



Brüssel, den 20.2.2013
C(2013) 702 final

Herrn Winfried Kretschmann
Präsident des Bundesrates
Leipziger Straße 3–4
D – 10117 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Kommission dankt dem Bundesrat für seine Stellungnahme zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG {COM(2012) 382 final} und entschuldigt sich für die verzögerte Antwort.

Die Kommission möchte darauf hinweisen, dass die Prinzipien der technischen Unterwegskontrolle – der stufenweise Kontrollansatz mit anfänglicher Unterwegskontrolle und bei Verdachtsfällen eingehender Unterwegskontrolle sowie Aufforderung zu einer Verkehrs- und Betriebssicherheitsüberprüfung von gebietsfremden Fahrzeugen in Fällen erheblicher technischer Mängel – bereits in den Artikeln 4, 5 und 7 der geltenden Richtlinie 2000/30/EG¹ geregelt werden.

Der Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Umsetzung der Richtlinie 2000/30/EG für den Zeitraum 2005-2006 und 2007-2008² hat erhebliche Unterschiede zwischen den Unterwegskontrollen in den verschiedenen Mitgliedstaaten aufgezeigt. Nach dem Dafürhalten der Kommission könnte durch die Verknüpfung der Anzahl der technischen Unterwegskontrollen mit dem im jeweiligen Mitgliedstaat vorhandenen Fuhrpark im Bereich der gewerblich genutzten Fahrzeuge eine gleichmäßigere und angemessenere Verteilung dieser Kontrollen in der EU erreicht werden. Die vorgeschlagene Kontrollquote von 5 % ist so gewählt, dass die Gesamtzahl der EU-weit durchgeführten Kontrollen den derzeitigen Rahmen nicht überschreitet. Die von den deutschen Behörden gemeldeten Kontrollzahlen liegen erheblich über der vorgeschlagenen Quote, so dass kein Einfluss auf andere Verkehrsüberwachungsmaßnahmen in Deutschland zu erwarten sein dürfte.

¹ ABl. L 203 vom 10.8.2000, S. 1.

² KOM(2010) 754 endgültig.

Bezüglich der Anwendung des Risikoeinstufungssystems im Bereich der Vorauswahl bei Kontrollen auf der Straße erlaubt sich die Kommission darauf hinzuweisen, dass ein derartiges System bereits durch die Richtlinie 2006/22/EG über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr³ in den Mitgliedstaaten eingeführt wurde und im Bereich der Kontrolle zur Anwendung gelangt. Ziel des vorliegenden Vorschlags ist, das vorhandene Risikoeinstufungssystem auch im Bereich der technischen Unterwegskontrolle zur Anwendung zu bringen.

Der Kommissionsvorschlag sieht vor, dass bei der Auswahl für eine Kontrolle vorrangig Fahrzeuge von Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung ausgewählt werden sollen. Unabhängig davon sollen auch andere Fahrzeuge einer Kontrolle unterzogen werden können. Im Hinblick auf einen effizienten Einsatz der verfügbaren Ressourcen erscheint eine Fokussierung der Kontrolltätigkeit auf Fahrzeuge von Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung sinnvoll. Wie in der Folgenabschätzung der Kommission⁴ dargelegt, wäre zu erwarten, dass etwa 2,3 Millionen Kontrollen von Nutzfahrzeugen entfallen und dadurch für die (größtenteils im Bereich der Klein- und Mittelbetriebe angesiedelten) Transportunternehmen Einsparungen in Höhe von 80,4 Mio. EUR möglich würden.

Bezüglich eines möglichen europaweiten Datenzugangs der Überwachungsbehörden möchte die Kommission darauf hinweisen, dass etwaige von der Kommission angedachte Informationssysteme selbstverständlich nur nach eingehender datenschutzrechtlicher Prüfung eingeführt würden.

Durch die vorgeschlagene Regelung, dass der Prüfer, der die Verkehrs- und Betriebssicherheit eines Fahrzeuges geprüft hat, nicht auch noch die Unterwegskontrolle dieses Fahrzeuges durchführen darf, sollen Interessenskonflikte von vornherein vermieden werden. Die Kommission geht davon aus, dass es in der Praxis keine Probleme mit der Verfügbarkeit qualifizierten Personals geben dürfte.

Die Verpflichtung des Fahrers zur Kooperation mit den Prüfern bei einer Unterwegskontrolle ist nicht als Verpflichtung zur Selbstbelastung zu sehen, sondern dient vielmehr dazu, die Sicherheit der Prüfer und generell die Durchführbarkeit der technischen Kontrolle sicherzustellen.

Die vorgesehenen Mindestanforderungen für Prüfer, die ausführliche Kontrollen durchführen dürfen, werden mit den Anforderungen für die Durchführung von periodischen Überprüfungen der Verkehrs- und Betriebssicherheit gleichgesetzt. Bei der Umsetzung in nationales Recht bestünde für die Mitgliedstaaten gleichwohl die Möglichkeit, über die

³ ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35.

⁴ SWD(2012) 206 final.

Mindestanforderungen hinausgehende Anforderungen einzuführen beziehungsweise beizubehalten.

Um zu gewährleisten, dass die bestehenden, unter anderem den Einsatz von Polizeikräften einschließenden Systeme weiterhin zur Anwendung gelangen könnten, wird in dem Vorschlag klar unterschieden zwischen den Qualifikationsvoraussetzungen für Kontrollorgane, die die anfänglichen Kontrollen durchführen sollen und den Qualifikationsvoraussetzungen für Kontrollorgane, die die ausführlicheren Unterwegskontrollen vornehmen sollen.

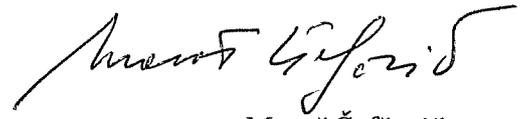
Bezüglich der Verwendung mobiler Prüfeinrichtungen für ausführliche Unterwegskontrollen verweist die Kommission auf die Erfahrungen anderer Mitgliedstaaten, die derartige Systeme seit mehr als 30 Jahren erfolgreich einsetzen. Natürlich würde auch weiterhin die Möglichkeit bestehen, ausführliche Unterwegskontrollen in nahe gelegenen festen Prüfstellen durchzuführen, um den Aufwand sowohl der Kontrollorganisation als auch der betroffenen Transportunternehmer so gering wie möglich zu halten.

Nicht oder unzureichend gesicherte Ladung stellt eine große Gefahr für die Sicherheit im Straßenverkehr dar. Aufgrund seiner technischen Natur ist es angebracht, den Bereich Ladungssicherung im Zusammenhang mit technischen Unterwegskontrollen zu behandeln. Die Kommission stimmt dem Bundesrat zu, dass der Bereich Ladungssicherung nur auf nationaler Ebene geregelt ist und daher zu einer hohen Diversität der Vorschriften in den einzelnen Mitgliedstaaten geführt hat. Dies führt insbesondere für grenzüberschreitend tätige Transportunternehmer zu großer Rechtsunsicherheit und verursacht letzteren einen erheblichen Aufwand. Ziel des Kommissionsvorschlages ist es, durch eine Harmonisierung der Kontrolle der Ladungssicherung einerseits Rechtssicherheit für die Betroffenen zu schaffen und andererseits Ungleichbehandlungen im internationalen Transportwesen zu vermeiden.

Die Kommission dankt dem Bundesrat für den Hinweis auf die Übersetzungsmängel und die fehlerhaften Querverweise in der deutschsprachigen Fassung des Vorschlags.

Die Kommission hofft, dass die in der Stellungnahme des Bundesrates angesprochenen Punkte mit diesen Ausführungen geklärt werden konnten, und freut sich auf eine Weiterführung des politischen Dialogs.

Hochachtungsvoll



Maroš Šefčovič
Maroš Šefčovič
Vizepräsident