EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 23.3.2020
COM(2020) 109 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 2015-2016

Inhaltsverzeichnis

1. EINLEITUNG 3
2. RICHTLINIE 2000/30/EG 4
3. VON DEN MITGLIEDSTAATEN ÜBERMITTELTE DATEN 5
4. GEGENSTAND DER KONTROLLEN 6
5. STATISTISCHE DATEN 7
5.1. Umfang der Kontrollen 7
5.2. Herkunft der kontrollierten Fahrzeuge 8
5.3. Zahl der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge 10
5.4. Herkunft der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge 11
5.5. Aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge nach Fahrzeugklassen und nach Zulassungsmitgliedstaat 14
5.6. Von den Mitgliedstaaten gemeldete Arten von Mängeln 14
6. ARTEN VON SANKTIONEN 15
7. ZUSAMMENFASSENDE SCHLUSSFOLGERUNGEN 16
7.1 Kontrollen 16
7.2 Aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge 17
7.3 Mängel 17

1. EINLEITUNG

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

- 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. 1072/2009);[1]

- 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/EG)[2]);

- 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/EG[3]).

Gemäß der Richtlinie 2000/30/EG werden Nutzfahrzeuge, einschließlich Kraftfahrzeuge sowie Kraftfahrzeuganhänger und Sattelanhänger, die in den Mitgliedstaaten am Straßenverkehr teilnehmen, technischen Unterwegskontrollen unterzogen, um die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern und die Umwelt zu schützen.

Gemäß Artikel 6 teilen die Mitgliedstaaten der Kommission die folgenden über die vergangenen zwei Jahre erhobenen Daten mit:

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

Nach Erhebung dieser Daten muss die Kommission dem Rat gemäß der Richtlinie 2000/30/EG auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten übermittelten Daten einen Bericht über die Anwendung der Richtlinie sowie eine Zusammenfassung der erzielten Ergebnisse vorlegen. 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.

In der Richtlinie 2000/30/EG sind neun verschiedene Bereiche festgelegt (siehe Abschnitt 4), die Gegenstand einer technischen Unterwegskontrolle sein können. Wird bei einer Kontrolle festgestellt, dass ein Nutzfahrzeug für seine Insassen oder andere Verkehrsteilnehmer ein bedeutendes Risiko darstellt, so kann die Benutzung dieses Fahrzeugs bis zur Beseitigung der festgestellten gefährlichen Mängel untersagt werden. Auch sind nach der Kontrolle eines Fahrzeugs alle festgestellten Mängel in einem Kontrollbericht zu dokumentieren, der dem Fahrer ausgehändigt wird.

Im Jahr 2014 haben das Europäische Parlament und der Rat im Rahmen des „Pakets Verkehrssicherheit“ die Regeln und Verfahren für die technischen Unterwegskontrollen von

[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 10.8.2000, S. 1).

Nutzfahrzeugen überarbeitet. Am 3. April 2014 wurde die Richtlinie 2014/47/EU[4] (im Folgenden „Richtlinie 2014/47/EU“) erlassen. Sie gilt seit dem 20. Mai 2018. Mit der Richtlinie 2014/47/EU wurden unter anderem zwei Arten von Kontrollen eingeführt, d. h anfängliche und gründlichere Kontrollen[5], 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 Anstrengungen unternehmen, um eine im Verhältnis zur Gesamtzahl der in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge angemessene Zahl von Unterwegskontrollen durchzuführen. Der erste Bericht, bei dem dieses Ziel verpflichtend zu berücksichtigen ist, ist zum 31. März 2021 für die Jahre 2019-2020 vorzulegen.

2. RICHTLINIE 2000/30/EG

Gemäß der Richtlinie 2009/40/EG über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger sind Nutzfahrzeuge jährlich zu prüfen. Da die jährliche Prüfung jedoch als unzureichend erachtet wird, um zu gewährleisten, dass diese Fahrzeuge zwischen aufeinanderfolgenden Unterwegskontrollen in einem verkehrssicheren Zustand bleiben, ist es im Hinblick auf die Straßenverkehrssicherheit notwendig, 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 Betrieb genommen wurde, durchgeführt werden. Kontrolltätigkeiten müssen darüber hinaus so durchgeführt werden, dass Fahrern und Verkehrsunternehmern 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[6].

Unterwegskontrollen erfolgen in der Regel schrittweise. Zunächst erfolgt eine Sichtprüfung des Wartungszustands bei stehendem Fahrzeug, die ergänzt wird durch eine Prüfung der Unterlagen zu einer kürzlich durchgeführten technischen Unterwegskontrolle (sofern zutreffend) und zur technischen Überwachung. Darüber hinaus kann basierend auf der Liste der Prüfpunkte 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 gründlichen 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.

Falls ein mit gefährlichen Mängeln behaftetes Nutzfahrzeug ein schwerwiegendes Risiko für die Straßenverkehrssicherheit darstellt, kann die Benutzung eines solchen Fahrzeugs bis zur Beseitigung

---

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 Die anfänglichen Kontrollen umfassen eine Prüfung der Unterlagen und eine Sichtprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs, während die gründlicheren Kontrollen (gegebenenfalls im Anschluss an eine anfängliche Kontrolle) unter Einsatz einer mobilen Kontrolleinheit, in einer speziellen Einrichtung für Unterwegskontrollen oder in einer Prüfstelle durchgeführt werden müssen;

6 Mit der Richtlinie 2014/47/EU wurde ab dem 20. Mai 2019 in allen Mitgliedstaaten ein verpflichtendes Risikoeinstufungssystem eingeführt. Unzureichende Ergebnisse bei Unterwegskontrollen in Bezug auf Anzahl und Schwere der Mängel führen dazu, dass Unternehmen eine höhere Risikoeinstufung erhalten. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten können diese Informationen dann verwenden, um Unternehmen mit hoher Risikoeinstufung häufiger zu überprüfen.

der festgestellten Mängel untersagt werden. Darüber hinaus müssen ausländische Fahrzeuge mit schwerwiegenden Mängeln dem Zulassungsmitgliedstaat gemeldet werden, um angemessene Folgemaßnahmen zu ermöglichen.

In der bis zum 19. Mai 2018 geltenden geänderten Fassung der Richtlinie 2000/30/EG[7] waren bestimmte Bedingungen für die Durchführung der technischen Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, festgelegt. Durch die Richtlinie 2010/47/EU wurden die Fahrzeugklassen und Prüfpunkte in Anhang I mit Wirkung vom 1. Januar 2012 angepasst.

Vor der Änderung 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 mit einem Anhänger (Klassen O3 und O4) gefasst wurden. Gleichzeitig waren Fahrzeuge der Klasse N2 unter „Fahrzeuge zur Beförderung leichter Güter“ und Fahrzeuge der Klasse N3 unter „Lastkraftwagen“ anzugeben, Fahrzeuge der Klassen O3 und O4 hingegen unter „Anhänger“ und „Sattelanhänger“.

Durch die Änderung der Richtlinie 2010/47/EU wurden die Fahrzeuge jedoch anders eingruppiert, d. h. anhand der Bezeichnung der Fahrzeugklassen gemäß den Typgenehmigungsvorschriften. Aufgrund dessen kann ein Fahrzeug, das zuvor in mehreren Fahrzeugklassen hätte angegeben werden können, nunmehr nur noch einer Fahrzeugklasse zugeordnet werden. Darüber hinaus sind Zugfahrzeuge und Anhänger getrennt anzugeben. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass das Zugfahrzeug und der Anhänger in verschiedenen Mitgliedstaaten zugelassen werden können, liefern diese überarbeiteten Einstufungen genauere Informationen und verbessern gleichzeitig die Situation für die Mitgliedstaaten in den Fällen, in denen es erforderlich ist, einen anderen Mitgliedstaat zu unterrichten, wenn an einem in diesem Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeug schwerwiegende Mängel festgestellt wurden.

3. VON DEN MITGLIEDSTAATEN ÜBERMITTELTE DATEN

Dies ist der sechste Bericht über die Anwendung der Richtlinie 2000/30/EG in den Mitgliedstaaten in den Kalenderjahren 2015 und 2016. Die Frist für die Übermittlung der Daten an die Kommission für diesen Berichtszeitraum endete am 31. März 2017.

Um die Berichterstattungspflicht zu erleichtern, übermittelte die Kommission den Mitgliedstaaten Anfang Januar 2017 im Einklang mit der bisherigen Praxis ein Informationsschreiben. Diesem Schreiben war ein (von der Kommission und den Sachverständigen der Mitgliedstaaten gemeinsam ausgearbeitetes) Muster beigefügt, und die Mitgliedstaaten wurden aufgefordert, es für die Vorlage ihrer Berichte zu verwenden.

Anfang März 2017 wurde dann eine Erinnerungsmitteilung versandt, in der die Mitgliedstaaten auf den baldigen Ablauf der Frist für die Abgabe hingewiesen wurden. Jeder Mitgliedstaat nutzte das Muster für die elektronische Übermittlung seiner Daten. Dies wurde begrüßt, da es die Zusammenstellung der Daten vereinfachte.

Allerdings haben nicht alle Mitgliedstaaten die Frist für die Übermittlung ihrer Daten eingehalten. Einige (Belgien, Tschechische Republik, Finnland und Frankreich) hatten ihre Daten nur geringfügig verspätet übermittelt, während andere (Malta und die Niederlande) ihre Daten erst im Januar bzw. März 2018 übermittelten.

11 Mitgliedstaaten (Österreich, Bulgarien, Kroatien, Tschechische Republik, Deutschland, Dänemark, Estland, Luxemburg, Niederlande, Polen und Rumänien) legten auch Daten zu außerhalb der EU zugelassenen Fahrzeugen vor, aufgeschlüsselt nach Zulassungsland. Zwei weitere Mitgliedstaaten

[7] 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 8.7.2010, S. 33).

(Belgien und Italien) übermittelten die Gesamtzahl der kontrollierten Fahrzeuge, die außerhalb der EU zugelassen waren.

Zypern legte nur Daten zu inländischen Fahrzeugen vor. Irland tat dies zunächst ebenfalls, übermittelte anschließend aber einen überarbeiteten Datensatz, der Angaben zu kontrollierten Fahrzeugen enthielt, die in anderen Mitgliedstaaten zugelassen waren.

Schließlich übermittelten 13 Mitgliedstaaten (Österreich, Bulgarien, Tschechische Republik, Dänemark, Griechenland, Frankreich, Irland, Malta, Niederlande, Portugal, Rumänien, Slowakei und Vereinigtes Königreich) auch zusätzliche Angaben zu Mängelcodes innerhalb der Prüfpunkte (z. B. 1. Bremsanlage; 1.1.8. Kupplung/Kupplungskopf für Anhängerbremsen). Diese Einzelheiten wurden mit der Richtlinie 2010/47/EU eingeführt, mit der Anhang I der Richtlinie 2000/30/EG ab dem 1. Januar 2012 geändert wurde. In den Berichten müssen diese zusätzlichen Einzelheiten jedoch nicht angegeben werden.

Nach der ersten Analyse der nationalen Berichte setzte sich die Kommission mit mehreren Mitgliedstaaten in Verbindung, um zu klären, welches die möglichen Gründe für außergewöhnliche Ergebnisse oder Veränderungen im Vergleich zum vorhergehenden Zeitraum sind. Nach Angaben der Mitgliedstaaten haben sich eine Reihe von Umständen negativ auf Anzahl und Qualität der technischen Unterwegskontrollen ausgewirkt. Dazu gehörten unter anderem die Neuorganisation oder Dezentralisierung der Zuständigkeiten, aufgrund deren zeitweise keine Kontrollen durchgeführt wurden, sowie finanzielle Beschränkungen, die zu Personalmangel, einer begrenzten Zahl von Kontrollen und einem eingeschränkten Zugang zu Ausrüstung führten. Der Austausch mit den Mitgliedstaaten hat auch gezeigt, dass es erhebliche Unterschiede hinsichtlich des Verständnisses und der Durchführung der Datenerhebung und der Berichterstattung gibt, was möglicherweise ebenfalls zu den unterschiedlichen Ergebnissen beiträgt. Da die Richtlinie 2014/47/EU ab dem 20. Mai 2018 für eine stärkere Harmonisierung der Prüfverfahren, der Bewertung der Mängel, der Verwendung von Prüfgeräten und der Berichtspflichten 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 KONTROLLEN

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. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Bereiche:

- Identifizierung
- Bremsanlage
- Lenkung
- Sicht
- 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

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, im Bericht (unter Verwendung der vorab festgelegten Codes) alle Bereiche zu kennzeichnen, in denen sie Mängel festgestellt haben, und dem Fahrzeugführer nach Abschluss der Kontrolle eine Kopie dieses Berichts auszuhändigen.

Ist der Prüfer der Auffassung, dass festgestellte Mängel ein Sicherheitsrisiko darstellen können und dass aufgrund dessen insbesondere in Bezug auf die Bremsanlage weitere Prüfungen gerechtfertigt sind, so kann er anordnen, dass das Fahrzeug in einer nahegelegenen speziellen Einrichtung für Unterwegskontrollen einer gründlicheren Überprüfung unterzogen wird.

Stellt sich bei der Kontrolle heraus, dass ein Nutzfahrzeug ein bedeutendes Risiko für seine Insassen oder andere Verkehrsteilnehmer darstellt, kann zudem die Benutzung dieses Fahrzeugs untersagt werden, bis alle festgestellten gefährlichen Mängel behoben sind.

5. STATISTISCHE DATEN

5.1. Umfang der Kontrollen

Im Vergleich zu 2013-2014 wurden im Zeitraum 2015-2016 534 473 **Fahrzeuge weniger** kontrolliert, was einem **Rückgang um 9,6 %** entspricht. Tabelle 1 enthält eine Aufschlüsselung nach Mitgliedstaaten.

Im Zeitraum 2011-2012 wurden **8 145 984** Fahrzeuge kontrolliert, während im Zeitraum 2013-2014 **2 561 820 weniger, d. h. 5 584 164 Kontrollen** durchgeführt wurden. Im Zeitraum 2015-2016 war mit **5 029 763** Kontrollen ein weiterer Rückgang um rund 10 % zu verzeichnen.

Tabelle 1: Umfang der Kontrollen – Vergleich zwischen 2013-2014 und 2015-2016

Berichterstatten-der Mitgliedstaat (MS)	Im Zeitraum 2013-2014 kontrollierte Fahrzeuge	Im Zeitraum 2015-2016 kontrollierte Fahrzeuge	Unterschied zwischen den Zeiträumen 2013-2014 und 2015-2016	Unterschied zwischen den Zeiträumen 2013-2014 und 2015-2016 in %
Österreich	48 884	42 438	-6 446	-13,2 %
Belgien	18 073	9 693	-8 380	-46,4 %
Bulgarien	321 325	250 516	-70 809	-22,0 %
Kroatien	39 608	39 204	-404	-1,0 %
Zypern	1 174	6 214	5 040	429,3 %
Tschechische Republik	136 981	88 389	-48 592	-35,5 %
Dänemark	2 081	3 753	1 672	80,3 %
Estland	1 689	2 768	1 079	63,9 %
Finnland	11 152	8 390	-2 762	-24,8 %
Frankreich	1 053 692	996 892	-56 800	-5,4 %
Deutschland	1 600 728	1 620 465	19 737	1,2 %
Griechenland	16 816	5 395	-11 421	-67,9 %
Ungarn	216 504	195 905	-20 599	-9,5 %
Irland	12 939	29 840	16 901	130,6 %
Italien	15 147	5 514	-9 633	-63,6 %
Lettland	6 101	8 652	2 551	41,8 %

Litauen	79 860	70 586	-9 274	-11,6 %
Luxemburg	726	398	-328	-45,2 %
Malta	4 012	6 943	2 931	73,1 %
Niederlande	8 860	6 709	-2 151	-24,3 %
Polen	888 111	627 384	-260 727	-29,4 %
Portugal	631	1 522	891	141,2 %
Rumänien	8 135	13 144	5 009	61,6 %
Slowakei	16 211	18 760	2 549	15,7 %
Slowenien	5 113	4 945	-168	-3,3 %
Spanien	723 250	654 392	-68 858	-9,5 %
Schweden	53 527	45 417	-8 110	-15,2 %
Vereinigtes Königreich	292 838	265 535	-27 303	-9,3 %
Insgesamt	**5 584 164**	**5 029 763**	**-554 401**	**-9,9 %**

18 Mitgliedstaaten führten im Zeitraum 2015-2016 weniger Kontrollen durch als im Zeitraum 2013-2014. Prozentual reichte die Verringerung von 1 % in Kroatien bis zu einer **Verringerung um 68 % in Griechenland**. Erheblich zurückgegangen sind die Kontrollen auch in folgenden Mitgliedstaaten: Italien (64 %), Belgien (46 %), Luxemburg (45 %) und Tschechische Republik (35 %). Die Gründe für den Rückgang sind nach Angaben der Mitgliedstaaten finanzielle Beschränkungen, Personalmangel oder eine Neuorganisation der Zuständigkeiten. Darüber hinaus wirkten sich Änderungen der nationalen Rechtsvorschriften und internen Verwaltungsverfahren auch auf die Durchsetzungsmaßnahmen aus.

Andererseits verzeichneten 10 Mitgliedstaaten im Zeitraum 2015-2016 eine Zunahme der durchgeführten Kontrollen. Der prozentuale Anstieg reichte von 1,2 % in Deutschlands bis 122 % in Irland, 141 % in Portugal und 429 % in Zypern. Allerdings war der Ausgangswert Zyperns im Berichtszeitraum 2013-2014 anerkanntermaßen niedrig. Daher ist der prozentuale Anstieg relativ. Im Falle Irlands ist der Anstieg darauf zurückzuführen, dass die irischen Behörden die Zahl der Prüfer, die technische Unterwegskontrollen durchführen, erhöht haben.

5.2. Herkunft der kontrollierten Fahrzeuge

Tabelle 2 gibt einen Überblick über die Herkunft der von den Mitgliedstaaten kontrollierten Fahrzeuge. Wie bereits vorstehend gesagt, hat nur Zypern keine Daten über Kontrollen von Fahrzeugen vorgelegt, die in einem anderen Mitgliedstaat oder außerhalb der EU zugelassen sind. 27 Mitgliedstaaten übermittelten Daten über Kontrollen von Fahrzeugen, die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sind, und 13 dieser Mitgliedstaaten führten auch Kontrollen von außerhalb der EU zugelassenen Fahrzeugen durch.

Aus den Daten in Tabelle 2 geht hervor, dass im Zeitraum 2015-2016 62 % der Kontrollen inländische Fahrzeugen betrafen, 33 % Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, und 5 % Fahrzeuge, die außerhalb der EU zugelassen waren.

Erwähnenswert ist ferner, dass in Luxemburg nur 15,8 % der Kontrollen an inländischen Fahrzeugen durchgeführt wurden und dass zwar 51 % der von den polnischen Behörden kontrollierten Fahrzeuge in Polen zugelassen waren, sie jedoch doppelt so viele Kontrollen von außerhalb der EU zugelassenen Fahrzeugen durchführten wie von Fahrzeugen, die in anderen Mitgliedstaaten zugelassen waren. Diese Ergebnisse hängen vermutlich mit der geografischen Lage dieser Mitgliedstaaten zusammen.

Tabelle 2: Herkunft der kontrollierten Fahrzeuge

Berichterstattender Mitgliedstaat (MS)	Im MS zugelassen	In einem anderem MS zugelassen	Außerhalb der EU zugelassen	Insgesamt	Fahrzeuge aus dem MS (%)
Österreich	18 672	22 188	1 578	42 438	44,0 %
Belgien	2 918	6 509	266	9 693	30,1 %
Bulgarien	209 717	40 016	783	250 516	83,7 %
Kroatien	24 511	4 729	9 964	39 204	62,5 %
Zypern	6 214	0	0	6 214	100,0 %
Tschechische Republik	53 949	32 370	2 070	88 389	61,0 %
Dänemark	3 175	553	25	3 753	84,6 %
Estland	2 581	92	95	2 768	93,2 %
Finnland	6 646	1 744	0	8 390	79,2 %
Frankreich	369 857	627 035	0	996 892	37,1 %
Deutschland	1 055 997	525 616	38 852	1 620 465	65,2 %
Griechenland	4 465	930	0	5 395	82,8 %
Ungarn	145 921	49 984	0	195 905	74,5 %
Irland	28 754	1 086	0	29 840	96,4 %
Italien	4 740	756	18	5 514	86,0 %
Lettland	5 739	2 913	0	8 652	66,3 %
Litauen	56 237	14 349	0	70 586	79,7 %
Luxemburg	63	311	24	398	15,8 %
Malta	6 924	19	0	6 943	99,7 %
Niederlande	2 845	3 612	252	6 709	42,4 %
Polen	317 270	100 168	209 946	627 384	50,6 %
Portugal	1 435	87	0	1 522	94,3 %
Rumänien	12 018	768	358	13 144	91,4 %
Slowakei	9 761	8 999	0	18 760	52,0 %
Slowenien	4 048	897	0	4 945	81,9 %
Spanien	592 537	61 855	0	654 392	90,5 %
Schweden	*38 336*	*6 986*	*0*	*45 322*	*84,6 %*
Vereinigtes Königreich	130 661	134 874	0	265 535	49,2 %
Insgesamt	**3 115 991**	**1 649 446**	**264 231**	**5 029 667**	**62,0 %**
Schweiz	39 813	20 034	4 492	64 339	61,9 %
Insgesamt	**3 155 804**	**1 669 480**	**268 423**	**5 094 017**	**62 %**

5.3. Zahl der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge

Im Vergleich zu 2013-2014 wurden im Zeitraum 2015-2016 **60 112 Fahrzeuge mehr** aus dem Verkehr gezogen, was einem **Anstieg um 17,5 %** entspricht. Tabelle 3 enthält eine Aufschlüsselung

für jeden Mitgliedstaat. Da gleichzeitig die Zahl der kontrollierten Fahrzeuge im Vergleich zu 2013-2014 um 9,6 % zurückgegangen ist, könnte dies darauf hindeuten, dass in den meisten Mitgliedstaaten ein gezielterer Ansatz bei den Unterwegskontrollen verfolgt bzw. in einigen Fällen ein strengeres Kontrollsystem angewandt wird.

Tabelle 3: Aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge – Vergleich zwischen 2013-2014 und 2015-2016

Berichterstattender Mitgliedstaat (MS)	Im Zeitraum 2013-2014 aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge	Im Zeitraum 2015-2016 aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge	Unterschied zwischen den Zeiträumen 2013-2014 und 2015-2016	Unterschied zwischen den Zeiträumen 2013-2014 und 2015-2016 in %
Österreich	28 088	24 194	-3 894	-13,9 %
Belgien	997	691	-306	-30,7 %
Bulgarien	5 798	1 646	-4 152	-71,6 %
Kroatien	1 643	2 548	905	55,1 %
Zypern	1 719	1 232	-487	-28,3 %
Tschechische Republik	514	375	-139	-27,0 %
Dänemark	532	1 192	660	124,1 %
Estland	1 513	2 636	1 123	74,2 %
Finnland	*5 840*	*163*	*-5 677*	*-97,2 %*
Frankreich	2 714	103 720	101 006	3721,7 %
Deutschland	34 269	26 768	-7 501	-21,9 %
Griechenland	252	71	-181	-71,8 %
Ungarn	5 651	8 388	2 737	48,4 %
Irland	779	1 909	1 130	145,1 %
Italien	6 090	2 923	-3 167	-52,0 %
Lettland	45	61	16	35,6 %
Litauen	931	311	-620	-66,6 %
Luxemburg	31	12	-19	-61,3 %
Malta	1 937	3 674	1 737	89,7 %
Niederlande	111	172	61	55,0 %
Polen	32 969	38 374	5 405	16,4 %
Portugal	11	776	765	6954,5 %
Rumänien	357	3 035	2 678	850 %
Slowakei	6 123	5 955	-168	-2,7 %
Slowenien	477	109	-368	-77,1 %
Spanien	83 280	57 239	-26 041	-31,3 %
Schweden	40 871	*42 087*	*1 216*	*3,0 %*
Vereinigtes Königreich	80 283	72 886	-7 397	-9,2 %
Insgesamt	343 825	403 937	60 112	17,5 %

12 Mitgliedstaaten verzeichneten im Berichtszeitraum 2015-16 im Vergleich zum Zeitraum 2013-2014 einen Anstieg der Zahl der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge. Der prozentuale Anstieg reichte von 3 % in Schweden bis knapp 6955 % in Portugal, wobei der Ausgangswert Portugals mit nur 11 aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeugen im Berichtszeitraum 2013-2014 niedrig war. Erheblich zugenommen haben die Kontrollen auch in folgenden Mitgliedstaaten: Rumänien (850 %), Dänemark (124 %) und Malta (90 %). Der außergewöhnliche Anstieg um 3722 % in Frankreich ist darauf zurückzuführen, dass Frankreich für den Zeitraum 2013-2014 keine Daten zu Anhängern (Klassen O3 und O4) vorgelegt hat und dass der Bericht für 2013-2014 nicht das gesamte Spektrum der an den Unterwegskontrollen beteiligten Behörden abdeckte. Ein anderer außergewöhnlicher Anstieg ist auf die Änderungen der nationalen Rechtsvorschriften sowie auf die Methodik der Datenerhebung und -berichterstattung zurückzuführen.

Ein Vergleich dieses Anstiegs mit der entsprechenden Veränderung des Umfangs der Kontrollen in den betreffenden Mitgliedstaaten zeigt, dass lediglich Frankreich einen Rückgang um 3,6 % verzeichnete, während der Umfang der Kontrollen in Rumänien um 61,6 %, in Malta um 73,1 %, in Dänemark um 80,3 % und in Portugal um 141 % zunahm.

Andererseits verzeichneten 16 Mitgliedstaaten einen Rückgang der Zahl der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge, der von 2,7 % in der Slowakei bis 97,2 % in Finnland reichte, wobei letzterer auf Fehler in der Berichtsmethodik im Zeitraum 2013-2014 zurückzuführen war. Interessanterweise waren gleichzeitig eine Zunahme des Umfangs der Kontrollen um 15,7 % in der Slowakei und ein Rückgang um 24,8 % in Finnland zu beobachten. Auch dies lässt auf eine Änderung der Kontrollstrategie schließen in Verbindung mit der Tatsache, dass sich möglicherweise die Verkehrs- und Betriebssicherheit der Fahrzeuge verbessert.

5.4. Herkunft der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge

Tabelle 4 gibt einen Überblick über die von den Mitgliedstaaten übermittelten Daten und zeigt, dass der Prozentsatz der aus dem Verkehr gezogenen inländischen Fahrzeuge von weniger als 1 % in Bulgarien, der Tschechischen Republik, Lettland und Litauen bis zu über 50 % in Österreich, Estland, Italien, Malta, Portugal und Schweden reicht. In Estland liegt der Anteil der aus dem Verkehr gezogenen inländischen Fahrzeuge bei über 90 %, was auf die Methode der Datenerhebung zurückzuführen ist, während der Gesamtanteil der aus dem Verkehr gezogenen inländischen Fahrzeuge in allen Mitgliedstaaten 7,9 % beträgt. Es sei darauf hingewiesen, dass im Falle Schwedens bei der Überarbeitung der gemeldeten Daten ein über längere Zeit, einschließlich der Zeiträume 2013-2014 und 2015-2016, andauernder Fehler in der Datenerfassungs- und Berichterstattungsmethodik festgestellt wurde.

Was die unterschiedlichen Anteile inländischer und ausländischer Fahrzeuge betrifft, die aus dem Verkehr gezogen wurden, so deuten die von sechs Mitgliedstaaten vorgelegten Daten darauf hin, dass ausländische Fahrzeuge in Bezug auf die technische Überwachung höhere Standards erfüllen, da mehr inländische Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen wurden. Bei diesen Mitgliedstaaten, in denen der Unterschied bei ausländischen Fahrzeugen mehr als 10 % beträgt, handelt es sich um die Slowakei, Italien, Dänemark, Rumänien, Malta und Portugal.

Andererseits gab es auch zwei Mitgliedstaaten (das Vereinigte Königreich und Irland), in denen der Anteil ausländischer Fahrzeuge, die aus dem Verkehr gezogen wurden, um mehr als 10 % über dem Anteil inländischer Fahrzeuge lag.

In den 28 Mitgliedstaaten beträgt der Anteil der in der EU zugelassenen Fahrzeuge (ohne inländische Fahrzeuge), die aus dem Verkehr gezogen wurden, durchschnittlich 9,0 %, was wiederum einen leichten Rückgang gegenüber den für den Berichtszeitraum 2013-2014 angegebenen 10,4 % darstellt.

Da Zypern keine Daten zu Kontrollen ausländischer Fahrzeuge vorgelegt hat, konnten sie nicht in die Analyse einfließen. Auch im Berichtszeitraum 2013-2014 war die Situation ähnlich, vermutlich aufgrund der geografischen Lage.

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

	Im Berichterstattenden Mitgliedstaat zugelassene Fahrzeuge			In der EU zugelassene Fahrzeuge (Mit Ausnahme des Berichterstattenden Mitgliedstaats)		
Berichterstattender Mitgliedstaat	**Anzahl kontrollierter Fahrzeuge**	**Anzahl der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge**	**Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge (%)**	**Anzahl kontrollierter Fahrzeuge**	**Anzahl der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge**	**Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge (%)**
Österreich	18 672	10 315	55,2 %	22 188	12 882	58,1 %
Belgien	2 918	269	9,2 %	6 509	404	6,2 %
Bulgarien	209 717	1 144	0,5 %	40 016	500	1,2 %
Kroatien	24 511	1 655	6,8 %	4 729	301	6,4 %
Zypern	6 214	1 232	19,8 %	0	0	k.A.
Tschechische Republik	53 949	285	0,5 %	32 370	85	0,3 %
Dänemark	3 175	1 091	34,4 %	553	95	17,2 %
Estland	2 581	2 465	95,5 %	92	79	85,9 %
Finnland*	*6 646*	*130*	*2,0 %*	*1 744*	*33*	*1,9 %*
Frankreich	369 857	44,383	12,0 %	627 035	59 337	9,5 %
Deutschland	1 055 997	11 278	1,1 %	525 616	14 497	2,8 %
Griechenland	4 465	55	1,2 %	930	16	1,7 %
Ungarn	145 921	6 884	4,7 %	49 984	1 504	3,0 %
Irland	28 754	1 716	6,0 %	1 086	193	17,8 %
Italien	4 740	2 616	55,2 %	756	297	39,3 %
Lettland	5 739	32	0,6 %	2 913	29	1,0 %
Litauen	56 237	211	0,4 %	14 349	100	0,7 %
Luxemburg	63	3	4,8 %	311	9	2,9 %
Malta	6 924	3 673	53,0 %	19	1	5,3 %
Niederlande	2 845	41	1,4 %	3 612	127	3,5 %
Polen	317 270	30 026	9,5 %	100 168	2 728	2,7 %
Portugal	1 435	776	54,1 %	87	0	0,0 %
Rumänien	12 018	3 741	31,1 %	768	31	4,0 %
Slowakei	9 761	3 667	37,6 %	8 999	2 288	25,4 %
Slowenien	4 048	53	1,3 %	897	56	6,2 %
Spanien	592 537	54 802	9,2 %	61 855	2 437	3,9 %
Schweden*	38 336	1 671	4,36 %	*6 986*	*5 962*	*85,3 %*
Vereinigtes Königreich	130 661	28 735	22,0 %	134 874	44 151	32,7 %
Insgesamt	**3 116 086**	**247 403**	**7,9 %**	**1 649 446**	**148 142**	**9,0 %**
Schweiz	39 813	1 825	4,6 %	20 034	1 733	8,7 %
Insgesamt	**3 155 899**	**249 228**	**7,9 %**	**1 669 480**	**149 875**	**9 %**

Wie bereits erwähnt, haben 13 Mitgliedstaaten auch Daten zu Kontrollen von Fahrzeugen übermittelt, die in Ländern außerhalb der EU zugelassen sind. Weitere Einzelheiten sind Tabelle 5 zu entnehmen. Es wurden 264 231 nicht in der EU zugelassene Fahrzeuge kontrolliert, von denen 8392 aus dem Verkehr gezogen wurden. Der **Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge lag somit bei 3,2 %** gegenüber 7,9 % bei inländischen Fahrzeugen und 9,0 % bei in der EU zugelassenen Fahrzeugen (ohne inländische Fahrzeuge). Mit Ausnahme von Österreich, Dänemark, Estland, Italien und Rumänien entspricht der Anteil der nicht in der EU zugelassenen Fahrzeuge, die aus dem Verkehr gezogen wurden, im Allgemeinen dem Anteil der in der EU zugelassenen Fahrzeuge. Diese Mitgliedstaaten meldeten eine Verringerung des Anteils der in der EU zugelassenen Fahrzeuge, die aus dem Verkehr gezogen wurden, um jeweils 5,1 %, 6,8 %, 11 %, 16,4 % bzw. 10,8 %.

Tabelle 5: Aufschlüsselung der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge – nicht in der EU zugelassene Fahrzeuge

	Aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge (nicht in der EU zugelassene Fahrzeuge)		
Berichterstattender Mitgliedstaat	**Anzahl kontrollierter, nicht in der EU zugelassener Fahrzeuge**	**Anzahl aus dem Verkehr gezogener, nicht in der EU zugelassener Fahrzeuge**	**Anteil der aus dem Verkehr gezogenen, nicht in der EU zugelassenen Fahrzeuge(%)**
Österreich	1 578	997	63,2 %
Belgien	266	18	6,8 %
Bulgarien	783	2	0,3 %
Kroatien	9 964	592	5,9 %
Zypern	0	0	k.A.
Tschechische Republik	2070	5	0,2 %
Dänemark	25	6	24,0 %
Estland	95	92	96,8 %
Finnland	0	0	k.A.
Frankreich	0	0	k.A.
Deutschland	38852	993	2,6 %
Griechenland	0	0	k.A.
Ungarn	0	0	k.A.
Irland	0	0	k.A.
Italien	18	10	55,6 %
Lettland	0	0	k.A.
Litauen	0	0	k.A.
Luxemburg	24	0	0,0 %
Malta	0	0	k.A.
Niederlande	252	4	1,6 %
Polen	209 946	5 620	2,7 %
Portugal	0	0	k.A.
Rumänien	358	53	14,8 %
Slowakei	0	0	k.A.
Slowenien	0	0	k.A.

Spanien	0	0	k.A.
Schweden	0	0	k.A.
Vereinigtes Königreich	0	0	k.A.
Insgesamt	**264 231**	**8 392**	**3,2 %**
Schweiz	44 305	2 095	4,7 %
Insgesamt	**308 536**	**10 488**	**3,4 %**

5.5. Aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge nach Fahrzeugklassen und Zulassungsmitgliedstaat

Anhang 1 gibt einen Überblick über die Anteile der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge nach Zulassungsmitgliedstaat. Der durchschnittliche Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge in allen Mitgliedstaaten betrug 8,3 %, wobei Fahrzeuge der Klasse N3 (Lastkraftwagen) mit 9,6 % am häufigsten aus dem Verkehr gezogen wurden.

Der Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge der nicht spezifizierten Fahrzeugklasse „Sonstige“ lag bei 19,3 %. Diese Klasse umfasst jedoch wahrscheinlich viele Fahrzeugtypen, d. h. landwirtschaftliche Kraftfahrzeuge (Klasse T), leichte Anhänger (Klassen O1 und O2) und Kleintransporter (Klasse N1), deren Kontrolle auf der Grundlage nationaler Rechtsvorschriften erfolgt.

Durch die Richtlinie 2014/47/EU ist jedoch seit dem 20. Mai 2018 die Kontrolle hauptsächlich im gewerblichen Kraftverkehr auf öffentlichen Straßen genutzter Zugmaschinen mit einer Geschwindigkeit von mehr als 40 km/h vorgeschrieben.

Die unterschiedlichen Anteile der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge lassen sich durch die Anwendung unterschiedlicher Auswahl-, Kontroll- und Datenerhebungsmethoden sowie durch die unterschiedliche Einstufung der Mängel in den Mitgliedstaaten erklären.

Anhang 2 sind die Einzelheiten zu den verschiedenen Fahrzeugklassen, aufgeschlüsselt nach Mitgliedstaat der Kontrolle, zu entnehmen.

5.6. Von den Mitgliedstaaten gemeldete Arten von Mängeln

Anhang 3 sind die Anteile der Mängel zu entnehmen, die bei von den Mitgliedstaaten im Berichtszeitraum 2015-2016 durchgeführten Fahrzeugkontrollen in den neun Prüfbereichen festgestellt wurden.

Während dieses Berichtszeitraums betrafen die bei den Kontrollen am häufigsten festgestellten Mängel die Verkehrs- und Betriebssicherheit von:

- Lichtanlage und Elektrik (23,0 %), 20,9 % im vorhergehenden Berichtszeitraum);
- Achsen, Räder, Reifen, Aufhängung (21,8 %; – 20,6 % im vorhergehenden Berichtszeitraum);
- sonstigen Geräten einschl. Fahrtenschreiber und Geschwindigkeitsbegrenzer (15,5 %); - 17,4 % im vorhergehenden Berichtszeitraum) und
- Bremsanlagen (13,9 %; – 18,8 % im vorhergehenden Berichtszeitraum).

Innerhalb der neun Prüfbereiche meldeten die Mitgliedstaaten Mängel mit erheblich unterschiedlicher Häufigkeit. So machten beispielsweise in Spanien die Mängel im Prüfbereich „Sonstige Geräte einschl. Fahrtenschreiber und Geschwindigkeitsbegrenzer“ im Berichtszeitraum 86 % der insgesamt gemeldeten Mängel aus, während ihr Anteil im Vereinigten Königreich lediglich 0,6 % der insgesamt festgestellten Mängel betrug. Auch dies ist höchstwahrscheinlich darauf zurückzuführen, dass die

Mitgliedstaaten unterschiedliche Prüfverfahren anwenden, möglicherweise in Verbindung mit einer nationalen Strategie, die darauf ausgerichtet ist, bei der Kontrolle den Schwerpunkt stärker auf einen bestimmten Prüfbereich zu legen. Allerdings sieht die Richtlinie 2014/47/EU ab dem 20. Mai 2018 eine stärkere Harmonisierung der Prüfverfahren, der Bewertung der Mängel und der Verwendung von Prüfgeräten vor.

Vergleicht man die Zahlen mit denen des vorhergehenden Berichtszeitraums, so ist der stärkste Rückgang im Prüfbereich „Bremsanlagen“ zu verzeichnen, d. h. bremsbedingte Defekte machten 13,9 % der in allen Mitgliedstaaten insgesamt verzeichneten Mängel aus, während es im vorhergehenden Berichtszeitraum noch 20,7 % waren. Die Mängel im Bereich „Lichtanlage und Elektrik“ sind jedoch nach wie vor am häufigsten. Hier gab es eine Zunahme auf 23 % (von 20,4 % im vorangegangenen Berichtszeitraum). Was die übrigen Prüfbereiche betrifft, so sind die Veränderungen gegenüber dem vorhergehenden Berichtszeitraum nicht so groß, dass sie Anlass zu großer Besorgnis geben oder darauf hindeuten würden, dass die Mitgliedstaaten ihre Strategie geändert haben.

In fünf der neun Prüfbereiche – „Identifizierung“, „Bremsanlage“, „Lenkung“, „Sicht“ und „Umweltbelastung durch Emissionen und Austritt von Kraftstoff und/oder Öl“ – sind die Zahlen rückläufig. In den Bereichen, in denen im vorangegangenen Berichtszeitraum ein leichter Anstieg zu verzeichnen war – „Lichtanlage und Elektrik“, „Achsen, Räder, Reifen, Aufhängung“, „Fahrgestell und am Fahrgestell befestigte Teile“ und „Sonstige Geräte einschl. Fahrtenschreiber und Geschwindigkeitsbegrenzer“– lag der Anstieg wiederum durchgängig unter 5 %.

Auch Mängel im Zusammenhang mit der „Bremsanlage“ werden offenbar häufiger bei den Kontrollen der Behörden des Vereinigten Königreichs, Lettlands und Luxemburgs festgestellt, wo sie 33,6 %, 33,5 % bzw. 29,6 % der Mängel insgesamt ausmachten. Andererseits meldete Griechenland keine Mängel in diesem Prüfbereich.

Bei den Mängeln im Zusammenhang mit „Emissionen und Flüssigkeitsverlusten“, die nicht nur eine Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen, sondern auch Auswirkungen auf die Umwelt haben, kam es nach einem Anstieg um 0,9 % im vorhergehenden Zeitraum (von 3,2 % auf 4,1 %) zu einem Rückgang um 0,4 % (von 4,1 % auf 3,3 %), d. h. die Mängel im Zusammenhang mit den Emissionen machten 3,3 % der während des Zeitraums insgesamt verzeichneten Mängel aus.

Schließlich führten 13 Mitgliedstaaten (siehe Tabelle 2) Kontrollen an Fahrzeugen durch, die außerhalb der EU zugelassen waren. Da die Gesamtzahl dieser Kontrollen jedoch nur etwa 5 % der Gesamtzahl der während des Berichtszeitraums durchgeführten Kontrollen entspricht, ist es nicht möglich, verbindliche Schlussfolgerungen in Bezug auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit der Fahrzeuge zu ziehen.

Der Vollständigkeit halber enthält Anhang 4 dieses Berichts dennoch weitere Einzelheiten, da er einen Überblick über die Zahl der von den Mitgliedstaaten kontrollierten Fahrzeuge nach Zulassungsland und den Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge bietet.

6. ARTEN VON SANKTIONEN

Die Richtlinie 2000/30/EG sieht kein Sanktionssystem für festgestellte Verstöße vor. Stattdessen müssen die Mitgliedstaaten Sanktionen festlegen, die weder aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrers noch aufgrund des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen ist oder in Verkehr gebracht wurde, diskriminierend sein dürfen.

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

Außerdem 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, beispielsweise die erneute technische Überwachung des Fahrzeugs. Es bleibt jedoch dem Zulassungsmitgliedstaat überlassen, alle als angemessen erachteten Maßnahmen durchzuführen, über die nicht Bericht erstattet werden muss.

In der Praxis handelt es sich bei den finanziellen Auswirkungen für den Kraftverkehrsunternehmer, dem die Benutzung eines mit gefährlichen Mängeln behafteten Fahrzeugs untersagt wird, nicht nur um die potenzielle Geldbuße, die von den Behörden des Mitgliedstaats, der die Kontrolle durchführt, verhängt wird. Weitere Kosten könnten entstehen, z. B. die Kosten für das Abschleppen des Fahrzeugs zu einer Prüfstelle für eine „gründlichere“ Kontrolle, verbunden mit den Kosten für die Prüfung selbst und den Kosten für etwaige Reparaturen, die zur Behebung der Mängel erforderlich sind. Darüber hinaus fallen auch die indirekten Kosten an, die dem Unternehmer entstehen, wenn er seinen Zeitplan möglicherweise nicht einhalten kann.

Schließlich müssen gemäß der Richtlinie 2014/47/EU ab dem 20. Mai 2019[8] im Rahmen des gemäß der Richtlinie 2006/22/EG[9] geschaffenen Risikoeinstufungssystems auch Angaben zu Anzahl und Schweregrad der Mängelgemacht werden. Fahrzeuge von Unternehmen mit hohem Risikoprofil können häufiger für Unterwegskontrollen ausgewählt werden.

7. ZUSAMMENFASSENDE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Wie in Kapitel 3 dieses Berichts erwähnt, sollten aufgrund der festgestellten Unterschiede bei der Kontrollmethode, der Datenerhebung und der Berichterstattung keine weitreichenden Schlussfolgerungen auf der Grundlage dieses Berichts gezogen und die Ergebnisse mit Vorsicht behandelt werden. Vor diesem Hintergrund lauten die wichtigsten Ergebnisse aufgrund der für den Berichtszeitraum 2015-2016 erhobenen Daten:

7.1 Kontrollen

Im Vergleich zum vorhergehenden Berichtszeitraum, in dem bereits ein Rückgang um 31,5 % zu verzeichnen war, ging die Zahl der kontrollierten Fahrzeuge noch weiter zurück. Im Zeitraum 2015-2016 wurden 534 473 **Fahrzeuge weniger** kontrolliert, was einem **Rückgang um 9,6 %** entspricht. Nach Angaben der Mitgliedstaaten ist dies insgesamt auf Mittelkürzungen, Umstrukturierungen, Änderungen der nationalen Rechtsvorschriften und der Anwendung der Vorschriften sowie in einigen Fällen auf die Einführung eines gezielteren Kontrollansatzes zurückzuführen.

18 Mitgliedstaaten haben weniger Kontrollen durchgeführt, wobei die Verringerung prozentual von 1 % in Kroatien bis 68 % in Griechenland reichte. Dagegen haben zehn Mitgliedstaaten mehr Kontrollen durchgeführt, wobei die Zunahme prozentual von 1,2 % in Dänemark bis zu 429 % in Zypern reichte.

62 % der im Berichtzeitraum durchgeführten Kontrollen betrafen inländische Fahrzeuge, 33 % Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, und 5 % Fahrzeuge, die außerhalb der EU zugelassen waren.

[8] Artikel 26 Absatz 1

[9] 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).

Auch der Prozentsatz der von den einzelnen Mitgliedstaaten insgesamt kontrollierten Fahrzeuge variiert nach wie vor erheblich, was darauf hindeutet, dass weitere Anstrengungen erforderlich sein könnten, um einen ausgewogeneren Ansatz zu gewährleisten. So entfielen in Luxemburg Belgien und Frankreich weniger als 40 % aller Kontrollen auf inländische Fahrzeuge, während die Situation in anderen „Transitmitgliedstaaten" ausgewogener ist.

7.2 Aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge

Im Vergleich zum vorhergehenden Zeitraum wurden 60 112 **Fahrzeugen mehr** aus dem Verkehr gezogen, was einem **Anstieg um 17,5 %** entspricht. Dies könnte der Beginn eines mögliches positiven Trends sein und darauf hindeuten, dass mit der Umsetzung eines gezielteren Ansatzes begonnen wurde.

13 Mitgliedstaaten verzeichneten einen Anstieg der Zahl der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge, wobei die Zunahme prozentual von 3 % in Schweden bis ungefähr 7000 % in Portugal reichte. Andererseits verzeichneten 15 Mitgliedstaaten eine Verringerung der Zahl der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge, die von 2,7 % in der Slowakei bis 71,8 % in Griechenland bzw. 71,6 % in Bulgarien reichte.

Was die Herkunft der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge betrifft, so lag der Gesamtanteil der aus dem Verkehr gezogenen inländischen Fahrzeuge bei 7,9 %, der Gesamtanteil der Fahrzeuge aus anderen EU-Mitgliedstaaten bei 9,0 % und der Gesamtanteil der Fahrzeuge, die außerhalb der EU zugelassen waren, bei 3,2 %. Dies deutet darauf hin, dass die Normen auf EU-Fahrzeuge generell angewandt werden, unabhängig vom Zulassungsland des Fahrzeugs. Die Tatsache, dass weniger außerhalb der EU zugelassene Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen werden, könnte darauf zurückzuführen sein, dass die Kraftverkehrsunternehmer für Fahrten innerhalb der EU ihre neuesten und am besten gewarteten Fahrzeuge auswählen.

Der durchschnittliche Anteil der aus dem Verkehr gezogenen, in der EU zugelassenen Fahrzeuge lag n allen Mitgliedstaaten bei 8,3 %. Fahrzeuge der Klasse N3 (schwere Nutzfahrzeuge) wurden am häufigsten aus dem Verkehr gezogen, d. h. der Anteil lag bei 9,6 %. In Malta zugelassene Fahrzeuge wurden häufiger aus dem Verkehr gezogen, der Anteil lag bei 43,9 %. Deutsche und bulgarische Fahrzeuge wurden hingegen am seltensten aus dem Verkehr gezogen, die Anteile lagen bei 1,5 % bzw. 3,7 %. Ausschlaggebend für diese unterschiedlichen Zahlen könnte die Tatsache sein, dass unterschiedliche Kontrollmethoden angewandt und die Mängel in den Mitgliedstaaten unterschiedlich eingestuft werden.

7.3 Mängel

Die beiden Arten von Mängeln, die im Berichtszeitraum am häufigsten festgestellt wurden, betrafen die Prüfbereiche „Lichtanlage und Elektrik" und „Achsen, Reifen der Räder und Aufhängungen". Auf sie entfielen 23 % bzw. 21,8 % der insgesamt festgestellten Mängel. Die Mängel im Zusammenhang mit der „Bremsanlage" machten 13,9 % der in allen Mitgliedstaaten insgesamt verzeichneten Mängel aus, ein Rückgang gegenüber den 20,7 % im vorangegangenen Berichtszeitraum.

Allerdings bestehen zwischen den Mitgliedstaaten nach wie vor erhebliche Unterschiede bei den Anteilen der je Kontrollbereich aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge. So machten beispielsweise in Spanien die Mängel im Prüfbereich „Sonstige Geräte einschl. Fahrtenschreiber und Geschwindigkeitsbegrenzer" im Berichtszeitraum 86 % der insgesamt festgestellten Mängel aus, während sie im Vereinigten Königreich nur 0,6 % der insgesamt

festgestellten Mängel ausmachten. Auch hier ist der Grund dafür höchstwahrscheinlich die Tatsache, dass die Mitgliedstaaten unterschiedliche Prüfverfahren anwenden und dass die Behörden sich auf bestimmte Mängel konzentrieren. Da die Richtlinie 2014/47/EU ab dem 20. Mai 2018 für eine stärkere Harmonisierung der Prüfverfahren, der Bewertung der Mängel, der Verwendung von Prüfgeräten und der Berichtspflichten sorgen wird, werden diese Unterschiede möglicherweise abnehmen.