



Antrag

der Abgeordneten **Florian Streibl, Felix Locke, Ulrike Müller, Tobias Beck, Martin Behringer, Dr. Martin Brunnhuber, Susann Enders, Stefan Frühbeißer, Johann Groß, Wolfgang Hauber, Bernhard Heinisch, Alexander Hold, Marina Jakob, Michael Koller, Nikolaus Kraus, Josef Lausch, Christian Lindinger, Rainer Ludwig, Prof. Dr. Michael Piazzolo, Bernhard Pohl, Julian Preidl, Anton Rittel, Markus Saller, Martin Scharf, Werner Schießl, Gabi Schmidt, Roswitha Toso, Roland Weigert, Jutta Widmann, Benno Zierer, Felix Freiherr von Zobel, Thomas Zöller und Fraktion (FREIE WÄHLER),**

Dr. Gerhard Hopp, Martin Wagle, Alex Dorow, Karl Freller, Sebastian Friesinger, Andreas Kaufmann, Peter Wachler CSU

Subsidiarität

**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 COM(2025) 180 final
BR-Drs. 217/25**

Der Landtag wolle beschließen:

Der Landtag stellt fest, dass gegen den 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, Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsbedenken bestehen.

Der Landtag schließt sich damit der Auffassung der Staatsregierung an und lehnt den Richtlinienvorschlag ab.

Die Staatsregierung wird aufgefordert, bei den Beratungen des Bundesrates auf die Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsbedenken hinzuweisen. Sie wird ferner aufgefordert, darauf hinzuwirken, dass diese Bedenken Eingang in den Beschluss des Bundesrates finden.

Der Beschluss des Landtags wird unmittelbar an die Europäische Kommission, das Europäische Parlament, den Ausschuss der Regionen und den Deutschen Bundestag sowie an die Abgeordneten des Europäischen Parlaments für Bayern übermittelt.

Begründung:

Der Richtlinienvorschlag verstößt gegen die Prinzipien der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit.

Zwar mögen in weiten Teilen die Ziele des Richtlinienvorschlags am ehesten durch die EU erreicht werden. Das gilt jedoch nicht für die Einführung einer jährlichen Hauptuntersuchung von älteren Fahrzeugen auf europäischer Ebene.

Ein Handeln der Europäischen Union ist nicht erforderlich, da die Mitgliedstaaten bereits jetzt nach geltendem Recht in der Lage sind, entsprechend den nationalen Erfordernissen zu handeln sowie aufgrund der jeweiligen nationalen Besonderheiten jeweils am ehesten entsprechende Regelungen erlassen und weitere Prüfumfänge festlegen können. Infolgedessen hat jeder Mitgliedstaat im Rahmen der geltenden Richtlinie 2014/45/EU eine eigene nationale Ausgestaltung des Systems zur technischen Überwachung geregelt und die dazugehörigen Details (z. B. unterschiedliche Prüftiefe) im Einzelnen effektiv festgelegt. Es ist nicht ersichtlich, inwiefern hier mit einem europäischen Ansatz eines verkürzten Prüfintervalls das Ziel der verbesserten Verkehrssicherheit am ehesten erreicht werden kann. Zudem geht der Vorschlag im Hinblick auf die pauschale Verkürzung von Prüf Fristen ohne Würdigung des tatsächlichen Fahrzeugzustands und der jeweiligen nationalen Systeme zur Fahrzeugüberwachung über das für eine zwingende EU-Regelung notwendige Maß hinaus. Entscheidend ist nicht die Frequenz der Hauptuntersuchungen, sondern ihre fachliche und technische Güte. Hier hat Deutschland bereits mit bewährten Standards bei der Hauptuntersuchung in Verbindung mit Kontrollen durch die Polizei ein stimmiges und funktionierendes System.

Die Verhältnismäßigkeit ist außerdem hinsichtlich der beabsichtigten Einführung einer jährlichen Hauptuntersuchung für ältere Fahrzeuge nicht gegeben. Es ist bereits zweifelhaft, ob das Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit nicht durch andere, geeignetere Maßnahmen wirksamer erreicht werden kann. Dies wird auch dadurch verdeutlicht, dass weniger als ein Prozent der tödlichen Unfälle durch technische Mängel verursacht wird.