

Periodische Fahrzeugüberwachung auf hohem Sicherheitsniveau gewährleisten

(Stand: 23. Oktober 2012)

Hintergrund

Die Europäische Kommission hat am 13.7.2012 einen Verordnungsentwurf (KOM (2012) 380) über die regelmäßige technische Überwachung von Fahrzeugen vorgelegt. Ziele sind eine deutliche Reduzierung der Verkehrstoten durch mehr Straßenverkehrssicherheit und besserer Umweltschutz durch Stärkung der technischen Fahrzeugüberwachung. Die meisten der geplanten Änderungen werden allerdings in der deutschen Hauptuntersuchung bereits seit langem umgesetzt bzw. übertroffen, da sie sich regelmäßig mit Innovationen für mehr Verkehrssicherheit und Umweltschutz an den technischen Fortschritt anpasst. Beleg dafür ist das Inkrafttreten der 47. ÄnderungsVO zur StVZO zum 1.7.2012 (z. B. Überprüfung elektronischer Sicherheitssysteme).

Problem

Der Verordnungsentwurf sieht in wesentlichen Punkten eine weitere Harmonisierung der in den einzelnen Mitgliedsstaaten sehr unterschiedlichen technischen Fahrzeugüberwachung vor. An vielen Stellen wird im Entwurf von Mindestanforderungen gesprochen, ohne die Mitgliedsstaaten, die heute schon höhere Anforderungen haben, ausdrücklich zu ermächtigen, diese beizubehalten oder festzulegen. Neben der Regelung einheitlicher Mindestanforderungen muss die Verordnung deshalb höhere Standards in einzelnen Mitgliedsstaaten sichern und ihre Weiterentwicklung ermöglichen:

1. Die Einführung dieses sogenannten „Advanced Levels“ hätte sonst zur Folge, dass sich – gemessen an den massiven Unterschieden in der Fahrzeugüberwachung in der EU – die Anforderungen an künftige Periodic Technical Inspections (PTI) insbesondere in den fortschrittlichen Mitgliedsstaaten deutlich absenken würden. Damit würden alle europäischen Bestrebungen, die Verkehrssicherheit in der EU maximal zu erhöhen, durch eine „Harmonisierung nach unten“ in Frage gestellt.
2. Die im Entwurf vorgeschlagene Aufhebung der in den meisten Mitgliedsstaaten bestehenden Trennung zwischen Reparatur der Fahrzeuge und Überprüfung ihrer Verkehrssicherheit erscheint bedenklich. So trägt die Fahrzeugprüfung durch einen unabhängigen Dritten nicht nur dadurch zur Straßenverkehrssicherheit bei, dass sie die Verkehrstauglichkeit und Sicherheit der kontrollierten Fahrzeuge sicherstellt sondern auch als Garant dafür, dass die Prüfung neutral durchgeführt und nicht allein von den wirtschaftlichen Interessen des Reparateurs geleitet wird.
3. Die Kommission plant zudem, die Voraussetzungen der Berufsqualifikation der Prüfer zu überarbeiten. So sollen Prüfer mindestens einschlägige Vorkenntnisse aus dem KFZ-Bereich, eine mindestens dreijährige Berufserfahrung auf dem Gebiet der Fahrzeugtechnik, •reparatur oder •instandhaltung, sowie eine Grundausbildung vorweisen. Darüber hinausgehende Qualifikationen, wie ein Hochschulabschluss (z.B. Ingenieur) sind nicht vorgesehen. Unter Berücksichtigung der technischen Komplexität und des fachlichen Anspruchs einer fahrzeugtechnischen Überprüfung insbesondere vor dem Hintergrund zukünftiger Fahrzeugkonzepte (z. B. Hybrid-, Elektro-, Wasserstoffantriebe) würde dieses Vorgehen jedoch die Prüfleistung als solche in Frage stellen, da die hohen Anforderungen an eine sicherheitstechnische Überprüfung auf Kosten der Verkehrssicherheit nicht gewährleistet werden könnten.

Lösung

Da der EU-Binnenmarkt so effizient wie möglich funktionieren soll, die Verkehrssicherheit aber oberste Priorität hat, wird die Weiterentwicklung des Systems der periodischen Fahrzeugüberwachung auf nationaler und europäischer Ebene begrüßt. Die anzustrebende maximale Verkehrssicherheit sollte Maßstab der Neuregelung sein.

1. Bei der Erarbeitung eines einheitlich europäischen Prüfstandards sollten allein die Länder als Orientierung dienen, die bereits gegenwärtig einen hohen bis sehr hohen Prüfstandard aufweisen. Ziel muss es sein, schwache Prüfstandards anzuheben. Denn nur einwandfrei gewartete und vollfunktionsfähige Fahrzeuge, die alle Sicherheitsanforderungen erfüllen, garantieren Verkehrstauglichkeit und -sicherheit. Die bewährte Regelung, welche den Mitgliedstaaten die Möglichkeit einräumt, aufgrund spezieller nationaler Anforderungen über Mindeststandards hinaus höhere und zusätzliche Anforderungen an die periodische Fahrzeugüberwachung zu stellen, muss in der geplanten Neufassung der Rechtsvorschriften (z.B. in den Erwägungsgründen) in jedem Fall beibehalten werden. Die dafür geeignetere Rechtsform ist daher eine Richtlinie, da sie die kontinuierliche Weiterentwicklung fördert und die Organisations- und Kompetenzverantwortung der einzelnen Mitgliedsstaaten erhalten bleiben.
2. Die Beibehaltung des sog. Dualen Systems ist unerlässlich. Die Prüfung sollte zwingend von einem neutralen, unabhängigen Dritten ausgeführt werden, der sich in keiner Abhängigkeit zu Reparaturwerkstätten befindet, Interessenskonflikte zwischen Prüfung und Reparatur müssen im Sinne der Sicherheit und des Verbraucherschutzes ausgeschlossen werden (Art. 3 Nr. 15; Art. 4 Abs. 2).
3. Bezüglich der Aus- und Weiterbildung der Prüfer müssen die von der EU-Kommission geforderten Kompetenzen von den Mitgliedsstaaten in ihrem Hoheitsgebiet über den Anforderungskatalog der Verordnung hinaus angepasst werden können (Art. 12 i. V. m. Anhang VI).