewandt habe.

Auf der anderen Seite verzeichneten zwölf Mitgliedsstaaten einen Anstieg der Zahl der Kontrollen im Zeitraum 2017–2018. Die prozentualen Steigerungen reichten von 1,8 % im Fall Lettlands bis zu 48,6 % bei Rumänien, 63,8 % bei den Niederlanden und 429,4 % bei Luxemburg.

5.2. Herkunft der kontrollierten Fahrzeuge

Die nachstehende Tabelle 2 gibt einen Überblick über die Herkunft der von den Mitgliedstaaten kontrollierten Fahrzeuge. Wie bereits erwähnt, übermittelte nur Zypern keine Daten über die Kontrolle von ausländischen, d. h. in einem anderen Mitgliedstaat oder außerhalb der EU zugelassenen Fahrzeugen. Siebenundzwanzig Mitgliedstaaten meldeten Daten über Kontrollen von Fahrzeugen, die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, und zwanzig Mitgliedstaaten führten auch Kontrollen von außerhalb der EU zugelassenen Fahrzeugen durch, die in ihrem Hoheitsgebiet unterwegs waren.

Einige Kernpunkte aus Tabelle 2 sind, dass 57,7 % der im Zeitraum 2017–2018 durchgeführten Kontrollen Fahrzeuge betrafen, die in dem kontrollierenden Mitgliedstaat zugelassen waren, 34,1 % Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, und nur 8,2 % Fahrzeuge, die außerhalb der EU zugelassen waren.

Nur 14,4 % der in Luxemburg durchgeführten Kontrollen betrafen dort zugelassene Fahrzeuge, während 80,1 % der Kontrollen Fahrzeuge aus einem anderen Mitgliedstaat betrafen. Andererseits waren 49,4 % bzw. 63,4 % der von den polnischen und bulgarischen Behörden kontrollierten Fahrzeuge in diesen Mitgliedstaaten zugelassen, während sie bei den außerhalb der EU zugelassenen Fahrzeugen anteilig mehr Kontrollen durchführten als bei Fahrzeugen aus anderen Mitgliedstaaten. Diese Zahlen der Statistik erklären sich vermutlich durch die geografische Lage dieser Mitgliedstaaten und ihr hohes Transitverkehrsaufkommen.

Tabelle 2: Herkunft der geprüften Fahrzeuge

Berichterstattender Mitgliedstaat (MS)	Im MS zugelassen	In einem anderen MS zugelassen	Außerhalb der EU zugelassen	Insgesamt	Fahrzeuge des MS (%)
Österreich	16 667	21 399	1 688	39 754	41,9 %
Belgien	3 825	7 118	339	11 282	33,9 %
Bulgarien	97 469	14 782	41 497	153 748	63,4 %
Kroatien	18 418	3 751	0	22 169	83,1 %
Zypern	5 984	0	0	5 984	100,0 %
Tschechische Republik	54 001	39 397	2 863	96 261	56,1 %
Dänemark	4 199	806	49	5 054	83,1 %
Estland	1 858	152	271	2 281	81,5 %
Finnland	7 408	2 102	2 550	12 060	61,4 %
Frankreich	220 388	392 088	0	612 476	36,0 %
Deutschland	735 289	475 644	36 573	1 247 506	58,9 %
Griechenland	204	156	0	360	56,7 %
Ungarn	148 164	51 517	2 642	202 323	73,2 %
Irland	24 539	2 953	9	27 501	89,2 %
Italien	4 480	954	12	5 446	82,3 %
Lettland	5 491	2 908	405	8 804	62,4 %
Litauen	35 081	9 137	6 020	50 238	69,8 %

Luxemburg	303	1 726	78	2 107	14,4 %
Malta	6 277	28	0	6 305	99,6 %
Niederlande	7 816	2 993	180	10 989	71,1 %
Polen	374 840	158 367	225 207	758 414	49,4 %
Portugal	935	27	0	962	97,2 %
Rumänien	18 686	513	336	19 535	95,7 %
Slowakei	14 923	8 659	0	23 582	63,3 %
Slowenien	4 271	1 028	103	5 402	79,1 %
Spanien	316 637	28 983	0	345 620	91,6 %
Schweden	37 658	6 727	326	44 711	84,2 %
Vereinigtes Königreich	131 402	122 409	6 215	260 026	50,5 %
Insgesamt	2 297 213	1 356 324	327 363	3 980 900	57,7 %
Schweiz	85 873	91 914	3 935	181 722	47,3 %
Insgesamt	2 383 086	1 448 238	331 298	4 162 622	57,2 %

5.3. Aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge

Verglichen mit 2015–2016 wurden im Berichtszeitraum 2017–2018 99 617 **weniger Fahrzeuge** aus dem Verkehr gezogen, was eine **Verringerung um 24,7 %** bedeutet. Nachstehende Tabelle 3 enthält eine Aufschlüsselung für jeden Mitgliedstaat. Bedenkt man, dass gleichzeitig auch die Zahl der kontrollierten Fahrzeuge im Vergleich zu 2015–2016 um 20,9 % zurückgegangen ist, spricht dies nicht für eine Verbesserung der Auswahlmethode.

Tabelle 3: Aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge – Vergleich 2015–16 und 2017–18

Berichterstattender Mitgliedstaat (MS)	Aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge 2015–2016	Aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge 2017–2018	Unterschiede zwischen 2015–2016 und 2017–2018	% Unterschied zwischen 2015–2016 und 2017–2018
Österreich	24 194	25 180	986	4,1 %
Belgien	691	1 015	324	46,9 %
Bulgarien	1 646	1 720	74	4,5 %
Kroatien	2 548	1 675	-873	-34,3 %
Zypern	1 232	1 012	-220	-17,9 %
Tschechische Republik	375	7 620	7 245	1 932,0 %
Dänemark	1 192	1 292	100	8,4 %
Estland	2 636	2 067	-569	-21,6 %
Finnland	163	5 384	5 221	3 203,1 %
Frankreich	103 720	49 592	-54 128	-52,2 %
Deutschland	26 768	26 912	-469	-1,7 %
Griechenland	71	12	-59	-83,1 %
Ungarn	8 388	8 830	442	5,3 %

Irland	1 909	1 420	930	189,8 %
Italien	2 923	2 864	-59	-2,0 %
Lettland	61	833	772	1 265,6 %
Litauen	311	1 371	1 060	340,8 %
Luxemburg	12	34	22	183,3 %
Malta	3 674	3 172	-502	-13,7 %
Niederlande	172	1 004	832	483,7 %
Polen	38 374	34 017	-4 357	-11,4 %
Portugal	776	8	-768	-99,0 %
Rumänien	3 825	1 804	-2 021	-52,8 %
Slowakei	5 955	4 575	-1 380	-23,2 %
Slowenien	109	154	45	41,3 %
Spanien	57 239	60 546	3 307	5,8 %
Schweden	42 087	1 827	-40 260	-95,7 %
Vereinigtes Königreich	72 886	58 380	-14 506	-19,9 %
Insgesamt	403 937	304 320	-99 617	-24,7 %

Vierzehn Mitgliedstaaten verzeichneten im Berichtszeitraum 2017–2018 im Vergleich zum Berichtszeitraum 2015–2016 einen Anstieg der Zahl an aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeugen. Der prozentuale Anstieg reichte von 4,1 % im Fall Österreichs bis zu etwa 3 203 % im Falle Finnlands, dessen Ergebnis wahrscheinlich auf einen stärker risikobasierten Auswahlansatz zurückzuführen ist. Andere Mitgliedstaaten, die einen bemerkenswerten Anstieg verzeichneten, waren die Tschechische Republik (1932,0 %), Lettland (1265,6 %), die Niederlande (483,7 %) und Litauen (340,8 %).

Vergleicht man diese Zuwächse mit der entsprechenden Veränderung beim Kontrollvolumen in den betreffenden Mitgliedstaaten mit Ausnahme Litauens (das einen Rückgang von 28,8% verzeichnete), so verzeichneten Finnland, die Tschechische Republik, Lettland und die Niederlande einen Anstieg des Kontrollvolumens um 43,7%, 8,9%, 1,8% bzw. 63,8%. Aus den Daten geht daher offensichtlich hervor, dass jedenfalls Litauen seine Kontrollpolitik zugunsten eines stärker risikobasierten Ansatzes geändert haben muss, was zu höheren Außerbetriebnahmen geführt hat.

Andererseits verzeichneten vierzehn Mitgliedstaaten einen Rückgang der Zahl der erfassten aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge, der von 1,7 % im Fall Deutschlands bis zu 99,0 % bei Portugal reicht, das für den aktuellen Berichtszeitraum nur 8 Betriebsverbote im Vergleich zu 776 für den Zeitraum 2015–2016 meldete.

5.4. Herkunft der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge

Tabelle 4 fasst die von den Mitgliedstaaten übermittelten Daten zusammen und zeigt, dass der Prozentsatz der aus dem Verkehr gezogenen inländischen Fahrzeuge zwischen 0,9 % in Portugal, 1,1 % in Bulgarien, 1,3 % in Deutschland und 2,3 % in Slowenien und über 50,0 % in Österreich, Estland, Italien und Malta liegt. Der Prozentsatz der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge mit Zulassung in der EU (außerhalb des meldenden Mitgliedstaats)

reicht von 1,4 % in Luxemburg über 1,8 % in Bulgarien und 2,1 % in Polen bis zu über 50,0 % in Österreich und Estland. Auffällig ist, dass die Rate der aus dem Verkehr gezogenen inländischen Fahrzeuge in Estland über 90 % beträgt, was auf die Methodik der Datenerhebung zurückzuführen ist, wohingegen die Gesamtrate für aus dem Verkehr gezogene inländische Fahrzeuge in allen Mitgliedstaaten zusammen bei 8,1 % liegt, was einen leichten Anstieg gegenüber dem Wert von 7,9 % im Berichtszeitraum 2015–2016 bedeutet.

Bei der Betrachtung der Unterschiede zwischen dem Anteil an aus dem Verkehr gezogenen inländischen Fahrzeugen und dem an in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugen haben sechs Mitgliedstaaten, nämlich Österreich, Belgien, Frankreich, Deutschland, Luxemburg und das Vereinigte Königreich, Daten vorgelegt, die darauf hindeuten könnten, dass in einem anderen Mitgliedsstaat zugelassene Fahrzeuge höhere Verkehrs- und Betriebssicherheitsstandards erfüllen, da mehr aus dem Verkehr gezogene inländische Fahrzeuge gemeldet wurden. Die Mitgliedstaaten, die eine Abweichung des Anteils an aus dem Verkehr gezogenen inländischen Fahrzeugen von mehr als 10 % verzeichneten, waren Dänemark (13,7 %), Estland (23,9 %), Italien (39,2 %), Malta (36,2 %) und Spanien (13,0 %). Auf der anderen Seite ist der einzige Mitgliedstaat, der eine Abweichung von etwa 10,0 % beim Anteil an in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeugen aufweist, das Vereinigte Königreich (9,2 %).

Der durchschnittliche Anteil an in der EU zugelassenen aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeugen (ohne inländische Fahrzeuge) liegt in den 28 Mitgliedstaaten bei 7,6 %, was gegenüber dem entsprechenden Wert für den Berichtszeitraum 2015–2016 einen Rückgang von 9,0 % bedeutet.

Zypern kontrollierte keine in der übrigen EU zugelassenen Fahrzeuge, vermutlich aufgrund seiner geografischen Lage innerhalb der Union. Da Portugal keinerlei Daten für außerhalb der EU zugelassene Fahrzeuge übermittelt hat, könnte der Anteil von aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeugen von 7,6 % fraglich sein in dem Sinne, dass er keine Daten aus einem Mitgliedstaat enthält.

Tabelle 4: Aufschlüsselung der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge – Inland/EU

Berichterstattender Mitgliedstaat (MS)	Aus dem Verkehr gezogene inländische Fahrzeuge			Aus dem Verkehr gezogene EU-Fahrzeuge (ohne meldenden Mitgliedstaats)		
	Zahl kontrollierter inländischer Fahrzeuge	Zahl inländischer aus dem Verkehr gezogener Fahrzeuge	Anteil inländischer aus dem Verkehr gezogener Fahrzeuge (%)	Zahl kontrollierter EU-Fahrzeuge	Zahl aus dem Verkehr gezogener EU-Fahrzeuge	Anteil aus dem Verkehr gezogener EU-Fahrzeuge (%)
Österreich	16 667	10 297	61,8 %	21 399	13 627	63,7 %
Belgien	3 825	444	11,6 %	7 118	542	7,6 %
Bulgarien	97 469	1 111	1,1 %	14 782	263	1,8 %
Kroatien	18 418	1 502	8,2 %	3 751	173	4,6 %
Zypern	5 984	1 012	16,9 %	0	0	k.A.
Tschechische Republik	54 001	5 126	9,5 %	39 397	2 362	6,0 %

Dänemark	4 199	1 167	27,8 %	806	114	14,1 %
Estland	1 858	1 715	92,3 %	152	104	68,4 %
Finnland	7 408	3 385	45,7 %	2 102	730	34,7 %
Frankreich	220 388	23 915	10,9 %	392 088	25 677	6,5 %
Deutschland	735 289	9 914	1,3 %	475 644	15 796	3,3 %
Griechenland	204	5	2,5 %	156	7	4,5 %
Ungarn	148 164	6 845	4,6 %	51 517	1 940	3,8 %
Irland	24 539	1 253	5,1 %	2 953	166	5,6 %
Italien	4 480	2 668	59,6 %	954	195	20,4 %
Lettland	5 491	511	9,3 %	2 908	260	8,9 %
Litauen	35 081	988	2,8 %	9 137	290	3,2 %
Luxemburg	303	9	3,0 %	1 726	25	1,4 %
Malta	6 277	3 168	50,5 %	28	4	14,3 %
Niederlande	7 816	562	7,2 %	2 993	405	13,5 %
Polen	374 840	20 588	5,5 %	158 367	3 378	2,1 %
Portugal	935	8	0,9 %	27	0	k.A.
Rumänien	18 686	1 714	9,2 %	513	43	8,4 %
Slowakei	14 923	3 115	20,9 %	8 659	1 460	16,9 %
Slowenien	4 271	98	2,3 %	1 028	49	4,8 %
Spanien	316 637	58 917	18,6 %	28 983	1 629	5,6 %
Schweden	37 658	1 622	4,3 %	6 727	190	2,8 %
Vereinigtes Königreich	131 402	23 357	17,8 %	122 409	33 062	27,0 %
Insgesamt	2 297 213	185 016	8,1 %	1 356 324	102 491	7,6 %
Schweiz	85 873	3 436	4,0 %	91 914	8 492	9,2 %
Insgesamt	2 383 086	188 452	7,9 %	1 448 238	110 983	7,7 %

Wie bereits erwähnt, übermittelten zwanzig Mitgliedstaaten auch Daten zu Kontrollen von Fahrzeugen, die in Ländern außerhalb der EU zugelassen waren. Weitere Details hierzu in Tabelle 5. Von 327 273 kontrollierten nicht in der EU zugelassenen Fahrzeugen wurden 16 813 **aus dem Verkehr gezogen, was einem Anteil von 5,1 %** entspricht, gegenüber einem Anteil von 8,1 % für inländische Fahrzeuge und 7,6 % für EU-Fahrzeuge (ohne inländische Fahrzeuge). Der Anteil außerhalb der EU zugelassener aus dem Verkehr gezogener Fahrzeuge stieg im Vergleich zu dem entsprechenden Anteil von EU-Fahrzeugen in Österreich (10,7 %), Estland (23,1 %) und Finnland (15,1 %) um mehr als 10,0 % an, während in Italien ein Rückgang von 12,1 % zu beobachten war.

Die Daten der Mitgliedstaaten zur Zahl der kontrollierten Fahrzeuge, die nicht in EU-Ländern zugelassen waren, reichen noch immer nicht aus, um aussagekräftige Schlussfolgerungen zu deren Betriebs- und Verkehrssicherheit zu ziehen. Im Vergleich zum Berichtszeitraum 2015–2016 stellten jedoch 9 weitere Mitgliedstaaten Daten für außerhalb der EU zugelassene Fahrzeuge zur Verfügung.

Tabelle 5: Aufschlüsselung der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge – Nicht EU-Fahrzeuge

Berichterstattender Mitgliedstaat (MS)	Aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge (nicht EU-Fahrzeuge)		
	Zahl der kontrollierten nicht EU-Fahrzeuge	Zahl der aus dem Verkehr gezogenen nicht EU-Fahrzeuge	Anteil der aus dem Verkehr gezogenen nicht EU-Fahrzeuge (%)
Österreich	1 688	1 256	74,4 %
Belgien	339	29	8,6 %
Bulgarien	41 497	346	0,8 %
Kroatien	0	0	k.A.
Zypern	0	0	k.A.
Tschechische Republik	2 863	132	4,6 %
Dänemark	49	11	22,4 %
Estland	271	248	91,5 %
Finnland	2 550	1 269	49,8 %
Frankreich	0	0	k.A.
Deutschland	36 573	1 202	3,3 %
Griechenland	0	0	k.A.
Ungarn	2 642	45	1,7 %
Irland	9	1	11,1 %
Italien	12	1	8,3 %
Lettland	405	62	15,3 %
Litauen	6 020	93	1,5 %
Luxemburg	78	0	0 %
Malta	0	0	k.A.
Niederlande	180	37	20,6 %
Polen	225 207	10 051	4,5 %
Portugal	0	0	k.A.
Rumänien	336	47	14,0 %
Slowakei	0	0	k.A.
Slowenien	103	7	6,8 %
Spanien	0	0	k.A.
Schweden	326	15	4,6 %
Vereinigtes Königreich	6 125	1 961	31,6 %
Insgesamt	327 273	16 813	5,1 %
Schweiz	3 935	530	13,5 %
Insgesamt	331 208	17 343	5,2 %

5.5. Aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge nach Fahrzeugklassen und nach Zulassungsmitgliedstaat

Anhang 1 gibt einen Überblick über den Anteil an aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeugen nach Mitgliedstaat der Zulassung. Der durchschnittliche Anteil an aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeugen aller Mitgliedstaaten betrug 7,9 %, wobei die Fahrzeugklasse N2 (Fahrzeuge über 3,5 t) mit 11,4 % am häufigsten aus dem Verkehr gezogen wurde.

Fahrzeuge der nicht näher spezifizierten Kategorie „Sonstige“ hatten einen Anteil an den aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeugen von 9,4 %. Zu dieser Kategorie dürften jedoch viele verschiedene Fahrzeugtypen gehören, wie landwirtschaftliche Fahrzeuge (Fahrzeugklasse T), leichte Anhänger (Fahrzeugklassen O1 & O2) und Kleintransporter (Fahrzeugklasse N1), deren Kontrolle auf nationalen gesetzgeberischen Maßnahmen basiert.

Seit dem 20. Mai 2018 schreibt Richtlinie 2014/47/EU jedoch die Kontrolle von schnellen Zugmaschinen (mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 40 km/h) vor, wenn diese für den gewerblichen Güterverkehr hauptsächlich auf öffentlichen Straßen eingesetzt werden.

Die Analyse der Daten zeigt, dass Fahrzeuge aus Österreich und Malta mit einem Anteil von 37,5 % bzw. 31,9 % am häufigsten aus dem Verkehr gezogen wurden. Auf der anderen Seite wurde die Weiterfahrt von deutschen und luxemburgischen Fahrzeugen mit einem Anteil von 1,7 % bzw. 2,6 % am seltensten untersagt.

Die Unterschiede zwischen diesen Anteilen lassen sich durch die Anwendung unterschiedlicher Auswahl- und Kontrollmethoden und die unterschiedliche Kategorisierung der Mängel in den einzelnen Mitgliedstaaten erklären.

Deutschland, das Vereinigte Königreich, Frankreich und Schweden kontrollierten in ihrem Hoheitsgebiet jeweils 94,1 %, 93,4 %, 93 % bzw. 85,8 % der insgesamt in ihrem Land zugelassenen Fahrzeuge. In Österreich, Bulgarien, Finnland, Kroatien, Irland, Malta, Polen, Spanien und Zypern betrug der entsprechende Anteil mehr als 50 %. Wie erwartet, deutet dies darauf hin, dass die Fahrzeuge in den meisten Fällen auf Inlandsfahrten kontrolliert werden.

Es gibt jedoch auch einige Ausnahmen. In Estland, Italien, Luxemburg, Portugal, Rumänien und Griechenland wurden beispielsweise von den nationalen Behörden weniger als 10 % der in dem jeweiligen Mitgliedstaat insgesamt zugelassenen Fahrzeuge kontrolliert.

Darüber hinaus sind in Anhang 2 die Einzelheiten der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge nach Fahrzeugklassen und Mitgliedstaat der Kontrolle aufgeführt. Die höchsten Anteile an aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeugen wurden in Estland (90,6 %), Österreich (63,3 %), Italien (52,6 %) und Malta (50,3 %) beobachtet, die niedrigsten in Portugal (0,8 %), Bulgarien (1,1 %), Luxemburg (1,6 %) und Deutschland (2,2 %). Der durchschnittliche Anteil an den aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeugen für alle EU-Mitgliedstaaten beträgt 7,6 %, ein Wert, der im Vergleich zum Berichtszeitraum 2015–2016 in etwa gleich geblieben ist. Erwartungsgemäß war in den kontrollierenden Mitgliedstaaten mit den höheren Anteilen an aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeugen auch der Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge, die auf ihrem eigenen Hoheitsgebiet zugelassen waren, am höchsten (Tabelle 4).

5.6. Von den Mitgliedstaaten gemeldete Arten von Mängeln

Anhang 3 zeigt den Anteil der Mängel in den neun Prüfpunkten, die bei den von den Mitgliedstaaten im Berichtszeitraum 2017–2018 durchgeführten Fahrzeugkontrollen festgestellt wurden.

Die bei den Kontrollen im Berichtszeitraum am häufigsten festgestellten Mängel betreffen die Verkehrs- und Betriebstauglichkeit von:

- Lichtanlage und Elektrik (26,4 % aller festgestellten Mängel),
- Achsen, Räder, Reifen, Aufhängung (16,5 % aller festgestellten Mängel),
- Bremsanlage (15,1 % aller festgestellten Mängel) und
- Fahrgestell und am Fahrgestell befestigten Teilen (12,3 %).

Innerhalb der neun Prüfbereiche enthalten die Berichte der Mitgliedstaaten erhebliche Unterschiede in der Häufigkeit der festgestellten Mängel. Beispielsweise machten in Spanien Mängel im Prüfbereich „Sonstige Geräte einschließlich Fahrtenschreiber und Geschwindigkeitsbegrenzer“ 64,9 % der insgesamt gemeldeten Mängel im Berichtszeitraum aus, während Mängel in diesem Prüfbereich im Vereinigten Königreich nur 0,8 % der insgesamt festgestellten Mängel ausmachten. Auch hier ist der Grund dafür höchstwahrscheinlich auf die unterschiedlichen Prüfmethoden in den Mitgliedstaaten zurückzuführen – möglicherweise auch in Verbindung mit einer nationalen Strategie, bei der während der Kontrolle größeres Gewicht auf einen bestimmten Prüfbereich gelegt wird. Allerdings sieht die Richtlinie 2014/47/EU ab dem 20. Mai 2018 eine größere Harmonisierung der Prüfverfahren, der Bewertung von Mängeln und der Verwendung von Prüfgeräten vor.

Vergleicht man die Zahlen mit denen des vorangegangenen Berichtszeitraums, so betrifft der deutlichste Rückgang von 21,8 % im vorangegangenen Berichtszeitraum auf 16,5 % im aktuellen Berichtszeitraum den Prüfpunkt „Achsen, Räder, Reifen und Aufhängung“ sowie den Prüfpunkt „Sonstige Geräte einschließlich Fahrtenschreiber und Geschwindigkeitsbegrenzer“ von 15,5 % im vorangegangenen Berichtszeitraum auf 11,5 % im aktuellen Berichtszeitraum. Die Mängel im Bereich „Lichtanlagen und Elektrik“ sind jedoch nach wie vor die häufigsten Mängel, mit einem Anstieg auf 26,4 % (ein Plus von 3,4 % gegenüber 23 % im vorangegangenen Berichtszeitraum). Was die anderen Prüfpunkte angeht, sind die Veränderungen im Vergleich zum vorherigen Berichtszeitraum von keiner besorgniserregenden Größenordnung; sie könnten aber auch auf erhebliche Veränderungen der Strategien der Mitgliedstaaten hindeuten.

In vier der neun Prüfpunkte, nämlich „Identifizierung“, „Sicht“, „Lichtanlage und Elektrik“ und „Sonstige Geräte einschließlich Fahrtenschreiber und Geschwindigkeitsbegrenzer“, sind die Anteile im Vergleich zum vorherigen Berichtszeitraum rückläufig. Der auf den Prüfpunkt „Lenkung“ entfallende Anteil blieb konstant bei 2,3 %. Tatsächlich lagen die Bereiche, in denen im Vergleich zum vorherigen Berichtszeitraum ein leichter Anstieg zu verzeichnen war, nämlich „Bremsanlage“, „Lichtanlage und Elektrik“, „Fahrgestell und am Fahrgestell befestigte Teile“ und „Umweltbelastung durch Emissionen und Austritt von Kraftstoff und/oder Öl“, alle unter einem Plus von 5 %.

„Lichtanlage und Elektrik“ ist darüber hinaus der Prüfpunkt mit den meisten Mängeln, da er in zwölf Mitgliedstaaten den höchsten Anteil aufweist, während die Mängel bei „Identifizierung“, „Lenkung“ und „Umweltbelastung durch Emissionen und Austritt von Kraftstoff und/oder Öl“ in den meisten Mitgliedstaaten unter 10 % liegen; eine Ausnahme bildet Frankreich, wo der Anteil der letztgenannten Kategorie nahezu 25 % erreicht, was höchstwahrscheinlich auf eine strengere Herangehensweise an die Umweltleistung des Fahrzeugs hinweist. Bei Mängeln im Zusammenhang mit „Umweltbelastung durch Emissionen und Austritt von Kraftstoff und/oder Öl“, die nicht nur eine Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen, sondern auch Auswirkungen auf die Umwelt haben, wurde nach einem Rückgang in der Vorperiode um 0,8 % (von 4,1 % auf 3,3 %) ein Anstieg um 3,0 % von 3,3 % auf 6,3 % verzeichnet.

Schließlich führten, wie in Tabelle 2 dargestellt, zwanzig Mitgliedstaaten Kontrollen an Fahrzeugen durch, die außerhalb der EU zugelassen waren. Da die Gesamtzahl dieser Kontrollen jedoch nur etwa 8 % der Gesamtzahl der während des Berichtszeitraums durchgeführten Kontrollen ausmacht, ist es nicht möglich, eindeutige Schlussfolgerungen über den Zustand der Verkehrssicherheit zu ziehen.

Der Vollständigkeit halber enthält Anhang 4 dieses Berichts gleichwohl weitere Einzelheiten insofern, als er einen Überblick über die Zahl der von den Mitgliedstaaten pro Zulassungsland kontrollierten Fahrzeuge und den Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge gibt.

6. ARTEN VON SANKTIONEN

Richtlinie 2000/30/EG sieht keine Sanktionen 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 ist oder in Verkehr gebracht wurde.

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

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

Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem ein gefährlicher Mangel festgestellt wurde, können die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, ersuchen, angemessene Maßnahmen zu ergreifen, z. B. das Fahrzeug einer erneuten technischen Überprüfung der Verkehrs- und Betriebssicherheit zu unterziehen. Es bleibt jedoch dem Mitgliedstaat der Zulassung überlassen, jede für angemessen erachtete Maßnahme zu treffen; eine Berichterstattung darüber ist nicht erforderlich.

In der Praxis umfassen die mit einem wegen gefährlicher Mängel verhängten Nutzungsverbot eines Fahrzeugs verbundenen finanziellen Auswirkungen auf ein Unternehmen nicht nur die mögliche Geldbuße, die von den Behörden des kontrollierenden Mitgliedstaats auferlegt wird. Es können weitere Kosten anfallen, z. B. die Kosten für das Abschleppen des Fahrzeugs zu einer Prüfeinrichtung für eine „gründlichere“ Kontrolle und die Kosten für die Kontrolle

selbst sowie die zur Behebung der Mängel erforderlichen Reparaturkosten. Darüber hinaus fallen indirekte Kosten für das Unternehmen aufgrund einer möglichen Nichteinhaltung seines Zeitplans an.

Schließlich müssen gemäß Richtlinie 2014/47/EU ab dem 20. Mai 2019 Angaben über Zahl und Schwere der Mängel in das nach der Richtlinie 2006/22/EG errichtete Risikoeinstufungssystem eingegeben werden⁸. Fahrzeuge von Unternehmen mit einem hohen Risikoprofil können häufiger für Unterwegskontrollen herangezogen werden.

7. ZUSAMMENFASSENDE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Wie in Kapitel 3 dieses Berichts angemerkt, sollten aufgrund der zum Vorschein getretenen Unterschiede bei Kontrollmethode, Datenerhebung und Berichterstattung keine weitreichenden Schlussfolgerungen auf der Grundlage dieses Berichts gezogen werden und die Ergebnisse sollten mit Vorsicht behandelt werden. Vor diesem Hintergrund werden im Folgenden die wichtigsten Erkenntnisse aus den für den Berichtszeitraum 2017–2018 gesammelten Daten dargestellt.

7.1. Kontrollen

Im Vergleich zum Berichtszeitraum 2015–2016 wurden im Berichtszeitraum 2017–2018 **1 048 863 weniger Fahrzeuge** kontrolliert, was einem Rückgang von 20,9 % entspricht. Den Erläuterungen der Mitgliedstaaten zufolge ist dies das Ergebnis einer Kombination von Mittelkürzungen, Umstrukturierungen, Änderungen der nationalen Gesetzgebung und der Anwendung der Vorschriften.

In jedem Fall führten sechzehn Mitgliedstaaten weniger Kontrollen durch, wobei der prozentuale Rückgang von 1,2 % im Fall Italiens bis zu 93,3 % bei Griechenland reichte. Auf der anderen Seite verzeichneten zwölf Mitgliedstaaten einen Anstieg der Zahl von durchgeführten Kontrollen, der zwischen 1,8 % im Fall Lettlands bis 429,4 % im Fall Luxemburgs lag.

57,7 % der während des Berichtszeitraums durchgeführten Kontrollen betrafen Fahrzeuge, die in dem Mitgliedstaat, in dem die Kontrolle stattfand, zugelassen waren; 34,1 % der Fahrzeuge waren in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen und 8,2 % außerhalb der EU.

Der Anteil inländischer Fahrzeuge an der Gesamtzahl der kontrollierten Fahrzeuge weist von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat ebenfalls deutliche Unterschiede auf. In Österreich, Belgien, Frankreich, Luxemburg und geringfügig auch in Polen, wo der Anteil der Kontrollen von inländischen Fahrzeugen unter 50 % liegt, sollten Anstrengungen unternommen werden, eine ausgewogenere Kontrollquote zu gewährleisten, die derjenigen der anderen Mitgliedstaaten mit erheblichem Transitverkehr besser entspricht.

⁸ Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35).

7.2. Aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge

Verglichen mit dem vergangenen Berichtszeitraum wurden 99 617 **weniger Fahrzeuge** aus dem Verkehr gezogen, dies entspricht einem **Rückgang von 24,7 %**.

Vierzehn Mitgliedstaaten verzeichneten einen Anstieg bei den aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeugen, wobei die Steigerungsraten zwischen 4,1 % bei Österreich und 3 203 % bei Finnland lagen. Andererseits verzeichneten auch vierzehn Mitgliedstaaten einen Rückgang der Zahl aus dem Verkehr gezogener Fahrzeuge, der von 1,7 % bei Deutschland bis zu einem Rückgang von 99,0% in Portugal reichte. Mit Ausnahme von Zypern, Frankreich und der Slowakei sind die Zahlen aus dem Verkehr gezogener Fahrzeuge im Allgemeinen entsprechend dem Kontrollvolumen gestiegen oder gesunken, was auf eine Änderung der Strategie in diesen Mitgliedstaaten hindeutet.

Was die Herkunft der Fahrzeuge betrifft, die aus dem Verkehr gezogen wurden, so betrug der Gesamtanteil von im Inland zugelassenen Fahrzeugen 8,1 %, von in der EU zugelassenen Fahrzeugen (mit Ausnahme der Inlandsfahrzeuge) 7,6 % und von außerhalb der EU zugelassenen Fahrzeugen 5,1 %. Dies dürfte ein Indiz sein dafür, dass die Standards für EU-Fahrzeuge unabhängig vom Herkunftsland des Fahrzeugs im Allgemeinen gleichmäßig angewandt werden. Vielleicht ist der Grund dafür, dass der Anteil an aus dem Verkehr gezogenen nicht in der EU zugelassenen Fahrzeugen niedriger ist, die Tatsache, dass die Unternehmen sich dafür entscheiden, ihre neuesten und am besten gewarteten Fahrzeuge auf diejenigen Fahrten zu schicken, die durch die EU führen. Der niedrigere Anteil an aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeugen insgesamt deutet darauf hin, dass der Ansatz einer gezielten Auswahl der zu kontrollierenden Fahrzeuge nicht sehr verbreitet ist, was sich jedoch hoffentlich mit der Durchsetzung der Richtlinie 2014/47/EU ändern wird, die die Mitgliedstaaten verpflichtet, ihre Kontrollsysteme anzupassen.

Schließlich lag der durchschnittliche Anteil an aus dem Verkehr gezogenen in der EU zugelassenen Fahrzeugen EU-weit bei 7,9 %. Die Fahrzeugklasse N2 (oder Schwerlastkraftwagen) war mit einem Anteil von 11,4 % der am häufigsten aus dem Verkehr gezogene Fahrzeugtyp. In Schweden und Malta zugelassene Fahrzeuge wurden mit einem Anteil von 37,5 % bzw. 31,9 % am häufigsten aus dem Verkehr gezogen. Auf der anderen Seite wurde die Weiterfahrt von deutschen und luxemburgischen Fahrzeugen mit einem Anteil von 1,7 % bzw. 2,6 % am seltensten untersagt. Die Gründe für den unterschiedlichen Anteil an aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeugen sind der Kommission nicht bekannt, sodass davon ausgegangen werden muss, dass sie sich aus der Anwendung unterschiedlicher Kontrollmethoden und Kategorisierungen von Mängeln in den einzelnen Mitgliedstaaten ergeben.

7.3. Mängel

Die beiden häufigsten Mängelarten, die bei den im Berichtszeitraum durchgeführten Kontrollen festgestellt wurden, betrafen die Prüfpunkte „Lichtanlage und Elektrik“ und „Achsen, Räder, Reifen und Aufhängung“. Sie standen für 26,4 % bzw. 16,5 % der insgesamt festgestellten Mängel. Der Anteil der Mängel an „Sonstige Geräte einschließlich Fahrtenschreiber und Geschwindigkeitsbegrenzer“ an der Gesamtheit

der in allen Mitgliedstaaten erfassten Mängel betrug 11,5 % gegenüber 15,5 % im vorangegangenen Berichtszeitraum. Bemerkenswert ist, dass sich die Mängel hinsichtlich der „Umweltbelastung durch Emissionen und Austritt von Kraftstoff und/oder Öl“ von 3,3 % im Berichtszeitraum 2015–2016 auf 6,3 % im aktuellen Berichtszeitraum fast verdoppelt haben, was ein positives Zeichen für mehr Umweltkontrollen von Fahrzeugen darstellt.

Allerdings bestehen zwischen den Mitgliedstaaten weiterhin erhebliche Unterschiede bei den Anteilen an aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge pro Prüfpunkt. So machten z. B. in Spanien Mängel im Prüfbereich „Sonstige Geräte einschließlich Fahrtenschreiber und Geschwindigkeitsbegrenzer“ 64,9 % der insgesamt im Berichtszeitraum festgestellten Mängel aus, während Mängel in diesem Bereich nur 0,8 % der im Vereinigten Königreich festgestellten Mängel ausmachten. Auch hier ist der Grund dafür höchstwahrscheinlich in den unterschiedlichen Kontrollmethoden der Mitgliedstaaten zu suchen. Es wird jedoch erwartet, dass die Unterschiede ab dem 20. Mai 2018 zurückgehen, sobald die Richtlinie 2014/47/EU wirksam wird, d. h. eine größere Harmonisierung der Prüfmethoden, der Bewertung von Mängeln und der Verwendung von Prüfgeräten einführt.