

16.03.18

Vk - AV - In - U

Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Verordnung zur Änderung der Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße

A. Problem und Ziel

Technische Unterwegskontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße sind – neben der regelmäßigen technischen Überwachung (Hauptuntersuchung und Sicherheitsprüfung) – ein wichtiges Instrument, um ein beständig hohes Niveau der Verkehrs- und Betriebssicherheit bei gewerblich genutzten Fahrzeugen zu erreichen. Durch eine effektive Durchführung der Kontrollen werden die Straßenverkehrssicherheit erhöht, Fahrzeugemissionen verringert sowie Wettbewerbsverzerrungen im Straßenverkehrssektor verhindert. Um diese Ziele besser erreichen zu können, wurde die Richtlinie 2014/47/EU vom 3. April 2014 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, erlassen. Sie entwickelt das geltende System für technische Unterwegskontrollen fort und aktualisiert die technischen Anforderungen der Richtlinie 2000/30/EG. Sie bedarf der Umsetzung ins nationale Recht. Gemäß Artikel 26 Absatz 1 der Richtlinie 2014/47/EU erlassen und veröffentlichen die Mitgliedstaaten bis zum 20. Mai 2017 die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften. Sie wenden diese Vorschriften ab dem 20. Mai 2018 an. Das Verkündungsdatum wird aus Gründen des verzögerten Erlasses der Ermächtigungsgrundlage verpasst. Das Anwendungsdatum wird hingegen eingehalten.

B. Lösung

Mit der vorliegenden Verordnung wird die Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße an die Regelungen der Richtlinie 2014/47/EU angepasst. Der Anwendungsbereich der Verordnung wird um die Prüfung der Fahrzeuge der Fahrzeugklasse T_b erweitert. Das System der Kontrollen wird in eine anfängliche technische Unterwegskontrolle und eine gründlichere technische Unterwegskontrolle aufgeteilt. Die bei der Kontrolle festgestellten Mängel werden nach der im Anhang II der Richtlinie 2014/47/EU vorgenommenen Bewertung in eine der Gruppen - geringe, erhebliche oder gefährliche Mängel - eingestuft. Bei der anfänglichen technischen Unterwegskontrolle darf auch eine Sichtprüfung der Sicherung der Ladung vorgenommen werden; die festgestellten Mängel sind ebenfalls in die o.g. Mängelgruppen einzustufen.

Die Ermächtigungsgrundlage für die Änderungen ist durch das Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes, des Fahrpersonalgesetzes, des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern, des Straßenverkehrsgesetzes und des Geset-

zes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes vom 16. Mai 2017 (BGBl. I S. 1214) geschaffen worden.

C. Alternativen

Der Entwurf dient der Umsetzung europarechtlicher Vorgaben. Die Richtlinie 2014/47/EU ist in nationales Recht umzusetzen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Änderungen haben keine Auswirkungen auf die Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein geänderter oder neuer Aufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch die Verordnung entsteht kein geänderter oder neuer Aufwand für die Wirtschaft.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Die durch die Richtlinie vorgegebene Mitführungspflicht der Kontrollberichte und Prüfbescheinigungen löst keine Bürokratiekosten aus.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für das Bundesamt für Güterverkehr entsteht voraussichtlicher geringer Aufwand in seiner Funktion als „nationale Kontaktstelle“ durch die Pflicht, Meldungen über vorliegende erhebliche oder gefährliche Mängel an in anderen Mitgliedsstaaten zugelassenen Nutzfahrzeugen zu melden und die Kontaktstelle des jeweiligen Mitgliedstaates zu unterrichten. Die nach der Richtlinie durchzuführenden Kontrollen entsprechen fünf Prozent der in allen Mitgliedsstaaten zugelassenen Nutzfahrzeuge.

F. Weitere Kosten

Kosten, insbesondere für die Wirtschaft und die sozialen Sicherungssysteme, entstehen nicht. Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

16.03.18

Vk - AV - In - U

**Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Verordnung zur Änderung der Verordnung über technische
Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, 15. März 2018

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Regierenden Bürgermeister
Michael Müller

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu erlassende

Verordnung zur Änderung der Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen
Prof. Dr. Helge Braun

Verordnung zur Änderung der Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße¹⁾

Vom ...

Auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 20 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310), der durch Artikel 4 des Gesetzes vom 16. Mai 2017 (BGBl. I S. 1214) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Artikel 1

Die Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße vom 21. Mai 2003 (BGBl. I S. 774), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 8. August 2017 (BGBl. I S. 3158) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. "Nutzfahrzeug": ein Kraftfahrzeug samt zugehörigem Anhänger oder Sattelanhänger, das der Beförderung von Gütern oder Fahrgästen dient und der Fahrzeugklasse M₂, M₃, N₂, N₃, O₃, O₄ des Anhanges II der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1) oder der Fahrzeugklasse T_b nach Artikel 4 Nummer 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2016/1628 (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53) geändert worden ist, angehört.“

b) In Nummer 2 werden nach dem Wort „Straßen“ die Wörter „oder hierfür durch die nach § 3 Absatz 1 zuständigen Behörden gesondert bestimmten Flächen“ eingefügt.

c) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. "Prüfpunkt": die technische Ausrüstung und Beschaffenheit der Nutzfahrzeuge, die kontrolliert werden sollen und die Sicherung der mit ihnen beförderten Ladung; die Prüfpunkte sind in den Anhängen II, III Abschnitt II und im Anhang IV der 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 und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 134, L 197 vom 4.7.2014, S. 87) aufgelistet,“

¹⁾ Diese Verordnung dient der Umsetzung der 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, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG.

- d) In Nummer 4 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
- e) Die folgenden Nummern 5 bis 8 werden angefügt:

„5. Sichtprüfung“: Inaugenscheinnahme auch im Zusammenhang mit Betätigung der betreffenden Einrichtungen,

6. „geringe Mängel“: solche ohne bedeutende Auswirkung auf die Fahrzeugsicherheit oder auf die Umwelt sowie andere geringfügige Unregelmäßigkeiten,

7. „erhebliche Mängel“: solche, die die Fahrzeugsicherheit oder die Umwelt beeinträchtigen oder durch die andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden können oder andere bedeutende Unregelmäßigkeiten,

8. „gefährliche Mängel“: solche, die eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen.“

2. § 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 werden die Wörter „und Prüferingenieure nach Anlage VIIIb Nr. 3.9 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung“ durch die Wörter „, Prüferingenieure nach Anlage VIIIb Nr. 3.9 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder die für die Durchführung von Sicherheitsprüfungen anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten“ ersetzt.
- b) In Absatz 3 werden
 - aa) das Wort „Stelle“ durch das Wort „Kontaktstelle“ und
 - bb) das Wort „Gemeinschaften“ durch das Wort „Union“ersetzt.

3. § 4 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Wörter „Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 141 vom 6.6.2009, S. 12)“ durch die Wörter „Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 20.4.2014, S. 51, L 334 vom 22.12.2015, S. 66)“ ersetzt.
- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 2 werden die Wörter „die in den Ländern durchgeführten technischen Kontrollen gemessen am jeweiligen Bestand der Nutzfahrzeuge und dem Verkehrsaufkommen mit Nutzfahrzeugen“ durch die Wörter „den jeweiligen Bestand der Nutzfahrzeuge und das Verkehrsaufkommen mit Nutzfahrzeugen in den Ländern“ ersetzt.
 - bb) Die Sätze 3 und 4 werden gestrichen.

4. § 5 wird wie folgt gefasst:

„ § 5 Kontrollen auf der Straße

(1) Die Auswahl eines Fahrzeugs für die Kontrolle und die Durchführung der Kontrollen erfolgt

1. in Ausführung von Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1100/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2008 über den Abbau von Grenzkontrollen der Mitgliedstaaten im Straßen- und Binnenschiffsverkehr (ABl. L 304 vom 14.11.2008, S. 63) und Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3912/92 des Rates vom 17. Dezember 1992 über innerhalb der Gemeinschaft durchgeführte Kontrollen im Straßen- und Binnenschiffsverkehr von in einem Drittland registrierten oder zum Verkehr zugelassenen Verkehrsmitteln (ABl. L 395 vom 31.12.1992, S. 6),

2. ohne Unterscheidung hinsichtlich der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder des Staates, in dem das Nutzfahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen wurde,

3. verdachtsunabhängig oder wenn der Verdacht besteht, dass von dem Fahrzeug eine Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit oder die Umwelt ausgeht oder – sobald und soweit möglich – durch Ermitteln von Fahrzeugen, die von Unternehmen mit einem hohen Risikoprofil im Sinne des Artikels 6 der Richtlinie 2014/47/EU betrieben werden.

(2) Das System der Kontrollen umfasst anfängliche technische Unterwegskontrollen nach den Absätzen 3 und 4 und gründlichere technische Unterwegskontrollen nach Absatz 5.

(3) Jede anfängliche technische Unterwegskontrolle beinhaltet:

1. eine Prüfung des letzten für das Nutzfahrzeug erstellten Kontrollberichts über eine Kontrolle nach der Richtlinie 2014/47/EU einschließlich der Prüfung, ob die dort festgestellten Mängel behoben worden sind,

2. eine Prüfung der letzten Prüfbescheinigung nach der Richtlinie 2014/45/EU

3. eine Sichtprüfung des technischen Zustandes des Nutzfahrzeugs.

Der Kontrollbericht nach Nummer 1 und die Prüfbescheinigung nach Nummer 2 sind zum Zweck der Kontrolle im Fahrzeug mitzuführen.

(4) Zusätzlich zu den im Absatz 3 genannten Prüfarten kann die anfängliche technische Unterwegskontrolle Folgendes beinhalten:

1. Sichtprüfung der Sicherung der Ladung des Fahrzeuges in Übereinstimmung mit § 22 Absatz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung und Anhang III Abschnitt II der Richtlinie 2014/47/EU,

2. technische Prüfung von im Anhang II der Richtlinie 2014/47/EU aufgeführten Positionen nach jeder für zweckmäßig erachteten Methode.

(5) Wird bei der anfänglichen technischen Unterwegskontrolle festgestellt, dass bestimmte in Anhang II der Richtlinie 2014/47/EU aufgeführte Positionen nicht überprüft werden können, eine solche Prüfung aber für notwendig gehalten wird, wird das Fahrzeug oder sein Anhänger einer gründlicheren Unterwegskontrolle unterzogen. Bei der gründlicheren Unterwegskontrolle werden insbesondere die Sicherheit der Brems- und Lenkanlage, der Reifen, der Räder, des Fahrgestells und die Umweltbelastung berücksichtigt.

(6) Die gründlichere technische Unterwegskontrolle wird in einer Untersuchungsstelle nach Anlage VIII d der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, unter Einsatz einer mobilen Kontrolleinheit oder in einer speziellen Einrichtung für Unterwegskontrollen durchgeführt. Soll die gründlichere Kontrolle in einer Prüfstelle oder in einer speziellen Einrichtung für Unterwegskontrollen durchgeführt werden, sind die Kontrollen so rasch wie möglich in einer der am nächsten gelegenen nutzbaren Prüfstellen oder Einrichtungen durchzuführen.

ren. Mobile Kontrolleinheiten und spezielle Einrichtungen für Unterwegskontrollen müssen über geeignete Ausstattungen zur Durchführung einer gründlicheren Kontrolle verfügen, insbesondere zur Beurteilung des Zustandes der Bremsen und der Bremswirkung, der Lenkung und der Aufhängung des Fahrzeugs und der vom Fahrzeug ausgehenden Umweltbelastung. Die Prüfer und deren Beauftragte, die die gründlichere Kontrolle durchführen, müssen die Mindestanforderungen an die Qualifikation und Ausbildung nach Artikel 13 und Anhang IV der Richtlinie 2014/45/EU erfüllen.

(7) Wenn aus dem Bericht über eine Kontrolle nach der Richtlinie 2014/47/EU oder aus einer Prüfbescheinigung nach der Richtlinie 2014/45/EU hervorgeht, dass eine der in Anhang II aufgeführten Positionen während der vorangegangenen drei Monate bereits Gegenstand einer Kontrolle war, wird bei der Kontrolle auf die erneute Überprüfung verzichtet, es sei denn, der Zustand stimmt mit dem Ergebnis des Berichts oder der Prüfbescheinigung nicht überein oder es liegt ein offensichtlicher Mangel vor.“

5. § 6 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die zuständigen Behörden oder deren Beauftragte haben einen Kontrollbericht nach dem Muster des Anhangs IV der Richtlinie 2014/47/EU zu fertigen, wenn ein erheblicher oder gefährlicher Mangel festgestellt oder eine gründlichere technische Unterwegskontrolle durchgeführt wurde.“

6. § 7 wird wie folgt gefasst:

„§ 7 Bewertung von Mängeln und Folgemaßnahmen

(1) Die bei der Kontrolle festgestellten Mängel werden nach der im Anhang II der Richtlinie 2014/47/EU vorgenommenen Bewertung in eine der Gruppen: geringe Mängel, erhebliche Mängel oder gefährliche Mängel eingestuft. Weist ein Fahrzeug Mängel auf, die in mehrere Mängelgruppen fallen, so wird es in die Gruppe eingeordnet, die dem schwerwiegendsten Mangel entspricht. Ein Fahrzeug mit mehreren Mängeln innerhalb der gleichen Prüfbereiche der technischen Unterwegskontrolle nach Anhang II Nummer 1 der Richtlinie 2014/47/EU wird in die nächsthöhere Mängelgruppe eingestuft, wenn davon auszugehen ist, dass das Zusammenwirken dieser Mängel eine größere Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit oder der Umwelt bewirkt.

(2) Werden bei der Überprüfung eines Fahrzeugs erhebliche oder gefährliche Mängel festgestellt, kann die Benutzung des Fahrzeugs bis zur Beseitigung der Mängel vorläufig untersagt werden. Sind gefährliche Mängel festgestellt worden, darf eine vorläufige Nutzung des Fahrzeugs allein zu dem Zweck der Beseitigung der Mängel gestattet werden, wenn bei dem Betrieb des Fahrzeugs keine unmittelbaren Gefahren für die Sicherheit der Insassen oder anderer Verkehrsteilnehmer oder für die Umwelt bestehen. Bei Mängeln, die nicht unverzüglich beseitigt werden müssen, bestimmt die zuständige Behörde eine angemessene Frist, binnen derer die Mängel beseitigt werden müssen. Die Befugnis zur vorläufigen Weiternutzung des Fahrzeugs kann mit Bedingungen und Auflagen verbunden werden.

(3) Unbeschadet des Absatzes 2 können von der zuständigen Behörde bei erheblichen oder gefährlichen Mängeln folgende Maßnahmen veranlasst werden:

1. Übermittlung des Kontrollberichtes an die zuständige Zulassungsbehörde, damit diese über Anordnungen nach § 5 der Fahrzeug-Zulassungs-Verordnung entscheiden kann,

2. die Verweigerung der Einfahrt des Nutzfahrzeugs, das in einem Drittland zugelassen ist, in die Bundesrepublik Deutschland.“

7. § 8 Satz 2 wird gestrichen.
8. § 9 wird wie folgt gefasst:

„§ 9 Aufgaben der nationalen Kontaktstelle; Zusammenarbeit zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten

(1) Das Bundesamt für Güterverkehr nimmt die Aufgaben als nationale Kontaktstelle im Sinne dieser Verordnung wahr. Meldungen, Mitteilungen und Ersuchen nach den Absätzen 2 bis 5 richten die zuständigen Behörden der Länder unmittelbar an die nationale Kontaktstelle.

(2) Werden an einem nicht in Deutschland zugelassenen Fahrzeug erhebliche oder gefährliche Mängel festgestellt, die zu einer Einschränkung oder einem Verbot der Nutzung des Fahrzeugs führen, hat die zuständige Behörde das Ergebnis der Kontrolle an die nationale Kontaktstelle mit den Angaben des Kontrollberichts gemäß Anhang IV der Richtlinie 2014/47/EU zu übermitteln. Die nationale Kontaktstelle unterrichtet die Kontaktstelle des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, über das Ergebnis der Kontrolle, indem sie dieser die Angaben des Kontrollberichts gemäß Anhang IV der Richtlinie 2014/47/EU übermittelt. Weitere Maßnahmen nach dieser Verordnung bleiben unberührt.

(3) Neben der Meldung nach Absatz 1 kann die nationale Kontaktstelle die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, über die Kontaktstelle jenes Mitgliedstaats ersuchen, gegenüber dem Zuwiderhandelnden oder dem Transportunternehmen geeignete Maßnahmen, insbesondere die erneute Durchführung der Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung des Fahrzeugs, zu ergreifen.

(4) Die nationale Kontaktstelle ist zuständige Behörde im Sinne des § 8a Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bei der Durchführung der Richtlinie 2014/47/EU.

(5) Wird der nationalen Kontaktstelle durch die Kontaktstelle eines Mitgliedstaats ein erheblicher oder gefährlicher Mangel an einem in Deutschland zugelassenen Fahrzeug entsprechend Absatz 2 gemeldet oder ersucht diese Kontaktstelle um angemessene Maßnahmen entsprechend Absatz 3, so unterrichtet die nationale Kontaktstelle hiervon die nach dieser Verordnung zuständige Behörde des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, welche die erforderlichen Maßnahmen ergreift.“

9. § 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 werden die Wörter „des Anhangs I Nummer 6 der Richtlinie 2000/30/EG in der durch die Richtlinie 2010/47/EU geänderten Fassung und nach dem Zulassungsland“ durch die Wörter „und nach dem Zulassungsland gemäß des Anhangs V (Übersichtstabelle) der Richtlinie 2014/47/EU“ ersetzt.

bb) In Nummer 2 werden die Wörter „I Nummer 10 der Richtlinie 2000/30/EG in der durch die Richtlinie 2010/47/EU geänderten Fassung, aufgeschlüsselt nach den Fahrzeugklassen des Anhangs I Nummer 6 der Richtlinie 2000/30/EG in der durch die Richtlinie 2010/47/EU geänderten Form und nach dem Zulassungsland“ durch die Wörter „IV Nummer 10 der Richtlinie 2014/47/EU, aufgeschlüsselt nach den Fahrzeugklassen und nach dem Zulassungsland gemäß des Anhangs V (Ergebnisse der gründlicheren Kontrollen) der Richtlinie 2014/47/EU“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa)

Das Wort „Gemeinschaften“ im letzten Satzteil wird durch das Wort „Union“ ersetzt.

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Der Bericht wird den obersten Verkehrsbehörden der Länder übermittelt.“

c) Absatz 3 wird gestrichen.

„Anlage 3

(zu § 10 Absatz 1)

Muster des Formulars für den Bericht an das Bundesamt für Güterverkehr über die Anzahl der kontrollierten Nutzfahrzeuge und über Verstöße und Maßnahmen bei festgestellten technischen Mängeln

Berichterstattendes Land: _____ Bundespolizei/Zollverwaltung: _____

Zulassungsstaat: _____ Zeitraum: von _____ bis _____

Fahrzeugklasse:	N ₂	N ₃		O ₃	O ₄		M ₂		M ₃		T _b		Andere Fahrzeugklassen		Insgesamt		
		Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl von Untersuchungen der Weiterfahrt		Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl von Untersuchungen der Weiterfahrt	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl von Untersuchungen der Weiterfahrt	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl von Untersuchungen der Weiterfahrt	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl von Untersuchungen der Weiterfahrt	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl von Untersuchungen der Weiterfahrt	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl von Untersuchungen der Weiterfahrt	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge
Gesamt																	
Mängel im Einzelnen																	

Artikel 2

Die Verordnung tritt am 20. Mai 2018 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Durch diese Verordnung wird die Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße (TechKontrollV) an die geänderten EU-Bestimmungen angepasst. Das Europäische Parlament und der Rat haben am 3. April 2014 die Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG erlassen. Sie entwickelt das geltende System für technische Unterwegskontrollen fort und aktualisiert die technischen Anforderungen der Richtlinie 2000/30/EG. Eine effiziente und zahlenmäßig ausreichende Durchführung von unangekündigten Unterwegskontrollen sorgt dafür, dass Fahrzeuge während ihrer gesamten Nutzungsdauer verkehrs- und betriebssicher bleiben. Die Kontrollen dienen der Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit, der Verringerung von Fahrzeugemissionen und der Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen im Straßenverkehrssektor.

Gemäß Artikel 26 der Richtlinie 2014/47/EU erlassen und veröffentlichen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften bis zum 20. Mai 2017. Sie wenden diese Vorschriften ab dem 20. Mai 2018 an. Das Verkündungsdatum wird aus Gründen des verzögerten Erlasses der Ermächtigungsgrundlage verpasst. Das Anwendungsdatum wird hingegen eingehalten.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Mit der Richtlinie 2014/47/EU werden Mindestanforderungen an ein System für technische Unterwegskontrollen der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen neu geregelt, die im Gebiet der Mitgliedstaaten am Straßenverkehr teilnehmen. Daraus ergibt sich für die TechKontrollV folgender inhaltlicher Änderungsbedarf: Der Anwendungsbereich der Verordnung wird um die Prüfung der Fahrzeuge der Fahrzeugklasse T_b erweitert. Das System der Kontrollen wird in eine anfängliche technische und eine gründlichere technische Unterwegskontrolle aufgeteilt. Die bei der Kontrolle festgestellten Mängel werden nach der im Anhang II der Richtlinie 2014/47/EU vorgenommenen Bewertung in eine der Gruppen: geringe, erhebliche oder gefährliche Mängel eingestuft. Bei der anfänglichen technischen Unterwegskontrolle darf auch eine Sichtprüfung der Sicherung der Ladung vorgenommen werden, die festgestellten Mängel sind ebenfalls in die o.g. Mängelgruppen einzustufen.

Die Ermächtigungsgrundlage für die Änderungen ist durch das Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes, des Fahrpersonalgesetzes, des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern, des Straßenverkehrsgesetzes und des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes vom 16. Mai 2017 (BGBl. I S. 1214) geschaffen worden.

III. Alternativen

Keine.

IV. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Entwurf dient der Umsetzung europarechtlicher Vorgaben.

V. Gesetzesfolgen

1. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung wurden geprüft. Die Verordnung berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

2. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Änderungen haben keine Auswirkungen auf die Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand.

3. Erfüllungsaufwand

Für die Verwaltung entsteht durch die Änderungen kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Insbesondere wird sich der Aufwand in Bezug auf den Prozentsatz der zu kontrollierenden Fahrzeuge sowie den Prüfungsumfang im Vergleich zum Status quo nicht verändern.

Eine signifikante Erhöhung des Kontrollaufwands durch Einbeziehung von Fahrzeugen der Klasse Tb in den Anwendungsbereich der TechKontrollIV ist nicht zu erwarten. Bei den in Rede stehenden Fahrzeugen handelt es sich um landwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h. Auch nach derzeitiger Rechtslage kann der technische Zustand dieser Fahrzeuge – insbesondere die Übereinstimmung des Fahrzeugzustands mit den straßenverkehrs(zulassungs)rechtlichen Vorschriften – durch die Kontrollbehörden geprüft werden, auch wenn es sich dann derzeit nicht um eine Kontrolle nach der TechKontrollIV handelt. Von dieser Möglichkeit wird von den Kontrollbehörden auch Gebrauch gemacht, insbesondere dann, wenn sich ersichtlich Anhaltspunkte für das Vorliegen von Mängeln ergeben.

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger und die Wirtschaft entsteht nicht. Zwar werden die Fahrer verpflichtet, im Fahrzeug den letzten für das Nutzfahrzeug erstellten Kontrollbericht über eine Kontrolle gemäß der Richtlinie 2014/47/EU sowie die letzte Prüfbescheinigung gemäß der Richtlinie 2014/45/EU mitzuführen. Der damit verbundene Aufwand ist jedoch als unerheblich anzusehen. Die Verpflichteten haben unabhängig von der neuen Mitführungspflicht die mitzuführenden Bescheinigungen bereits. Diese können auch ohne einen nennenswerten Aufwand im Fahrzeug aufbewahrt werden.

4. Weitere Kosten

Kosten, insbesondere für die Wirtschaft und die sozialen Sicherungssysteme, entstehen nicht. Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

5. Weitere Gesetzesfolgen

Keine. Insbesondere sind gleichstellungspolitische Auswirkungen nicht zu erwarten. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligung, Beteiligungsdefizite oder Verfestigung tradierter Rollen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung der Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße)

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

Anpassung des Begriffes des Nutzfahrzeuges an die Begriffsbestimmungen und insbesondere den Anwendungsbereich der Richtlinie 2014/47/EU.

Zu Buchstabe b

Die Ergänzung ermöglicht Kontrollen auf hierfür durch die zuständigen Behörden ausgewiesenen Flächen, die kein Bestandteil einer öffentlichen Straße sind.

Zu Buchstabe c

Anpassung der Verweisung an die EU-Vorschriften sowie Ergänzung um den Prüfpunkt der Ladungssicherung.

Zu Buchstabe d

Redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe e

Der Begriff der Sichtprüfung wird im Hinblick auf die Abgrenzung der Kontrollarten präzisiert. Die für die Anordnung der Folgemaßnahmen sowie Einstufung der Verstöße relevanten Mängelgruppen werden erläutert.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Es wird die Möglichkeit der Mitwirkung von den für die Durchführung von Sicherheitsprüfungen anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten an den technischen Unterwegskontrollen geschaffen. Bei diesen ist durch die staatliche Anerkennung ebenfalls von einer hohen Kompetenz, Zuverlässigkeit, Unparteilichkeit und Objektivität auszugehen.

Zu Buchstabe b

Redaktionelle Anpassungen.

Zu Nummer 3

Zu Buchstabe a

Redeaktionelle Anpassungen; Der im Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie 2014/47/EU festgelegte Prozentsatz der im Rahmen der anfänglichen Unterwegskontrollen zu kontrollierenden Fahrzeuge in der Union von 5 Prozentpunkten der Gesamtzahl dieser Fahrzeuge wird in der TechKontrollV zu Grunde gelegt. Eine Ausweitung der Kontrollen ist bei Vorliegen der rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Voraussetzungen möglich. Sie wird auch in Relation zur Entwicklung der Beanstandungen angestrebt. In Deutschland liegt der Anteil oberhalb von 5 Prozent: So wurden zum Beispiel im Jahre 2015 6,84 Prozent

der Zahl der in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge im Rahmen einer technischen Unterwegskontrolle kontrolliert.

Zu Buchstabe b

Zu Doppelbuchstabe aa

Redaktionelle Anpassung.

Zu Doppelbuchstabe bb

Keine weitere Notwendigkeit der Regelung.

Zu Nummer 4

Es wird die Möglichkeit geschaffen, neben der verdachtsunabhängigen Kontrolle die Fahrzeuge für die Kontrolle auszuwählen, bei denen ein Verdacht besteht, dass vom Fahrzeug eine Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit oder die Umwelt (z. B. Ad-Blue-Manipulationen) ausgeht oder die von Unternehmen mit einem hohen Risikoprofil gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2014/47/EU betrieben werden.

Das System der Kontrollen umfasst anfängliche technische Unterwegskontrollen gemäß Absatz 3 und 4 und gründlichere technische Unterwegskontrollen gemäß Absatz 5. Die zuständige Behörde entscheidet ausgehend vom Ergebnis der anfänglichen Unterwegskontrolle, ob das Fahrzeug oder sein Anhänger einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle zu unterziehen ist. Die gründlichere technische Unterwegskontrolle wird in einer Untersuchungsstelle nach § 21 der Fahrzeug-Untersuchungsverordnung, unter Einsatz einer mobilen Kontrolleinheit oder in einer speziellen Einrichtung für Unterwegskontrollen durchgeführt und beinhaltet daher die Prüfung der im Anhang II der Richtlinie 2014/47/EU aufgeführten Prüfpunkte nach Methoden, die den Einsatz einer solchen Prüfeinrichtung erfordern. Die Prüfung erfolgt nach dem geltenden Stand der Technik.

Im Rahmen der anfänglichen technischen Unterwegskontrolle kann die zuständige Behörde auch die Kontrolle der Sicherung der Ladung nach § 22 Absatz 1 StVO vornehmen. Die festgestellten Mängel sind in die entsprechenden Mängelgruppen nach dem Anhang III Abschnitt II der Richtlinie 2014/47/EU einzustufen.

Zu Nummer 5

§ 6 regelt die Verpflichtung der Behörden, einen Kontrollbericht nach dem Muster des Anhangs IV der Richtlinie 2014/47/EU zu fertigen und dem Fahrer auszuhändigen, wenn bei der Kontrolle ein erheblicher oder gefährlicher Mangel festgestellt oder eine gründlichere technische Unterwegskontrolle durchgeführt wurde. Der Kontrollbericht ist im Fahrzeug mitzuführen.

Zu Nummer 6

Um die Folgemaßnahmen anzuordnen sowie zum Zwecke der Erfassung der Mängel bei dem noch zu errichtenden Risikoeinstufungssystem werden die festgestellten Mängel nach dem Anhang II der Richtlinie 2014/47/EU bewertet und in Mängelgruppen eingeteilt. Der Anhang II der Richtlinie 2014/47/EU enthält die Leitlinien, die in der Empfehlung 2010/379/EU der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Risikobewertung der bei technischen Unterwegskontrollen festgestellten Mängel festgelegt sind.

Absatz 2 regelt die Anordnung der Untersagung der Weiterfahrt sowie die Bedingungen für die Weiternutzung von Fahrzeugen, bei denen ein erheblicher oder gefährlicher Mangel festgestellt wurde, bis zur Beseitigung des Mangels.

Absatz 3 erlaubt eine Übermittlung des Kontrollberichtes über die technische Unterwegskontrolle an die zuständige Zulassungsbehörde nach § 5 Absatz 1 der Fahrzeugzulassungsverordnung, damit diese über eine vollständige Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung innerhalb einer bestimmten Frist entscheiden kann.

Zu Nummer 7

Keine weitere Notwendigkeit der Regelung.

Zu Nummer 8

Durch Änderungen im § 9 werden die Zuständigkeiten und Verfahren im Hinblick auf die Zusammenarbeit der deutschen Behörden mit den nationalen Kontaktstellen anderer Mitgliedstaaten an die Regelungen der Richtlinie 2014/47/EU angepasst und redaktionelle Anpassungen vorgenommen.

Zu Nummer 9

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Redaktionelle Anpassungen.

Zu Doppelbuchstabe bb

Redaktionelle Anpassungen.

Zu Buchstabe b

[...]

Zu Doppelbuchstabe aa

Redaktionelle Anpassungen.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die bereits bestehende Praxis wird festgehalten.

Zu Buchstabe c

Keine weitere Notwendigkeit der Regelung.

Zu Nummer 10

Anpassung im Hinblick auf die Erweiterung des Anwendungsbereiches der Vorschriften über die technischen Unterwegskontrollen um die Fahrzeuge der Fahrzeugklassen T_b. Eine Neufassung der Tabelle ist aufgrund eines vorangegangenen Bekanntmachungsfehlers (Fehlen der Zeile für die Eintragungen zur Gesamtzahl kontrollierter Fahrzeuge) erforderlich geworden.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Gemäß Artikel 26 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2014/47/EU sind die an die Richtlinie angepassten Vorschriften ab dem 20. Mai 2018 anzuwenden. Daher sollen die Änderungen am 20. Mai 2018 in Kraft treten.