



COM(2025) 180

Regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen

Zusammenfassung

Zum Inhalt des Entwurfs:

Der Vorschlag der Kommission zielt darauf ab, die Qualität der technischen Kontrolle von Kraftfahrzeugen in der EU zu verbessern, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Umweltbelastung durch Fahrzeuge hinsichtlich Lärm und Luftverschmutzung zu reduzieren. Er sieht für Pkw, leichte und schwere Lkw sowie Motorräder eine umfangreiche Liste von Maßnahmen vor, die bei der wiederkehrenden Kfz-Überprüfung (in Österreich „57a-Begutachtung“) und bei technischen Unterwegskontrollen durchzuführen sind. Zudem sollen die Mitgliedstaaten Prüf- und Kontrolldaten digital erfassen und einen grenzüberschreitenden Datenaustausch zwischen Behörden sicherstellen.

Das Wichtigste in Kürze:

- Der Vorschlag ist ein wichtiger Schritt, um bestehende Vorschriften und technische Standards effektiver einzuhalten, und daher aktiv zu unterstützen.
- Digitalisierung, erhöhte Lkw-Kontrolldichte und Emissionsprüfung werden begrüßt.
- Die Digitalisierung muss Konsument:innen Zugang zu Kfz-Daten ermöglichen.

Die Position der AK

Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs:

Die AK begrüßt den Vorschlag als wichtigen Schritt, um bestehende Vorschriften und technische Standards effektiver einzuhalten. Insbesondere die Verfügbarkeit digitaler Datenbanken hat das Potenzial, Kontrollvorgänge zu erleichtern und zielgerichteter durchzuführen. Viele Maßnahmen im Pkw-Bereich, insbesondere zur Bekämpfung der Manipulation von Kilometerständen, werden auch aus konsumentenpolitischer Sicht begrüßt. Aus Sicht der AK besteht jedoch Verbesserungspotenzial bei der Verfügbarkeit und Abrufbarkeit von Kfz-Daten wie Unfalldaten oder Informationen zu größeren Reparaturen, die beim Gebrauchtwagenkauf zugänglich sein sollten. In Bezug auf den Schwerverkehr setzt der Vorschlag bei technischen Unterwegskontrollen ambitionierte Kontrollvorgaben. Damit kann er zu einem fairen Wettbewerb beitragen. Da zwei Drittel aller Schwerfahrzeuge auf Österreichs Autobahnen kein österreichisches Kennzeichen haben, ist er aktiv unterstützen.

Digitalisierung und grenzüberschreitender Datenaustausch

Der Vorschlag sieht die Einführung einer digitalen Prüfbescheinigung für die wiederkehrende technische Kfz-Überprüfung als Standardformat vor (Artikel 1 Absatz 7). Optional kann von einem Kfz-Besitzer eine ausgedruckte Prüfbescheinigung beantragt werden. Zusätzlich kann in einem anderen Land als dem Zulassungsstaat eine auf sechs Monate befristete Prüfbescheinigung erlangt werden. Ferner werden digitale Kilometerstände eingeführt, die bei behördlichen Überprüfungen sowie Reparaturen in Werkstätten eingetragen werden.

Da Österreich einer der letzten EU-Staaten ohne digitale Prüfbescheinigung ist, begrüßt die AK diese Änderungen. Aus konsumentenpolitischer Sicht müssen neben den digitalen Kilometerständen auch größere Unfallschäden digital von Werkstätten eingetragen werden, damit bei einem Gebrauchtwagenkauf verlässliche Kfz-Daten vorliegen und abgerufen werden können.

Regelmäßige Kfz-Überprüfung

Bei den Mindestanforderungen an die periodische Kfz-Überprüfung sind neue Prüfbestimmungen für Elektro- und Hybridfahrzeuge sowie neue Emissionsprüfungen zur Messung ultrafeiner Partikel- und Stickoxidemissionen von Benzin- und Dieselfahrzeugen vorgesehen. Darüber hinaus sind Prüfungen der elektronischen Sicherheitssysteme unter Verwendung der elektronischen Schnittstelle des Fahrzeugs geplant. Die AK begrüßt die Messung ultrafeiner Partikel bei Diesel- und Benzin-Pkw, wie sie in Deutschland und der Schweiz bereits praktiziert wird. Eine periodische Messüberprüfung mit Geräten nach dem neuesten Stand der Technik kann einen wesentlichen Beitrag zur Einhaltung der neuen EU-Grenzwerte für eine gesunde Umgebungsluft ab dem 1. Januar 2030 leisten. Untersuchungen haben gezeigt, dass ein geringer Prozentsatz der Kfz-Flotte („high emitters“) über die gesamten Emissionen entscheidet.

Technische Unterwegskontrolle

Mit diesem Vorschlag ist ein Mitgliedstaat verpflichtet, bei technischen Unterwegskontrollen die Ladungssicherheit bei Schwerfahrzeugen zu überprüfen. Insgesamt soll eine Kontrolldichte von fünf Prozent aller in der EU zugelassenen Lkw pro Jahr erreicht werden. Die Mitgliedsstaaten müssen sich anteilmäßig daran beteiligen.

Die AK begrüßt die angestrebte Kontrolldichte. Gerade aus der Sicht eines transitgeplagten Mitgliedstaates ist diese ambitionierte Kontrollquote aktiv zu unterstützen. Bei der Ladungssicherheit wird zudem gefordert, dass ein Lkw so beladen sein muss, dass er ohne Aufwand von Kontrollorganen überprüft werden kann.

Fernmessungen

Gemäß Artikel 2 Absatz 5 werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, die Lärm- und Abgasemissionen großer Teile ihrer Fahrzeugflotte mittels Fernmessung zu überprüfen, um Fahrzeuge (jeder Fahrzeugklasse) mit potenziell hohem Ausstoß zu identifizieren. Gemäß Absatz 3 müssen die Mitgliedstaaten die Emissionen dieser Fahrzeuge entweder bei einer technischen Un-

terwegskontrolle oder im Rahmen einer Vorladung des Eigentümers oder Halters des Fahrzeugs zu einer Prüfstelle überprüfen. Die Kontrolldichte soll mindestens 30 Prozent der in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeugflotte umfassen.

Aus Sicht der AK haben bei Fernmessungen die Abgasemissionen von Lkw Vorrang. Moderne Lkw verfügen über eigene abgastechnische Überwachungssysteme, die bei Manipulation durch Frächter:innen abgeschaltet werden können. Die Stoßrichtung bei straßenseitigen Kontrollen sollte daher auf einer Vorselektion durch Fernmessung oder sogenannte „Schnüffelfahrzeuge“ liegen. Verdächtige Kfz sollten im Anschluss bei einer genaueren Kontrolle durch bereits verfügbare Prüfgeräte überprüft. Beim derzeitigen Stand der Technik können gerichtsfeste Strafen nicht über die Ermittlung eines Stickoxidemissionswertes, sondern nur durch Feststellung der Abschaltung der Abgastechnik über spezielle Software verhängt werden. Bei Feinstaubemissionen kann mit einem Schnelltest die Funktionstüchtigkeit des Partikelfilters überprüft werden.

Bei der Lärmpegelmessung sollen Fahrzeuge und Motorräder detektiert werden, die mehr als 3 Dezibel über dem Durchschnittswert liegen. Aus Sicht der sollte hier der Schwerpunkt auf Auto-Posing und Auto-Tuning liegen, also dem absichtlichen und unnötigen Verursachen von Lärm durch Autofahrer:innen in städtischen Gebieten durch lautes Beschleunigen, das Rauschen der Reifen beim Bremsen oder das Hochjagen des Motors im Leerlauf. Die ambitionierte Kontrolldichte sollte mit mobilen Überwachungsanlagen zu erfüllen sein.

Sanktionen

Bei offensichtlichen Manipulationen an Fahrzeugbauteilen, einschließlich Abgasnachbehandlungs- und Sicherheitssystemen, werden Sanktionen eingeführt. Aus Sicht der AK sollten diese nicht nur verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein, sondern auch eine generalpräventive Wirkung auf Transportunternehmen haben und sich am Umsatz des Unternehmens orientieren.



Kontaktieren Sie uns!

In Wien:

Franz Greil

franz.greil@akwien.at

In Brüssel:

Florian Wukovitsch

florian.wukovitsch@akeuropa.eu

Bundesarbeitskammer Österreich

Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien, Österreich
T +43 (0) 1 501 65-0

www.arbeiterkammer.at

AK EUROPA

Ständige Vertretung Österreichs bei der EU
Avenue de Cortenbergh 30
1040 Brüssel, Belgien
T +32 (0) 2 230 62 54

www.akeuropa.eu

Über uns

Die Bundesarbeitskammer (AK) ist die gesetzliche Interessenvertretung von rund 4 Millionen Arbeitnehmer:innen und Konsument:innen in Österreich. Sie vertritt ihre Mitglieder in allen sozial-, bildungs-, wirtschafts- und verbraucherpolitischen Angelegenheiten auf nationaler sowie auch auf der Brüsseler EU-Ebene. Darüber hinaus ist die Bundesarbeitskammer Teil der österreichischen Sozialpartnerschaft. Die AK ist im EU-Transparenzregister unter der Nummer 23869471911-54 registriert.

Die Aufgaben des 1991 eröffneten AK EUROPA Büros in Brüssel sind einerseits die Repräsentation der AK gegenüber europäischen Institutionen und Interessensorganisationen, das Monitoring von EU-Aktivitäten und die Wissensweitergabe von Brüssel nach Österreich, sowie gemeinsam mit den Länderkammern erarbeitete Expertise und Standpunkte der Arbeiterkammer in Brüssel zu lobbyieren.