



Brüssel, den 25. April 2025  
(OR. en)

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2025/0096(COD)**

---

---

**8259/25  
ADD 8**

**TRANS 146  
CODEC 473  
IA 31**

### **ÜBERMITTLUNGSVERMERK**

---

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	24. April 2025
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union

---

Nr. Komm.dok.:	SWD(2025) 99 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN EVALUIERUNG (ZUSAMMENFASSUNG) Begleitunterlage zum Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge und die in den nationalen Fahrzeugregistern erfassten Zulassungsdaten von Fahrzeugen sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2025) 99 final.

---

Anl.: SWD(2025) 99 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 24.4.2025  
SWD(2025) 99 final

**ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN**  
**EVALUIERUNG (ZUSAMMENFASSUNG)**

*Begleitunterlage zum*

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen**

**Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge und die in den nationalen Fahrzeugregistern erfassten Zulassungsdaten von Fahrzeugen sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates**

{COM(2025) 179 final} - {COM(2025) 180 final} - {SEC(2025) 119 final} -  
{SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 97 final} - {SWD(2025) 98 final}

Um gegen sicherheits- und gesundheitsrelevante Mängel an Fahrzeugen vorzugehen, gibt es in Europa seit Jahrzehnten die technische Überwachung, die in der Union schrittweise harmonisiert wurde. Das erste gemeinsame Regelwerk wurde 1976 verabschiedet<sup>1</sup> und zuletzt 2014 im Rahmen des Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit überarbeitet. Das Paket umfasst drei Richtlinien:

- Nach der **Richtlinie 2014/45/EU<sup>2</sup> über die regelmäßige technische Überwachung** (im Folgenden „Richtlinie über die regelmäßige technische Prüfung“) müssen Straßenfahrzeuge regelmäßig geprüft werden, damit die Einhaltung einer Reihe von Mindestanforderungen gewährleistet ist. Sie gilt für alle Personenkraftwagen, leichte Nutzfahrzeuge, Lastkraftwagen und Kraftomnibusse, schwere Anhänger und schnellere Zugmaschinen sowie seit Januar 2022 für größere zwei- und dreirädrige sowie vierrädrige Fahrzeuge.
- Die **Richtlinie 2014/47/EU<sup>3</sup> über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen** (im Folgenden „Richtlinie über die technische Unterwegskontrolle“) ergänzt die Richtlinie über die regelmäßige technische Prüfung in Bezug auf die Unterwegskontrolle von schweren Personen- und Lastkraftwagen sowie deren Anhängern.
- Die **Richtlinie 2014/46/EU<sup>4</sup> über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge** (im Folgenden „Richtlinie über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge“) sieht die elektronische Erfassung von Daten über alle im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats zugelassenen Fahrzeuge und harmonisierte Verfahren für die Aussetzung der Zulassung eines Fahrzeugs vor.

## Wichtigste Feststellungen

**Wirksamkeit:** Bei den im Zuge der technischen Überwachung durchgeführten Emissionskontrollen greift das Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit nur bedingt, da mit den für die regelmäßige technische Prüfung (periodic technical inspection – PTI) und die Unterwegskontrolle (roadside inspection – RSI) geltenden Prüfanforderungen nicht geprüft werden kann, ob neuere Emissionskontrollsysteme funktionieren, weshalb sie aktualisiert werden müssen. Die Messung der Abgastrübung ist veraltet, da Dieselfahrzeuge mit defekten Partikelfiltern oder einem manipulierten Katalysator, die zu hohen Partikel- und NOx-Emissionen führen, nicht erkannt werden können. Stattdessen sollten zur Erkennung defekter oder manipulierter Emissionsminderungssysteme PN- und NOx-Messungen für die Prüfung neuerer Diesel- und Benzinfahrzeuge eingesetzt werden.

Was die Verbesserung des Informationsaustauschs über Fahrzeugdaten zwischen den Mitgliedstaaten betrifft, so hat sich der derzeitige Rahmen für den Informationsaustausch nicht bewährt. Obwohl in den Rechtsvorschriften auf die Möglichkeit eines elektronischen Datenaustauschs zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten hingewiesen wird, machen nicht alle Länder davon Gebrauch. Auch wenn die Harmonisierung der Zulassungsdokumente den Bürgerinnen und Bürgern die Zulassung von Fahrzeugen aus

---

<sup>1</sup> Richtlinie 77/143/EWG des Rates vom 29. Dezember 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 47 vom 18.2.1977, S. 47).

<sup>2</sup> Sie hebt die Richtlinie 2009/40/EG auf; [EUR-Lex – 32014L0045 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>3</sup> Sie hebt die Richtlinie 2000/30/EG auf; [EUR-Lex – 32014L0047 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>4</sup> Sie ändert die Richtlinie 1999/37/EG; [EUR-Lex – 32014L0046 – DE – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

anderen Mitgliedstaaten und dem EWR erleichtert hat, besteht insbesondere bei der Digitalisierung erheblicher Verbesserungsbedarf. Das Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit verhindert derzeit die gegenseitige Anerkennung von PTI zwischen den Mitgliedstaaten, weshalb sich die erneute Zulassung nach wie vor schwerfällig gestalten kann, mit Verwaltungsaufwand verbunden ist und ein Hindernis für den freien Personen- und Warenverkehr darstellt.

**Effizienz:** Die Digitalisierung kann dazu beitragen, den Prozess der erneuten Zulassung von Fahrzeugen zu straffen: Mit dem Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit sollte die Chance genutzt werden, die Vorteile des digitalen Datenaustauschs auszuschöpfen und Fahrzeugdokumente weiter zu harmonisieren, um den mit dem Prozess verbundenen Verwaltungsaufwand und die damit verbundenen Kosten zu verringern. Darüber hinaus könnten digitale Zulassungsdokumente die Digitalisierung der Fahrzeugzulassung und der Datenspeicherung weiter erleichtern und die Kosten senken.

**Relevanz:** Das Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit erlaubt keine Anpassung an die neuesten Technologien wie hochentwickelte Fahrerassistenzsysteme (z. B. ADAS) und elektronische Sicherheitsfunktionen, für die es derzeit keinen hinreichend umfassenden Rahmen bietet. Es enthält keine spezifischen Prüfprotokolle, die die Konformität und Wartung von Elektro- und Hybridfahrzeugen, einschließlich ihrer Software-Updates, gewährleisten würden. Für die effiziente Erfassung wichtiger sicherheitsrelevanter Daten und die Überwachung neuer Sensoren und Funktionen müssten die technischen Prüfungen aktualisiert werden. Was die Emissionen betrifft, so müssen einige der PTI-Prüfungen und -Geräte angepasst werden, da Emissionsmängel bei den neuesten Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor mit ihnen nicht mehr erkannt werden können.

**Kohärenz:** Zwischen der Typgenehmigungsverordnung und dem Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit sollte für mehr Kohärenz gesorgt werden. Die Kohärenz zwischen dem Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit und den einschlägigen EU-Instrumenten könnte durch die Standardisierung sicherheitsrelevanter Fahrzeugdaten und der damit verbundenen Verantwortlichkeiten der Hersteller während des Lebenszyklus eines Fahrzeugs verbessert werden. Eine klarere Definition der Verantwortlichkeiten und die Vorgabe, dass einschlägige Informationen für PTI in allen Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt werden, könnten die Unsicherheit und den Zeitaufwand für die Suche nach den einschlägigen Informationen verringern und damit die Genauigkeit und Effizienz der Prüfungen insgesamt verbessern. Das Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit sollte auch besser auf die Verordnung über die allgemeine Sicherheit<sup>5</sup> abgestimmt werden.

**EU-Mehrwert:** Das Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit legt einen Mindeststandard für alle Mitgliedstaaten fest und bietet einen grundlegenden Rahmen für die Erkennung von Fahrzeugmängeln, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, sodass sichergestellt ist, dass alle Mitgliedstaaten Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit ergreifen. Eine weitere Harmonisierung der Mindestanforderungen an die PTI und RSI wäre sinnvoll, um die Kohärenz der Rechtsvorschriften, Normen und Praktiken innerhalb der EU zu

---

<sup>5</sup> Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates, <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>.

verbessern. Es besteht Spielraum zur Verbesserung der gegenseitigen Anerkennung von PTI zwischen den Mitgliedstaaten, was einen Mehrwert für den EU-Binnenmarkt bedeuten und gleichzeitig dazu beitragen würde, die Fahrzeugsicherheit und den Umweltschutz zu stärken.

Die Bewertung ergab, dass das Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit seine Ziele, nämlich einen Beitrag zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit und zur Verringerung der Luftschadstoffemissionen aus dem Straßenverkehr zu leisten, nur teilweise erreicht hat. Defekte Fahrzeuge werden möglicherweise immer noch nicht entdeckt, da einige Fahrzeugkategorien in mehreren Mitgliedstaaten nicht der PTI oder RSI unterliegen oder Häufigkeit oder Umfang der Prüfungen nicht an ihr höheres Sicherheits- und Umweltrisiko angepasst ist. Die festgestellten Schwächen des derzeitigen Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit erfordern eine Anpassung der Richtlinien, um nicht nur dem aktuellen Bedarf, sondern auch künftigen Herausforderungen wie der Prüfung hochentwickelter Fahrerassistenzsysteme und automatisierter Systeme gerecht zu werden.