



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 23.10.2013
C(2013) 6969 final

Sehr geehrter Herr Präsident,

Die Kommission dankt dem Bundesrat für seine Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG {COM(2012) 380 final}. Sie bedauert die verspätete Antwort.

Zu den vom Bundesrat in seiner Stellungnahme vorgebrachten Bemerkungen und Bedenken möchte die Kommission folgende Klarstellungen anbringen.

Nach den Bestimmungen des Vertrags von Lissabon ist als Rechtsform eine Verordnung zu wählen, wenn sich die europäischen Vorschriften unmittelbar an die Wirtschaftsteilnehmer richten, wie dies bei dem in Rede stehenden Vorschlag der Fall ist. Zudem hat die Kommission ihren Vorschlag so konzipiert, dass es den Mitgliedstaaten selbst bei Verwendung der Rechtsform einer Verordnung gestattet ist, höhere nationale Anforderungen festzulegen. Somit bleibt auch in Zukunft die Möglichkeit erhalten, Innovationen einzuführen.

Zur Übertragung von Befugnissen, insbesondere im Zusammenhang mit Fahrzeugklassen und der Prüfhäufigkeit (Artikel 17 erster Spiegelstrich), möchte die Kommission die Gelegenheit nutzen, um ein Missverständnis auszuräumen, das möglicherweise durch eine irreführende Übersetzung entstanden ist, und bestätigen, dass sich etwaige Änderungen zu Artikel 2 Absatz 1 und Artikel 5 Absätze 1 und 2 ausschließlich auf die Bezeichnung von Fahrzeugklassen beziehen, die sich aus Änderungen der Typgenehmigungsvorschriften ergeben; der Geltungsbereich und die Häufigkeit der Prüfungen bleiben davon unberührt.

Dem Vorschlag zufolge dürfen die Mitgliedstaaten weiterhin kürzere Prüfintervalle vorsehen. Deutschland könnte also für Fahrzeuge mit einem hohen Gefährdungspotenzial wie LKW oder Busse die bestehende Prüffrist von sechs Monaten beibehalten.

Bei den Anforderungen an die Fachkompetenz und Ausbildung der Prüfer handelt es sich um Mindestanforderungen; den Mitgliedstaaten steht es frei, höhere Anforderungen festzulegen. Da kein bestimmtes Qualifikationsniveau festgelegt, sondern aufgelistet wird, in welchen Bereichen Kenntnisse erforderlich sind, erhalten die Mitgliedstaaten genügend Flexibilität, um ihre nationalen Anforderungen an das jeweilige Bildungssystem anzupassen. Allerdings

Herrn Winfried KRETSCHMANN

Präsident des Bundesrates

Leipziger Straße 3 – 4

D 10117 BERLIN

Bei den Anforderungen an die Fachkompetenz und Ausbildung der Prüfer handelt es sich um Mindestanforderungen; den Mitgliedstaaten steht es frei, höhere Anforderungen festzulegen. Da kein bestimmtes Qualifikationsniveau festgelegt, sondern aufgelistet wird, in welchen Bereichen Kenntnisse erforderlich sind, erhalten die Mitgliedstaaten genügend Flexibilität, um ihre nationalen Anforderungen an das jeweilige Bildungssystem anzupassen. Allerdings müssen die Mitgliedstaaten die geltenden EU-Vorschriften für die Anerkennung von Berufsqualifikationen beachten.

Bezüglich der vorgeschlagenen Prüfintervalle für Leichtfahrzeuge möchte die Kommission den Bundesrat auf eine im Auftrag des deutschen Verkehrsministeriums und der Bundesländer durchgeführte Studie zur Überprüfung des deutschen Systems der technischen Überwachung aufmerksam machen; darin wird in Zusammenhang mit der Prüfhäufigkeit empfohlen, dass in Deutschland Fahrzeuge ab dem achten Zulassungsjahr jährlich überprüft werden sollten.

Die Kommission hofft, dass diese Klarstellungen die Bedenken des Bundesrates ausräumen konnten, und sieht der Fortsetzung des politischen Dialogs erwartungsvoll entgegen.

Mit freundlichen Grüßen


Maroš Šefčovič
Vizepräsident