

26.02.03

Vk - In - U

Verordnung**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

**Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf
der Straße (TechKontrollIV)****A. Problem und Ziel**

Im Interesse der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, des Umweltschutzes und eines fairen Wettbewerbs zielt die Richtlinie 2000/30/EG über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, darauf ab, dass bestimmte technische Vorschriften (insbesondere über Bremsanlagen und Auspuffemissionen) besser eingehalten werden.

Eine einmalige jährliche technische Überwachung von Nutzfahrzeugen, wie sie durch die Richtlinie 96/96/EG vorgeschrieben ist, wird nicht als ausreichend angesehen. Die Richtlinie schreibt die Übernahme in nationales Recht vor dem 10.08.2002 vor; dies soll durch die Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße (TechKontrollIV) geschehen. Die Ermächtigungsgrundlage ist durch das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StVRÄndG) vom 11.09.2002 (BGBl. I S. 3574) geschaffen worden.

B. Lösung

Die Verordnung berührt materielles Recht in Bezug auf bestehende Straßenverkehrsvorschriften und deren Vollzug und damit das Verwaltungshandeln der Länder; die Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern, mit der Europäischen Kommission sowie zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft erfordert eine Rechtsetzung mit Zustimmung des Bundesrates.

Das Bundesamt für Güterverkehr soll für grenzüberschreitende Informationen und Amtshilfe zwischen Deutschland und den Mitgliedstaaten (und deren Behörden) sowie für die Berichtspflichten gegenüber der Europäischen Kommission zuständig sein.

Die Verordnung wurde mit den Ländern (Innen- und Verkehrsressorts) erarbeitet. Die Verbände u.a. des Güter- und Personenverkehrs, für technische Überwachung sowie die kommunalen Spitzenverbände wurden angehört.

C. Alternativen

Keine.

D. **Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte von Bund, Ländern und Kommunen**

1. **Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand**

Für Bund, Länder und Kommunen entstehen keine Kosten.

2. **Vollzugsaufwand**

Ausgehend davon, dass für Deutschland der in der Richtlinie geforderte angemessene Kontrollaufwand bereits gegeben ist und im Wesentlichen **nur** der Status quo richtlinienkonform festgehalten werden soll, fallen Kosten für Bund und Länder nur im Rahmen der Berichtspflichten und der Zusammenarbeit der kontrollierenden und ahndenden Behörden in den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft an.

2.1 Vollzugsaufwand des Bundes:

2.2 Bundesamt für Güterverkehr (BAG):

Das BAG als zentrale Verwaltungsstelle wird

- die Informationen der Länder über zuständige Behörden und Ansprechpartner entgegennehmen,
- Meldungen, Mitteilungen und Ersuchen der deutschen Behörden und der Behörden der Mitgliedstaaten als grenzüberschreitende Amtshilfe weiterleiten,
- alle zwei Jahre gegenüber der Europäischen Kommission berichten,
- alle zwei Jahre Daten zur Beurteilung eines repräsentativen Anteils an Kontrollen den deutschen Behörden zur Verfügung stellen.

Hierfür fallen jährlich Personal- und Sachkosten in Höhe von insgesamt 420.000 € an, die in der mehrjährigen Finanzplanung nicht berücksichtigt sind und daher im Einzelplan 12 eingespart werden. Dies gilt auch hinsichtlich des Personalmehrbedarfs beim BAG.

2.3 Kraftfahrt- Bundesamt:

Das Kraftfahrt- Bundesamt ist an der Bereitstellung der Daten zur Beurteilung eines repräsentativen Anteils an Kontrollen beteiligt; Kosten entstehen hierfür nicht.

2.4 Bundesgrenzschutz und Zollverwaltung:

Es entstehen Kosten durch die Abgabe von Meldungen aus Anlass festgestellter schwerwiegender Mängel an Behörden anderer Mitgliedstaaten, bei der statistischen Erfassung und bei Berichten an das BAG. Dieser Mehraufwand kann quantitativ im Einzelnen nicht beziffert werden; der Mehraufwand dürfte jedoch geringfügig sein.

2.5 Vollzugsaufwand der Länder:

Die Vollzugsbehörden der Länder sind an allen vorgeschriebenen Berichten und an der grenzüberschreitenden Amtshilfe maßgeblich beteiligt; Verfahren und Verwaltungsaufwand siehe unter „Bundesamt für Güterverkehr, Nr. 2.2“. Für die von den Kontrollpersonen zu erstellenden Kontrollberichte bei Prüfung auf Wartungsmängel (vgl. § 6) entstehen insbesondere den Ländern zusätzliche Kosten.

Viele Länder konnten keine bzw. teilweise keine Kosten angeben, da sie nicht quantifizierbar seien. Die vorliegenden Kostenangaben weichen in der Höhe so weit voneinander ab, dass sich kein einheitliches Bild zum Beispiel in Bezug auf die in den einzelnen Ländern zugelassenen Nutzfahrzeuge ergibt. Es ist aber nach überschlägiger Betrachtung davon auszugehen, dass die für die Länder im Zusammenhang mit Berichtspflichten und der Amtshilfe anfallenden Personal- und Sachkosten insgesamt bei mindestens 2.000.000 € jährlich liegen.

E. Sonstige Kosten (z.B. Kosten für die Wirtschaft, Kosten für soziale Sicherungssysteme, Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau)

Solche Kosten und Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

26.02.03

Vk - In - U

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

**Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf
der Straße (TechKontrollIV)**

Der Chef des Bundeskanzleramtes
Staatssekretär Dr. Frank-Walter Steinmeier

Berlin, den 25. Februar 2003

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Prof. Dr. Wolfgang Böhmer

Sehr geehrter Herr Präsident,

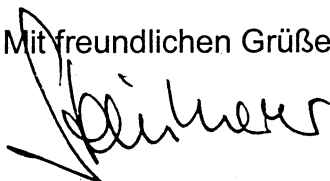
hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen zu erlassende

Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen
auf der Straße (TechKontrollIV)

mit Begründung und Vorblatt.

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

Mit freundlichen Grüßen



Drucksache 141/03

Verordnung
über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße¹
(TechKontrollIV)
Vom 2003

Auf Grund des § 6 Abs.1 Nr. 20 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231 - 1, veröffentlichten bereinigten Fassung und des § 17 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), von denen

- § 6 Abs. 1 durch Artikel 244 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) geändert und § 6 Abs. 1 Nr. 20 durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11. September 2002 (BGBl. I S 3574) eingefügt worden ist,
- § 17 durch Artikel 251 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) geändert worden ist,

verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:

§ 1

Anwendungsbereich

- (1) Die Vorschriften dieser Verordnung gelten für die technische Kontrolle von Nutzfahrzeugen, die am Straßenverkehr teilnehmen oder aus einem Drittland in Deutschland einfahren.
- (2) Auf Grund anderer Rechtsvorschriften durchzuführende Kontrollen von Nutzfahrzeugen, die nicht unter Absatz 1 fallen, bleiben unberührt.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Begriff:

1. „Nutzfahrzeug“: die Lastkraftwagen und ihre Anhänger sowie Zugmaschinen und ihre Sattelanhänger, die der Güterbeförderung dienen, mit einer Gesamtmasse von mehr als 3,5 t und Kraftomnibusse; diese Nutzfahrzeuge sind in der Anlage 1,

¹ Diese Verordnung dient der Umsetzung 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 (ABl. EG Nr. L 203 S. 1), in deutsches Recht.

Nr. 6 näher bezeichnet,

2. „Kontrolle“: die von den Behörden nicht angekündigte und somit unerwartete, auf öffentlichen Straßen durchgeführte Überwachung, Prüfung oder Untersuchung eines Nutzfahrzeugs hinsichtlich seines technischen Zustands nach den Maßgaben des § 5 durch die zuständigen Behörden,
3. „Prüfpunkt“: die technische Ausrüstung und Beschaffenheit der Nutzfahrzeuge, die kontrolliert werden sollen; die Prüfpunkte sind in den Anlagen 1 und 2 aufgelistet.

§ 3

Zuständigkeiten

- (1) Die Kontrollen führen die nach Bundes- und Landesrecht zuständigen Behörden durch.
- (2) Die zuständigen Behörden können amtlich anerkannte Sachverständige und Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr nach dem Kraftfahrersachverständigengesetz und Prüferingenieure nach Anlage VIII b Nr. 3.9 der Straßenverkehrs- Zulassungs- Ordnung aus gegebenem Anlass beauftragen, an den technischen Kontrollen ganz oder teilweise mitzuwirken.
- (3) Das Bundesamt für Güterverkehr wird als die für die Bundesrepublik Deutschland zuständige Stelle bestimmt, die im Rahmen dieser Verordnung die Informationen und die Amtshilfe unter den Mitgliedstaaten und deren Behörden und das Berichtswesen mit der Kommission der Europäischen Gemeinschaft entsprechend der §§ 8 bis 10 durchführt.

§ 4

Häufigkeit der Kontrollen

- (1) Die zuständigen Behörden stellen sicher, dass in ihrem sachlichen und örtlichen Zuständigkeitsbereich ein ausreichender Anteil an Nutzfahrzeugen den in dieser Verordnung vorgesehenen Kontrollen unterworfen wird, um zu prüfen, ob die technischen Vorschriften in den Zeiträumen zwischen den nach § 29 der Straßenverkehrs- Zulassungs- Ordnung oder der Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. EG Nr. L 46 S.1) vorgeschriebenen Untersuchungen der Nutzfahrzeuge

eingehalten werden.

- (2) Ausreichend ist ein repräsentativer Anteil an dem im jeweiligen Land zugelassenen Nutzfahrzeugen und dem Verkehrsaufkommen mit Nutzfahrzeugen. Die Zahlen über die in den Ländern durchgeführten technischen Kontrollen gemessen am jeweiligen Bestand der Nutzfahrzeuge und dem Verkehrsaufkommen mit Nutzfahrzeugen werden alle zwei Jahre zum 30. Juni für die vorangegangenen zwei Jahre den Ländern durch das Bundesamt für Güterverkehr in Abstimmung mit dem Kraftfahrt-Bundesamt zur Verfügung gestellt. Die Zahlen über die durch die zuständigen Bundesbehörden durchgeführten Kontrollen werden ebenfalls bekannt gegeben. Die erste Übersicht erfolgt zum 30. Juni 2004.

§ 5

Kontrollen auf der Straße

- (1) Die Durchführung der Kontrollen erfolgt
1. in Ausführung von Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 4060/89 des Rates vom 21. Dezember 1989 über den Abbau von Grenzkontrollen der Mitgliedstaaten im Straßen- und Binnenschiffsverkehr (ABl. EG Nr. L 390 S.18) 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. EG Nr. L 395 S. 6),
 2. ohne Unterscheidung hinsichtlich der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder des Staates, in dem das Nutzfahrzeug zugelassen oder in Verkehr gebracht wurde.
- (2) Die Kontrollen sollen eine angemessene Zeitdauer nicht überschreiten.
- (3) Die Kontrollen erfolgen durch
1. eine Prüfung des für das Nutzfahrzeug kürzlich erstellten Prüfberichts über
 - a) eine nach dieser Verordnung durchgeführte Kontrolle oder
 - b) eine Untersuchung des Nutzfahrzeugs,mit dem die Übereinstimmung mit den für das Fahrzeug geltenden technischen Vorschriften bescheinigt wird, insbesondere gemäß § 29 der Straßenverkehrs- Zulassungs- Ordnung oder der Richtlinie 96/96/EG, oder
 2. eine Sichtprüfung des Wartungszustands des Nutzfahrzeugs oder

3. eine Prüfung auf Wartungsmängel; dabei sind vorgelegte Prüfberichte oder auch jedes andere, von einer zugelassenen Stelle ausgestellte Sicherheitszeugnis zu berücksichtigen; liegt die Prüfung eines Prüfpunktes nicht länger als drei Monate zurück, so erfolgt eine Prüfung dieses Punktes nur, wenn der Zustand mit dem Ergebnis des Prüfberichts nicht übereinstimmt oder ein offensichtlicher Mangel vorliegt.

Die Kontrollen können auch zwei oder alle Prüfarten nach den Nummern 1 bis 3 beinhalten.

- (4) Eine Überprüfung erstreckt sich auf einen, mehrere oder die Gesamtheit der in Anlage 1 Nr. 10 aufgeführten Prüfpunkte. Dabei erfolgt die Überprüfung der Bremsanlage und der Auspuffemissionen nach den Bestimmungen der Anlage 2.

§ 6

Kontrollbericht

Über die Prüfung auf Wartungsmängel gemäß § 5 Abs. 3 Nr. 3 haben die zuständigen Behörden oder die Beauftragten, wenn Wartungsmängel festgestellt werden, einen Kontrollbericht nach Anlage 1 zu fertigen. Eine Ausfertigung des Kontrollberichts erhält der Fahrer des geprüften Nutzfahrzeugs.

§ 7

Festgestellte Mängel

Werden bei der Überprüfung des Nutzfahrzeugs nach § 5 Abs. 3 Nr. 3 Mängel festgestellt, die ein Sicherheitsrisiko für seine Insassen oder andere Verkehrsteilnehmer darstellen können, so sind neben dem nach § 6 zu erstellenden Kontrollbericht folgende Maßnahmen von der zuständigen Behörde zu veranlassen:

1. die eingehendere Untersuchung entsprechend einer Hauptuntersuchung nach § 29 der Straßenverkehrs- Zulassungs- Ordnung bei einer nahegelegenen, örtlichen Untersuchungsstelle,
2. die vorläufige Untersagung der Benutzung des Nutzfahrzeugs bis zur Beseitigung der schwerwiegenden Mängel oder
3. die Verweigerung der Einfahrt des Nutzfahrzeugs, das in einem Drittland zugelassen ist, nach Deutschland.

§ 8

Informationen unter den Mitgliedstaaten der Europäischen Union

Die obersten Landesbehörden oder die von ihnen beauftragten Stellen teilen jährlich zum 30. Juni dem Bundesamt für Güterverkehr zur Durchführung der Informationen unter den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft mit, welche Behörde in ihrem Land für die Durchführung der Kontrollen zuständig und wer Ansprechpartner ist. Die erste Mitteilung erfolgt einen Monat nach Verkündung dieser Verordnung.

§ 9

Amtshilfe unter den Behörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Union

- (1) Sind an einem Nutzfahrzeug, das Eigentum eines Staatsangehörigen aus einem anderen Mitgliedstaat oder eines Unternehmens mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat ist, schwerwiegende Mängel, insbesondere solche, auf Grund derer die Benutzung des Nutzfahrzeugs vorläufig untersagt worden ist, festgestellt worden, hat die zuständige deutsche Behörde der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Nutzfahrzeug zugelassen oder in Verkehr gebracht worden ist, unverzüglich eine Ausfertigung des Kontrollberichts nach § 6 zu übersenden. Weitere Maßnahmen nach dieser Verordnung bleiben unberührt.
- (2) Neben der Meldung nach Absatz 1 können die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats ersucht werden, gegenüber dem Zuwiderhandelnden oder dem Transportunternehmen angemessene Maßnahmen, insbesondere die erneute technische Untersuchung des Nutzfahrzeugs, zu ergreifen.

Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten teilen gemäß 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 (ABl. EG Nr. L 203 S 1), die ergriffenen Maßnahmen der ersuchenden Behörde mit.

- (3) Die zuständigen Behörden leisten den zuständigen Behörden in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union Amtshilfe bei der Durchführung der Richtlinie 2000/30/EG.

- (4) Wird einer nach dieser Verordnung zuständigen Behörde durch eine zuständige Behörde eines Mitgliedstaates ein schwerwiegender Mangel an einem Nutzfahrzeug entsprechend Absatz 1 gemeldet oder ersucht diese Behörde um angemessene Maßnahmen entsprechend Absatz 2, so ergreift die nach dieser Verordnung zuständige Behörde die erforderlichen Maßnahmen. Sie teilt die getroffenen Maßnahmen der ersuchenden Behörde des Mitgliedstaates mit.
- (5) Meldungen, Mitteilungen und Ersuchen gemäß den Absätzen 1 bis 4 richten die zuständigen Behörden unmittelbar an das Bundesamt für Güterverkehr, das die grenzüberschreitende Amtshilfe koordiniert.

§ 10

Berichtswesen

- (1) Die nach Bundes- und Landesrecht zuständigen Behörden übermitteln dem Bundesamt für Güterverkehr jeweils für zwei Kalenderjahre spätestens zwei Monate nach deren Ablauf einen nach dem Muster in Anlage 3 für ihren Bereich erstellten Bericht über die Anwendung dieser Verordnung mit folgenden Angaben:
 1. kontrollierte Nutzfahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen der Anlage 1,
 2. Zulassungsländer, aufgeschlüsselt nach Deutschland, Mitgliedstaaten der EG und Drittstaaten,
 3. kontrollierte Prüfpunkte und festgestellte Mängel.
- (2) Das Bundesamt für Güterverkehr erstellt aufgrund der Berichte nach Absatz 1 einen für Deutschland zusammengefassten Bericht und übersendet diesen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Weiterleitung an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften.
- (3) Die erste Übermittlung von Daten erstreckt sich auf den Zweijahreszeitraum vom 1. Januar 2003 bis 31. Dezember 2004.

§ 11

Kontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr,
des Bundesgrenzschutzes und der Zollverwaltung

Diese Verordnung wird entsprechend angewendet durch:

1. das Bundesamt für Güterverkehr hinsichtlich der Vorschriften für Auspuffemissionen gemäß § 11 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe k des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), das zuletzt durch Artikel 251 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung,
2. den Bundesgrenzschutz bei Einfahrten von Nutzfahrzeugen aus einem Drittland nach Deutschland im Rahmen seiner Gefahrenabwehr und
3. den Grenzzolldienst bei Kontrollen an den Grenzübergängen und im grenznahen Raum.

§ 12

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am ersten Tage des dritten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr,

Bau- und Wohnungswesen

Anlage 1

(zu § 5 Abs. 4 und § 6)

Bericht über die technische Kontrolle von Nutzfahrzeugen auf der Straße

1. Ort der Kontrolle
2. Datum
3. Uhrzeit
4. Länderkennzeichen und amtliches Kennzeichen des Kraftfahrzeugs
5. Länderkennzeichen und amtliches Kennzeichen des Anhängers/Sattelanhängers
6. Fahrzeugklasse
- a) Leichtes Nutzfahrzeug (3,5 – 12 t) ⁽¹⁾
- b) Anhänger ⁽²⁾
- c) Lastzug ⁽³⁾
- d) Kraftomnibus ⁽⁴⁾
- e) Schweres Nutzfahrzeug (über 12 t) ⁽⁵⁾
- f) Sattelanhänger ⁽⁶⁾
- g) Sattelzug ⁽⁷⁾
7. Unternehmen, das den Transport durchführt/Anschrift
8. Nationalität
9. Fahrer

⁽¹⁾ Kraftfahrzeug zur Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern und einer zulässigen Gesamtmasse zwischen 3,5 t und 12 t (Klasse N2)

⁽²⁾ Fahrzeuge, die dazu bestimmt sind, von einem Kraftfahrzeug gezogen zu werden, mit Ausnahme von Sattelanhängern, und die aufgrund ihrer Bauart und Ausrüstung zur Güterbeförderung dienen: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t und bis zu 10 t (Klasse O₃), Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 10 t (Klasse O₄).

⁽³⁾ Kombination aus einem Kraftfahrzeug zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t (Klassen N₂ und N₃) und einem Anhänger (Klassen O₃ und O₄)

⁽⁴⁾ Kraftfahrzeug zur Personenbeförderung mit mindestens vier Rädern und mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz (Klassen M₂ und M₃).

⁽⁵⁾ Kraftfahrzeug zur Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12 t (Klasse N₃)

⁽⁶⁾ Fahrzeuge, die dazu bestimmt sind, so an ein Kraftfahrzeug angekuppelt zu werden, dass ein Teil des Sattelanhängers auf dem Kraftfahrzeug aufliegt und ein wesentlicher Teil seines Gewichts oder seiner Nutzlast von diesem Kraftfahrzeug getragen wird, und die aufgrund ihrer Bauart und Ausrüstung zur Güterbeförderung dienen (Klassen O₃ und O₄).

⁽⁷⁾ Kombination aus einer Zugmaschine und einem Sattelanhänger.

10. Prüfpunkte	kontrolliert	nicht kontrolliert	nicht vorschriftsmäßig
a) Bremsanlage und deren Bestandteile ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Auspuffanlage ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Abgastrübung (Dieselmotoren) ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Gasförmige Emissionen (Benzin-, Erdgas- oder Flüssiggasmotoren) ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Lenkanlage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Räder/Reifen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Federung (sichtbare Mängel)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) Fahrgestell (sichtbare Mängel)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) Fahrtschreiber (Einbau)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) Geschwindigkeitsbegrenzer (Einbau)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) Austritt von Kraftstoff und/oder Öl	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Ergebnisse der Kontrolle

Das Fahrzeug weist schwerwiegende Mängel auf:
die Benutzung des Fahrzeugs wird vorläufig untersagt

12. Verschiedenes/Bemerkungen

13. Kontrollierende(r) Behörde/Beauftragter oder Prüfer

Unterschrift der Behörde bzw. des Beauftragten oder Prüfers, die bzw. der die Kontrolle durchgeführt hat.

⁽¹⁾ Diese Punkte sind Gegenstand besonderer Prüfungen und/oder Kontrollen gemäß Anhang II der Richtlinie 2000/30/EG.

Anlage 2

(zu § 5 Abs. 4)

Vorschriften für die Prüfungen und Kontrollen der Bremsanlage und der Auspuffemissionen

1. Besondere Vorschriften für Bremsanlagen

Sämtliche Teile der Bremsanlage und ihre Betätigungseinrichtungen müssen in einwandfreiem Betriebszustand gehalten und richtig eingestellt sein.

Die Fahrzeugbremsen müssen die folgenden Bremsfunktionen ausführen:

- a) Bei Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und Sattelanhängern muss die Betriebsbremse das Fahrzeug unabhängig von den Beladungsbedingungen und der Steigung oder dem Gefälle der Straße, auf dem das Fahrzeug fährt, sicher, schnell und wirksam abbremsen und zum Stillstand bringen können.
- b) Bei Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und Sattelanhängern muss die Feststellbremse das Fahrzeug unabhängig von den Beladungsbedingungen und der Steigung oder dem Gefälle der Straße im Stillstand halten können.

2. Besondere Vorschriften für Auspuffemissionen

2.1 Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor (Benzinmotor)

- a) Wenn die Emissionen nicht durch eine moderne Abgasreinigungsanlage wie einen Dreiwege-Katalysator mit Lambdasonde verringert werden.
 1. Sichtprüfung der Auspuffanlage auf Dichtheit;
 2. gegebenenfalls Sichtprüfung der Abgasreinigungsanlage auf Vorhandensein der erforderlichen Ausrüstung;
 3. nach einer angemessenen (den Empfehlungen des Fahrzeugherstellers entsprechenden) Warmlaufzeit des Motors, Messung des Kohlenmonoxid-Gehalts (CO) der Abgase im Leerlauf (ohne Last).

Der CO-Gehalt der Abgase darf folgende Werte nicht überschreiten:

- 4,5 Vol.-% bei Fahrzeugen, die zwischen dem Zeitpunkt, ab dem die Mitgliedstaaten für diese Fahrzeuge eine Übereinstimmung mit der Richtlinie 70/220/EWG ⁽¹⁾ vorge-schrieben haben, und dem 1. Oktober 1986 erstmals zugelassen oder in Betrieb ge-nommen wurden,
 - 3,5 Vol.-% bei Fahrzeugen, die nach dem 1. Oktober 1986 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.
- b) Wenn die Emissionen durch eine moderne Abgasreinigungsanlage wie einen Dreiwege-Katalysator mit Lambdasonde verringert werden:
 1. Sichtprüfung der Auspuffanlage auf Dichtheit und Vollständigkeit;
 2. Sichtprüfung der Abgasreinigungsanlage auf Vorhandensein der erforderlichen Ausrüs-tung;
 3. Ermittlung der Wirksamkeit der Abgasreinigungsanlage durch Messung des Lambda-werts und des CO-Gehalts der Abgase gemäß Nummer 4;

⁽¹⁾ Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maß-nahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. L 76 vom 6. April 1970, S. 1) Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 1999/102/EG der Kommission (ABl. L 334 vom 28. Dezember 1999, S. 43).

4. Emissionen am Auspuff – Grenzwerte:

- Messungen bei Leerlauf des Motors:
Der CO-Gehalt der Abgase darf 0,5 Vol.-% nicht überschreiten;
- Messungen bei erhöhter Leerlaufdrehzahl (ohne Last) von mindestens 2 000 min⁻¹;
Der CO-Gehalt darf höchstens 0,3 Vol.-% betragen;
Lambda: 1 ± 0,03 oder gemäß Herstellerangaben.

2.2 Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor (Dieselmotor)

Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl). Die Konzentration darf gemäß der Richtlinie 72/306/EWG ⁽¹⁾ folgende Grenzwerte des Absorptionsbeiwertes nicht überschreiten:

- Saugmotoren: 2,5 m⁻¹,
- Turbomotoren: 3,0 m⁻¹

oder entsprechende Werte, wenn ein anderer Prüfgerätetyp als nach diesen Anforderungen verwendet wird.

Diese Vorschriften gelten nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1980 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.

2.3 Prüfgeräte

Mit den Prüfgeräten, die für die Überprüfung der Fahrzeugemissionen verwendet werden, muss sich genau feststellen lassen, ob die vorgeschriebenen oder vom Hersteller abgegebenen Grenzwerte eingehalten werden.

⁽¹⁾ Richtlinie 72/306/EWG des Rates vom 2. August 1972 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emissionen verunreinigender Stoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. L 190 vom 20. August 1972, S. 1) Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 97/20/EG der Kommission (ABl. L 125 vom 16. Mai 1997, S. 2).

Anlage 3
(zu § 10 Abs. 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 Wartungsmängeln

Bundesland: Bundesgrenzschutz / Zollverwaltung Jahr:

Lfd. Nr.	Art/Inhalt	Fahrzeuge / Zulassungsland in dem Gebiet		
		Inland	sonstige EG-Staaten	Nicht EG-Staaten
		Gesamt		
1	Anzahl kontrollierter Nutzfahrzeuge insgesamt			
1.1	davon leichtes Nutzfahrzeug (3,5 – 12 t)			
1.2	davon schweres Nutzfahrzeug (über 12 t)			
1.3	davon Anhänger			
1.4	davon Sattelanhänger			
1.5	davon Lastzug			
1.6	davon Sattelzug			
1.7	davon Kraftomnibus			

2	Anzahl beanstandeter Nutzfahrzeuge insgesamt					
	davon Mängel an					
2.1	Bremsanlage und deren Bestandteile					
2.2	Auspuffanlage					
2.3	Abgastrübung (Dieselmotoren)					
2.4	Gasförmige Emissionen (Benzin-, Erdgas- oder Flüssiggasmotoren)					
2.5	Lenkanlage					
2.6	Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen					
2.7	Räder/Reifen					
2.8	Federung (sichtbare Mängel)					
2.9	Fahrgestell (sichtbare Mängel)					
2.10	Fahrtschreiber (Einbau)					
2.11	Geschwindigkeitsbegrenzer (Einbau)					
2.12	Austritt von Kraftstoff und/oder Öl					
3	Anzahl/Zurückweisungen an der EU-Außengrenze					
4	Anzahl Benutzung vorläufig untersagt					

Begründung

zur Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße (TechKontrollIV)

A. Allgemeines

Das Europäische Parlament und der Rat haben am 6. Juni 2000 die Richtlinie 2000/30/EG über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, beschlossen (ABl. EG Nr. L 203 S.1).

Die Ziele dieser Richtlinie sind:

- Straßenverkehrssicherheit, Umweltschutz und fairer Wettbewerb,
- Kontrolle der technischen Vorschriften das ganze Jahr über, unangemeldet auf öffentlichen Straßen, unabhängig von den vorgeschriebenen jährlichen technischen Untersuchungen bei örtlichen Stellen,
- keine Verschärfung der technischen Vorschriften und keine Festlegung der Anzahl der zu kontrollierenden Nutzfahrzeuge,
- gezielte Auswahl der zu kontrollierenden Nutzfahrzeuge, die mit hoher Wahrscheinlichkeit einen schlechten Wartungszustand aufweisen,
- Erhöhung der Wirksamkeit behördlicher Kontrollen,
- wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen,
- Einbeziehung der Nutzfahrzeuge aus allen Staaten (Inland, Mitgliedstaaten der Gemeinschaft, Drittländer) ohne Diskriminierung,
- Kosten und Verzögerungen für Fahrer und Unternehmer so gering wie möglich zu halten,
- gegenseitige Unterrichtung der Behörden der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft über schwerwiegende Mängel und getroffene Maßnahmen.

Die Mitgliedstaaten haben diese Richtlinie vor dem 10. August 2002 in nationales Recht zu übernehmen.

Die Verordnung berührt materielles Recht in Bezug auf bestehende Straßenverkehrsvorschriften, deren Vollzug und das Verwaltungshandeln der Länder. Die Zusammenarbeit zwischen den Ländern und dem Bund, zwischen diesem und der Europäischen Kommission sowie die Zusammenarbeit zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten erfordern eine Rechtsetzung mit Zustimmung des Bundesrates.

Nach dem Vorbild der Gefahrgutkontrollregelung

- Richtlinie 95/50/EG des Rates vom 6. Oktober 1995 über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße (ABl. EG Nr. L 249 S. 35)
- Ermächtigung durch Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (GGBefG)
- Gefahrgutkontrollverordnung (GGKontrollV)

wird die Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße erlassen (TechKontrollV).

Die Ermächtigung zum Erlass der Verordnung ergibt sich aus der durch das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StVRÄndG) vom 11. September 2002 (BGBl. I S. 3574) in § 6 Abs.1 StVG angefügten Nummer 20:

„20. Maßnahmen, die zur Übernahme 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 (ABl. EG Nr. L 203 S.1), erforderlich sind.“

sowie hinsichtlich der Aufgaben des Bundesamtes für Güterverkehr aus § 17 Güterkraftverkehrsgesetz.

Die Richtlinie 2000/30/EG enthält in Artikel 10 die Vorschrift, dass die Mitgliedstaaten Sanktionsregelungen vorsehen und die Durchführung sicherstellen müssen. Die Sanktionen werden allgemein inhaltlich beschrieben (wirksam, verhältnismäßig, abschreckend). Für Verstöße gegen technische Wartungsmängel bestehen in Deutschland ausreichende Ahnungsvorschriften durch § 69a StVZO, so dass auf besondere Sanktionsregelungen in der TechKontrollV verzichtet werden kann.

Der gemeinschaftsrechtliche Begriff „Unterwegskontrolle“ ist in Deutschland nicht gängig; Kontrolle auf der Straße ist identisch (vgl. auch GGKontrollV).

Die Richtlinie 2000/30/EG führt in Artikel 1 Abs. 3 aus, dass „die Mitgliedstaaten nicht daran gehindert sind, Kontrollen, die nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen (Unterwegskontrollen), hinsichtlich des technischen Zustandes der Nutzfahrzeuge (Punkte des Anhangs I) auch an anderen Stellen als auf öffentlichen Straßen (Prüfstellen oder Prüfstützpunkte nach Anlage VIII d StVZO) zu kontrollieren“. Die TechKontrollV sieht grundsätzlich nur Kontrollen auf öffentlichen Straßen, einschließlich der Grenzübergänge

an der Außengrenze der Gemeinschaft vor. Öffentliche Straßen können u.a. auch Häfen, Park- oder Abstellplätze sein (vgl. Begründung zur Richtlinie 2000/30/EG – Dok. KOM (98) 117 endg. 98/0097 (SY) -).

B. Kosten

I) *Kosten- Nutzen- Analyse von straßenseitigen Kontrollen:*

Die Begründung zur Richtlinie 2000/30/EG enthält eine Kosten- Nutzen- Analyse (650 Mio. € Nutzen bei höchstens 120 Mio. € Kosten), die - umgerechnet für den deutschen Anteil - nicht für eine Kostendarstellung im Rahmen der TechKontrollIV geeignet erscheint.

II) *Kosten der öffentlichen Haushalte:*

Ausgehend davon, dass der geforderte angemessene Kontrollaufwand für Deutschland bereits gegeben ist und mit der Verordnung **nur** am Status quo festgehalten werden soll, fallen Kosten für Bund und Länder nur für die Berichtspflichten und die Zusammenarbeit der kontrollierenden und ahndenden Behörden mit den entsprechenden Behörden in den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft an.

1 *Vollzugsaufwand des Bundes:*

1.1 *Bundesamt für Güterverkehr (BAG):*

Das BAG als zentrale Verwaltungsstelle wird

- die Informationen der Länder über zuständige Behörden und Ansprechpartner entgegennehmen,
- Meldungen, Mitteilungen und Ersuchen der deutschen Behörden und der Behörden der Mitgliedstaaten als grenzüberschreitende Amtshilfe weiterleiten,
- alle zwei Jahre gegenüber der Europäischen Kommission berichten,
- alle zwei Jahre Daten zur Beurteilung eines repräsentativen Anteils an Kontrollen den deutschen Behörden zur Verfügung stellen.

Hierfür fallen jährlich Personal- und Sachkosten in Höhe von insgesamt 420.000 € an, die in der mehrjährigen Finanzplanung nicht berücksichtigt sind und daher im Einzelplan 12 eingesparrt werden. Dies gilt auch für den Personalmehrbedarf beim BAG.

1.2 *Krafftahrt- Bundesamt:*

Das Krafftahrt- Bundesamt ist an der Bereitstellung der Daten zur Beurteilung eines repräsentativen Anteils an Kontrollen beteiligt; Kosten entstehen hierfür nicht.

1.3 *Bundesgrenzschutz und Zollverwaltung:*

Es entstehen Kosten durch die Abgabe von Meldungen aus Anlass festgestellter schwerwiegender Mängel an Behörden anderer Mitgliedstaaten, bei der statistischen Erfassung und bei Berichten an das BAG. Dieser Mehraufwand kann quantitativ im Einzelnen nicht beziffert werden; der Mehraufwand dürfte jedoch geringfügig sein.

2 *Vollzugsaufwand der Länder:*

Die Vollzugsbehörden der Länder sind an allen vorgeschriebenen Berichten und an der grenzüberschreitenden Amtshilfe maßgeblich beteiligt. Für die von den Kontrollpersonen zu erstellenden Kontrollberichte bei Prüfung auf Wartungsmängel (vgl. § 6) entstehen insbesondere den Ländern zusätzliche Kosten.

Viele Länder konnten keine bzw. teilweise keine Kosten angeben, da sie nicht quantifizierbar seien. Die vorliegenden Kostenangaben weichen in der Höhe so weit voneinander ab, dass sich kein einheitliches Bild zum Beispiel in Bezug auf die in den einzelnen Ländern zugelassenen Nutzfahrzeuge ergibt.

Es ist aber nach überschlägiger Betrachtung davon auszugehen, dass die für die Länder im Zusammenhang mit den Berichtspflichten und der Amtshilfe anfallenden Personal- und Sachkosten insgesamt bei mindestens 2.000.000 € jährlich liegen.

III) Kosten für die Wirtschaft, insbesondere auch für mittelständische Unternehmen:

Wie unter II) ausgeführt wurde, ist nicht beabsichtigt, den bisher bestehenden Kontrollumfang auszuweiten. Für die deutschen Güterkraft- und Omnibusunternehmen fallen deshalb keine über das derzeitige Maß hinausgehenden Kosten auf Grund von Kontrollen (z.B. Wartezeiten) und als Folge der Kontrollen (z.B. Beseitigung von Wartungsmängeln) an.

IV) *Auswirkungen auf Einzelpreise, das Preisniveau sowie Auswirkungen auf die Verbraucherinnen und Verbraucher:*

Solche Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

C. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu § 1

Die Vorschriften gelten für Nutzfahrzeuge, die in Deutschland am Straßenverkehr teilnehmen (Richtlinie: „in der Europäischen Union“). Als Teilnahme am Straßenverkehr gilt auch die Einfahrt von Nutzfahrzeugen, die aus einem Drittland in die Europäische Union einfahren (entsprechend GGKontrollIV). Andere Rechtsvorschriften sind z.B.: Die Kontrolle von Lenk- und Ruhezeiten, Gefahrgut.

Zu § 2

Der Begriff „Nutzfahrzeug“ in Nummer 1 wird in der Straßenverkehrs- Zulassungs- Ordnung (StVZO) nicht verwendet; er ist deshalb zu erläutern.

Die Richtlinie 2000/30/EG verweist auf Anhang I der Richtlinie 96/96/EG; der Zusatz „sowie ihre Anhänger“ ist in Bezug auf die Fahrzeuggruppen dieses Anhangs unklar.

Die Richtlinie 2000/30/EG benutzt den Begriff „Nutzfahrzeug“ sowohl als Oberbegriff für alle Fahrzeuge, die unter die Richtlinie fallen, gliedert aber auch in Nummer 6 des Anhangs I u.a. neben Kraftomnibussen nach „leichten bzw. schweren Nutzfahrzeugen“. Es ist deshalb eindeutig, wenn der Begriff „Nutzfahrzeug“ auf die im Prüfbericht im Einzelnen zu prüfenden Fahrzeugklassen abstellt.

Der Begriff „Kontrolle“ in Nummer 2 ist allgemein gefasst und umfasst auch vorbeugende Kontrollen.

Der Begriff „Prüfpunkt“ in Nummer 3 wird bereits in der StVZO im Rahmen der Durchführung von Sicherheitsprüfungen (SP) verwendet (Anlage VIII a Nr. 2.3 und „SP- Richtlinie“).

Zu § 3

Die Formulierung in Absatz 1 „die nach Bundes- und Landesrecht zuständige Behörde“ ist allgemein gehalten; für den Bund sind dies das Bundesamt für Güterverkehr, der Bundesgrenzschutz und die Zollverwaltung je nach deren örtlicher und sachlicher Zuständigkeit. Die Länder sollen die Zuständigkeiten in ihrem Bereich selbst festlegen.

Die Richtlinie 2000/30/EG lässt die Kontrolle der Nutzfahrzeuge durch die Behörden „oder unter ihrer Aufsicht“ zu (Artikel 2 Buchstabe b). Nach Absatz 2 können die zuständigen Behörden von der Möglichkeit Gebrauch machen, sich amtlich anerkannter Personen als Verwaltungshelfer wie bei der Durchführung von Hauptuntersuchungen zu bedienen. Dies soll nur aus gegebenem Anlass erfolgen, wie dies auch derzeit der Fall ist. Wird eine solche Untersuchung durchgeführt, zahlt der Betroffene die Gutachterkosten im Rahmen des Ordnungswidrigkeiten- Verfahrens. An eine Beileihung der amtlich anerkannten Personen ist nicht gedacht.

Zu § 4

Die Richtlinie 2000/30/EG sieht in Artikel 3 Abs.1 „ausreichende“ Kontrollen in jedem Mitgliedstaat vor, ohne diese näher zu quantifizieren, was ursprünglich vorgesehen war. Dies war auch einer der Ablehnungsgründe des Bundesrates am 25. September 1998 (Die Polizei kann über die bereits durchgeführten Kontrollen hinausgehende Zufallsüberprüfungen weder personell noch materiell leisten).

Da in der Bundesrepublik als föderativem Staat die Länder Kontrollen von Nutzfahrzeugen als eigene Angelegenheit durchführen, sollen sie auch weiterhin den ausreichenden Anteil an Nutzfahrzeugen, die kontrolliert werden sollen, festlegen.

Im Hinblick auf die Mitteilungspflichten der Mitgliedstaaten über kontrollierte Nutzfahrzeuge gegenüber der Europäischen Kommission (vgl. Artikel 6 der Richtlinie 2000/30/EG und § 10 dieser Verordnung) und dieser wiederum gegenüber dem Europäische Parlament sollte die Praxis der Mitgliedstaaten miteinander verglichen werden, wie dies bereits bei der Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten der Fall ist. Deshalb und im Interesse einer größtmöglichen Vereinheitlichung der Kontrolldichte in den Ländern sollen diesen und den Bundesbehörden zur Erleichterung der Beurteilung des ausreichenden Anteils Kriterien an die Hand gegeben werden (Anzahl zugelassener Nutzfahrzeuge und Verkehrsaufkommen in Bezug auf durchgeführte Kontrollen). Der Gedanke „ausreichender Kontrollen innerhalb der EG“ findet somit seine Fortsetzung in „ausreichenden Kontrollen innerhalb der Bundesrepublik“. Von der Festlegung eines bestimmten Prozentsatzes der in dem jeweiligen Land zu kontrollierenden Nutzfahrzeuge wird zunächst – um Erfahrungen zu sammeln - abgesehen.

Die Berichtspflichten sollen nur alle 2 Jahre durchgeführt werden. Die erste Übersicht ist zum 30. Juni 2004 vorgesehen.

Zu § 5

Absatz 1 Nr. 1 stellt klar, dass auch die technischen Kontrollen der Nutzfahrzeuge grundsätzlich nicht mehr an den Grenzen zwischen Mitgliedstaaten stattfinden, und dass sich die Kontrollen auch auf in einem Drittland zugelassene oder in Verkehr gebrachte Nutzfahrzeuge erstrecken. Dies ist deckungsgleich mit § 3 Abs. 1 GGKontrollV.

Absatz 2 entspricht Artikel 3 Abs. 2 der Richtlinie 2000/30/EG (vgl. auch § 3 Abs. 6 GGKontrollV). Kosten und Verzögerungen für Fahrer und Unternehmen sind so gering wie möglich zu halten.

Absatz 3 entspricht Artikel 4 der Richtlinie 2000/30/EG; als Prüfberichte werden bei Kontrollen anerkannt:

- für in Deutschland zugelassene Nutzfahrzeuge die nach § 29 und § 47a StVZO erstellten Prüfberichte,
- für in anderen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft zugelassene Nutzfahrzeuge die nach der Richtlinie 96/96/EG erstellten Bescheinigungen und
- für in Drittstaaten zugelassene Nutzfahrzeuge sonstige Sicherheitszeugnisse.

Für in Deutschland zugelassene Nutzfahrzeuge gilt demnach:

- die Prüfplakette (Hauptuntersuchung –HU- nach § 29 StVZO) in Verbindung mit einer Kopie des Untersuchungsberichts,
- die Sicherheitsmarke (Sicherheitsprüfung –SP- nach § 29 StVZO) in Verbindung mit einer Kopie des Prüfberichts,
- die Plakette (Abgasuntersuchung –AU- nach § 47a StVZO) in Verbindung mit einer Kopie der Prüfbescheinigung.

Zu diesem System der Prüfarten führt die Begründung zur Richtlinie 2000/30/EG aus:

„Die Konzentration auf Betreiber von Fahrzeugen mit einem schlechten Wartungszustand, sowie Maßnahmen zur visuellen Begutachtung der Fahrzeuge (nicht funktionierende Beleuchtungseinrichtungen, abgefahrene Reifen, übermäßiger Rauchausstoß) versprechen ebenfalls eine hohe „Erfolgsquote“ und werden dazu beitragen, dass öffentliche Mittel mit größtmöglichem Nutzen verwendet werden.“

Die kontrollierenden Personen sollen wie folgt vorgehen:

- Prüfung eines Prüfberichts,
- Sichtprüfung des allgemeinen Wartungszustandes; eine Prüfung auf Wartungsmängel ist damit noch nicht verbunden,

- Überprüfung auf Wartungsmängel.

Diese Reihung steht nicht im Widerspruch zur Reihung in Artikel 4 Abs. 1 Buchstaben a bis c der Richtlinie 2000/30/EG; hierzu ist in den Erwägungsgründen folgendes ausgeführt: „Die zu kontrollierenden Nutzfahrzeuge sollen anhand eines gezielten Konzepts ausgewählt werden, wobei ganz besonders solche Fahrzeuge ermittelt werden sollten, die mit hoher Wahrscheinlichkeit einen schlechten Wartungszustand aufweisen.“ Es bleibt den kontrollierenden Personen mit ihrer Erfahrung überlassen, in welcher Reihung, und ob im Stillstand oder Vorbeifahren Wartungsmängel festgestellt werden können.

Zu § 6

Die Regelung entspricht Artikel 5 Abs.1 der Richtlinie 2000/30/EG. Danach ist der zu erstellende Bericht nur ein „Muster“. Außer der Überschrift und der Einordnung als Anlage 1 zur TechKontrollIV soll er inhaltlich unverändert bleiben, weil

- der Bericht einheitlich in der Europäischen Gemeinschaft - insbesondere wegen der gegenseitigen Amtshilfe unter den Behörden der Mitgliedstaaten (vgl. § 9) - verwendet werden muss,
- im Bericht die Nutzfahrzeuge und die Prüfpunkte exakt beschrieben sind (vgl. Anlage 1 Nr. 6 und 10).

Wird bei festgestellten Wartungsmängel ein Kontrollbericht erstellt, so gibt die Richtlinie vor, dass „der Bericht dem Fahrer des Nutzfahrzeugs auszuhändigen ist“; die TechKontrollIV konkretisiert dies in „eine Ausfertigung des Kontrollberichts“. Die Aushändigung einer Ausfertigung des Kontrollberichts ist notwendig, damit

- weitere Kontrollen erleichtert (vgl. § 5 Abs. 3 Nr.1 bis 3) und
- unnötige Verzögerungen für Fahrer und Unternehmen vermieden werden (vgl. § 5 Abs. 2).

zu § 7

Die Regelung entspricht Artikel 5 Abs. 2 der Richtlinie 2000/30/EG. Hinsichtlich der Verweigerung der Einfahrt eines Nutzfahrzeugs, das in einem Drittland zugelassen ist, in das Gebiet der Gemeinschaft ist diese Verweigerung mit den Maßnahmen innerhalb der Gemeinschaft (eingehendere Untersuchung bei einer örtlichen Prüfstelle oder vorläufige Untersagung der Weiterfahrt) gleichzusetzen und auch gerechtfertigt, weil eine Amtshilfe bei Mängeln an Fahrzeugen aus Drittstaaten nicht vorgesehen ist (vgl. auch zu § 9). Die Verweigerung der Einfahrt als Folge einer Kontrolle ist bereits auf Grund bestehender Er-

mächtigungen der Gefahrenabwehr möglich. Eine Abweisung an der Außengrenze der Gemeinschaft ist für deutsche Fahrzeuge und Fahrzeuge aus anderen Mitgliedstaaten nicht gegeben (hinsichtlich der Verweigerung der Einfahrt vgl. auch § 3 Abs. 7 GGKontrollIV).

Da die Maßnahmen nach § 7 aus Sicherheitsgründen zu treffen sind (die Richtlinie 2000/30/EG enthält hierzu in Artikel 5 lediglich eine „Kann-Bestimmung“), bedarf es für die prüfenden Personen einer eindeutigen Rechtsvorschrift („sind zu veranlassen“).

Weder die Richtlinie 2000/30/EG noch die TechKontrollIV definieren näher, was unter „Mängel“ zu verstehen ist. Insoweit wird auf die „HU- Richtlinie“ verwiesen, die derartige Kriterien enthält, insoweit auch mit der Richtlinie 96/96/EG übereinstimmt und sich rechtlich auf § 29 Abs. 3 und den Anlagen VIII und VIII a StVZO stützt.

Zu § 8

Die Regelung übernimmt Artikel 7 Abs.1 der Richtlinie 2000/30/EG (Amtshilfe). Bund und Länder haben sich verständigt, dass die Amtshilfe unter den Behörden in den Mitgliedstaaten bei konkreten schwerwiegenden Mängeln (vgl. § 9) für Deutschland ausschließlich über das Bundesamt für Güterverkehr erfolgen soll.

Zu § 9

Die Regelung übernimmt Artikel 7 Abs. 2 der Richtlinie 2000/30/EG. Festgestellte schwerwiegende Mängel müssen den Vollzugsbehörden der Mitgliedstaaten gemeldet werden, damit weitere Maßnahmen gegen den Zuwiderhandelnden oder den Transportunternehmer getroffen werden können; die mitteilende Behörde kann auch um solche Maßnahmen ersuchen.

Die Absätze 1 und 2 befassen sich mit den in Deutschland festgestellten Mängeln von Nutzfahrzeugen aus Mitgliedstaaten, die Absätze 3 und 4 mit den in anderen Mitgliedstaaten festgestellten Mängeln deutscher Nutzfahrzeuge.

Absatz 5 regelt entsprechend § 8 das Verfahren über das Bundesamt für Güterverkehr. Die Zusammenarbeit zwischen deutschen Behörden und Behörden der übrigen Mitgliedstaaten bedingt einen Datenaustausch. Die Ermächtigung in § 6 Abs. 1 Nr. 20 StVG (vgl. Begründung , Allgemeines) umfasst auch den Datenaustausch im Rahmen der TechKontrollIV. Eine Amtshilfe bei festgestellten Mängeln an Fahrzeugen aus Drittstaaten ist nicht vorgesehen.

Zu § 10

Die Regelung übernimmt Artikel 6 der Richtlinie 2000/30/EG; sie ist einschließlich der dazugehörenden Anlage 3 dem § 5 GGKontrollIV und seiner Anlage 5 nachgebildet.

Das Verfahren entspricht den Verfahren nach der GGKontrollIV bzw. nach der Verordnung über die Kontrollen gemäß der Richtlinie 88/599/EWG des Rates vom 23. November 1988 über einheitliche Verfahren zur Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (EG-KontrollRV) - Lenk- und Ruhezeiten -.

Die Anlage 3 enthält alle notwendigen Angaben, die an die Kommission zu berichten sind. Als Grundlage hierfür verwenden die Polizeidienststellen üblicherweise einen Erfassungsbogen, wie er auch als Anlage 4 Bestandteil der GGKontrollIV ist; dieser enthält schon viele zu kontrollierende Prüfpunkte, u.a. auch „Beanstandete Fahrzeuge wegen technischer Mängel“ (vgl. Nr. 3.4). Dieser Erfassungsbogen müsste wegen der Forderung der Richtlinie 2000/30/EG nach stärkerer Differenzierung nach Fahrzeugklassen und Prüfpunkten angepasst werden; dies bleibt den Ländern überlassen.

Die Richtlinie nennt als Vorlagetermin an die Kommission „alle 2 Jahre vor dem 31. März“; die Kommission leitet die Informationen an das Europäische Parlament weiter. Daraus folgt die Vorlage der Länder an das Bundesamt für Güterverkehr 2 Monate nach Ablauf des Zweijahreszeitraums.

Es wird einer späteren Prüfung vorbehalten bleiben, ob diese Zeiten eingehalten werden können.

Die Regelung des Dienstweges innerhalb der Länder erfolgt durch deren Zuständigkeitsvorschriften.

Zu § 11

Grundsätzlich sind für die Durchführung der technischen Kontrollen die Länder zuständig.

Darüber hinaus **bestehen** drei fachlich begrenzte Ausnahmen für:

- das Bundesamt für Güterverkehr bei Auspuffemissionen,
- den Bundesgrenzschutz bei Einfahrten in die Europäische Gemeinschaft,
- die Zollverwaltung im Grenzzolldienst (§ 1 ZVG i.V.m. § 68 BGS und § 12 der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr).

Durch die TechkontrollIV erfolgt **keine** Aufgabenzuweisung für das Bundesamt für Güterverkehr, den Bundesgrenzschutz und die Zollverwaltung; die Aufgaben sind bereits zuge-

wiesen. Auch eine Aufgabenausweitung (Anzahl der Kontrollen oder Kontrollintensität) ist damit nicht verbunden.

Diese Behörden sind aber in die Kontrollen nach dieser Verordnung einzubeziehen, weil die Richtlinie 2000/30/EG insoweit keine Ausnahmen zulässt. Es ist auch zwingend, dass diese Behörden Berichte liefern, damit die Kommission ein Gesamtbild der durchgeführten Kontrollen erhält.