

032496/EU XXIII.GP
Eingelangt am 03/03/08

DE

DE

DE



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 29.2.2008
KOM(2008) 100 endgültig

2008/0044 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE .../.../EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom (...)

über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger

(Text von Bedeutung für den EWR)

(von der Kommission vorgelegt)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE .../.../EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom [...]

über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger

(Neufassung)

BEGRÜNDUNG

1. Die Kommission hat mit Beschluss vom 1. April 1987¹ ihre Dienststellen angewiesen, alle Rechtsakte spätestens nach der zehnten Änderung zu kodifizieren. Dabei hat sie jedoch betont, dass es sich um eine Mindestanforderung handelt, denn im Interesse der Klarheit und des guten Verständnisses der Gemeinschaftsvorschriften sollten die Dienststellen bemüht sein, die in ihre Zuständigkeit fallenden Rechtsakte in kürzeren Abständen zu kodifizieren.
2. Die Kommission hat mit der Kodifizierung der Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger² begonnen. Die neue Richtlinie sollte die verschiedenen Rechtsakte ersetzen, die Gegenstand der Kodifizierung sind³.
3. Zwischenzeitlich wurde der Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse erlassen werden⁴ durch den Beschluss 2006/512/EG geändert, der das Regelungsverfahren mit Kontrolle eingeführt hat für Maßnahmen allgemeiner Tragweite zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen eines nach dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag erlassenen Basisrechtsakts, einschließlich durch Streichung einiger dieser Bestimmungen oder Hinzufügung neuer nicht wesentlicher Bestimmungen.
4. Gemäß der Erklärung des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission⁵ zu dem Beschluss 2006/512/EG, müssen, damit dieses Verfahren auf nach dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag angenommene Rechtsakte, die bereits in Kraft getreten sind, angewandt werden kann, diese Rechtsakte nach den geltenden Verfahren angepasst werden.
5. Es ist daher angebracht die Kodifizierung der Richtlinie 96/96/EG in eine Neufassung umzuwandeln um die für die Anpassung an das Regelungsverfahren mit Kontrolle erforderlichen Änderungen vornehmen zu können.

¹ KOM(87) 868 PV.

² Durchgeführt im Einklang mit der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat — Kodifizierung des Acquis communautaire, KOM(2001) 645 endgültig.

³ Anhang III Teil A dieses Vorschlags.

⁴ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Geändert durch Beschluss 2006/512/EG (ABl. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

⁵ ABl. C 255 vom 21.10.2006, S. 1.

Vorschlag für eine



RICHTLINIE .../.../EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom [...]

über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel  71 ,

auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag⁴,

in Erwägung nachstehender Gründe:

↓ neu

- (1) Die Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger⁵ ist mehrfach und in wesentlichen Punkten geändert worden⁶. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der jetzt anstehenden Änderungen eine Neufassung dieser Richtlinie vorzunehmen.

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵ ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).

⁶ Siehe Anhang III Teil A.

↓ 96/96/EG Erwägungsgrund 2

- (2) Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik ist es erforderlich, dass für den Verkehr bestimmter Fahrzeuge in der Gemeinschaft sowohl hinsichtlich der Sicherheit als auch der Bedingungen des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsunternehmen der einzelnen Mitgliedstaaten die besten Voraussetzungen gegeben sind.
-

↓ 96/96/EG Erwägungsgrund 3

- (3) Der wachsende Straßenverkehr und die sich daraus ergebenden zunehmenden Gefahren und Belästigungen stellen alle Mitgliedstaaten vor Sicherheitsprobleme ähnlicher Art und Schwere.
-

↓ 96/96/EG Erwägungsgrund 6

- (4) Die Untersuchungen von in Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen sollte relativ einfach, schnell und kostengünstig sein.
-

↓ 96/96/EG Erwägungsgrund 7
(angepasst)

- (5) Es sollten daher durch Einzelrichtlinien die gemeinschaftlichen Mindestvorschriften und Verfahren für die Untersuchungen in Bezug auf die in ☒ dieser Richtlinie ☒ aufgeführten Punkte festgelegt werden.
-

↓ 96/96/EG Erwägungsgrund 9

- (6) Die in den Einzelrichtlinien festgelegten Vorschriften und Verfahren müssen rasch an den technischen Fortschritt angepasst werden können; um die Durchführung der hierzu erforderlichen Maßnahmen zu erleichtern, ist ein Verfahren für eine enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission im Rahmen eines Ausschusses für die Anpassung der technischen Überwachung an den technischen Fortschritt einzuführen.
-

↓ 96/96/EG Erwägungsgrund 10
(angepasst)

- (7) Wegen der Vielfalt der Prüfvorrichtungen und -verfahren in der Gemeinschaft ist es ☒ schwierig ☒, bei Bremsanlagen Werte für ☒ Elemente wie ☒ die Drucklufteinstellung und Schwelldauer festzulegen.
-

↓ 96/96/EG Erwägungsgrund 15

- (8) Alle Stellen, die sich mit der technischen Überwachung der Kraftfahrzeuge befassen, sind der Ansicht, dass die Prüfverfahren und insbesondere die Frage, ob die Prüfung an unbeladenen, teilweise oder vollständig beladenen Fahrzeugen vorgenommen wird, ihr Urteil über die Zuverlässigkeit der Bremsanlagen beeinflussen.

↓ 96/96/EG Erwägungsgrund 16
(angepasst)

- (9) Die Festlegung von Bezugswerten für die Bremskraft der einzelnen Kraftfahrzeugtypen in verschiedenen Beladungszuständen ☒ sollte ☒ die Beurteilung dieser Zuverlässigkeit erleichtern, und diese Richtlinie ☒ sollte ☒ als Alternative zu der Prüfung der Einhaltung von Mindestwirkungswerten für jede Fahrzeugklasse die Prüfung nach diesem Verfahren ☒ zulassen ☒.
-

↓ 96/96/EG Erwägungsgrund 17
(angepasst)

- (10) In Bezug auf Bremsanlagen ☒ sollte ☒ diese Richtlinie hauptsächlich für Fahrzeuge ☒ gelten ☒, für die die Typgenehmigung nach der ☒ [Richtlinie 71/320/EWG des Rates vom 26. Juli 1971 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bremsanlagen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern] ☒⁷ erteilt wurde. Bestimmte Fahrzeugtypen sind hingegen nach nationalen Vorschriften genehmigt worden, die von den Bestimmungen ☒ der genannten ☒ Richtlinie abweichen können.
-

↓ 96/96/EG Erwägungsgrund 18

- (11) Die Mitgliedstaaten können die Bestimmungen zur Überprüfung der Bremsausrüstung auch auf andere, in der vorliegenden Richtlinie nicht erfasste Fahrzeugtypen und Prüfpunkte ausdehnen.
-

↓ 96/96/EG Erwägungsgrund 19

- (12) Die Mitgliedstaaten können die Überprüfung der Bremsausrüstung strenger gestalten oder die Zeitabstände zwischen den Überprüfungen verkürzen.
-

↓ 96/96/EG Erwägungsgrund 20

- (13) Zweck der vorliegenden Richtlinie ist es, mittels regelmäßiger Abgasuntersuchungen das Emissionsniveau von Kraftfahrzeugen während ihrer gesamten Lebensdauer niedrig zu halten und zu gewährleisten, dass die größten Luftverschmutzer unter den Fahrzeugen solange aus dem Verkehr gezogen werden, wie sie nicht ordnungsgemäß gewartet sind.
-

↓ 96/96/EG Erwägungsgrund 21

- (14) Eine falsche Einstellung und unzureichende Wartung des Motors schaden nicht nur dem Motor, sondern auch der Umwelt, weil sie zu einer Zunahme von Kraftstoffverbrauch und Verschmutzung führen. Es ist von Bedeutung, dass umweltfreundliche Beförderungsmittel entwickelt werden.
-

⁷ ABl. L 202 vom 6.9.1971, S. 37. Richtlinie zuletzt geändert durch die ☒ Richtlinie 2006/96/EG (AbI. L 363 vom 20.12.2006, S. 81) ☒.

↓ 96/96/EG Erwägungsgrund 22

- (15) Bei Motoren mit Selbstzündung (Dieselmotoren) gilt die Messung der Rauchgas-trübung als ausreichender Indikator für den Wartungszustand des Fahrzeugs bezüglich der Abgasemissionen.

↓ 96/96/EG Erwägungsgrund 23

- (16) Bei Motoren mit Fremdzündung (Ottomotoren) gilt die Messung der Kohlenmonoxid-emissionen im Leerlauf am Auspuff als ausreichender Indikator für den Wartungs-zustand des Fahrzeugs bezüglich der Abgasemissionen.

↓ 96/96/EG Erwägungsgrund 24

- (17) Bei unregelmäßiger Wartung dürfte ein hoher Prozentsatz der Fahrzeuge bei der Abgasuntersuchung wegen Überschreitung der vorgeschriebenen Emissionsgrenz-werte zurückgewiesen werden.

↓ 96/96/EG Erwägungsgrund 25

- (18) Die Prüfkriterien für die regelmäßige Abgasuntersuchung bei Kraftfahrzeugen mit Ottomotor, für deren Betriebserlaubnis die Ausrüstung mit modernen Abgasreini-gungsanlagen wie Dreiwege-Katalysatoren mit Lambdasondenregelung erforderlich ist, müssen strenger sein als bei konventionellen Fahrzeugen.

↓ 2001/9/EG Erwägungsgrund 4

- (19) Gemäß der Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG⁸ müssen Pkw mit Benzinmotor und leichte Nutzfahrzeuge ab dem Jahr 2000 mit On-Board-Diagnosesystemen (OBD) ausgerüstet sein, die das Funktionieren des Emissionskontrollsystems des Fahrzeugs während des Betriebs überwachen. Für neue Dieselfahrzeuge sind OBD-Systeme ab 2003 vorgeschrieben.

↓ 96/96/EG Erwägungsgrund 26

- (20) Die Mitgliedstaaten können gegebenenfalls bestimmte Fahrzeugklassen von historischem Interesse vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausnehmen. Für diese Fahrzeuge dürfen sie ihre eigenen Prüfvorschriften festlegen. Diese Möglichkeit darf nicht zur Anwendung strengerer Vorschriften führen als diejenigen, für deren Einhaltung das Fahrzeug ursprünglich ausgelegt war.

⁸ ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 1. Richtlinie aufzuheben mit Wirkung vom 2. Januar 2013 durch Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates (AbI. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).

↓ 2001/11/EG Erwägungsgrund 4
(angepasst)

- (21) ☒ Es ☒ stehen einfache einheitliche Diagnosesysteme zur Verfügung, die von Prüforganisationen zur Prüfung des größten Teils der mit Geschwindigkeitsbegrenzern ausgerüsteten Fahrzeugflotte verwendet werden können. Bei Fahrzeugen, die nicht mit den verfügbaren Diagnosewerkzeugen überprüft werden können, müssen die Behörden entweder die verfügbare Ausrüstung des Originalfahrzeugherstellers verwenden oder dafür Sorge tragen, dass der Fahrzeughersteller oder seine Franchiseorganisation der erforderlichen Zertifizierung der Prüfung zustimmen.
-

↓ 2001/11/EG Erwägungsgrund 5
(angepasst)

- (22) ☒ Die ☒ regelmäßige Überprüfung des ordnungsgemäßen Funktionierens des Geschwindigkeitsbegrenzers für die Fahrzeuge, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 2135/98 des Rates vom 24. September 1998 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und der Richtlinie 88/599/EWG über die Anwendung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/84 und (EWG) Nr. 3821/85⁹ mit dem neuen Kontrollgerät (digitaler Tachograph) ausgerüstet sind ☒, sollte erleichtert werden ☒. Neufahrzeuge ☒ sind ☒ damit ☒ seit ☒ dem Jahr 2003 ausgerüstet.
-

↓ 96/96/EG Erwägungsgrund 32

- (23) Für Taxis und Krankenkraftwagen gelten ähnliche technische Anforderungen wie für Personenkraftwagen. Die zu untersuchenden Punkte können ähnlich sein, die Zeitabstände für die Prüfungen sind jedoch unterschiedlich.
-

↓ 96/96/EG Erwägungsgrund 13

- (24) Die Mitgliedstaaten müssen im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten die Qualität und die Verfahren der technischen Überwachung der Fahrzeuge gewährleisten.
-

↓ 96/96/EG Erwägungsgrund 14

- (25) Die Kommission sollte die praktische Anwendung dieser Richtlinie überwachen.

⁹ ABl. L 274 vom 9.10.1998, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

↓ 96/96/EG Erwägungsgrund 33
(angepasst)

- (26) ☒ Da die Ziele der vorgeschlagenen Maßnahme, namentlich die Regeln für die technische Überwachung zu harmonisieren, um Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsunternehmen zu vermeiden und um zu gewährleisten, dass die Fahrzeuge vorschriftsmäßig eingestellt und gewartet werden, alleine auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht in ausreichendem Maße erreicht werden können und daher wegen des Umfangs oder der Wirkungen der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel angeführten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für das Erreichen dieser Ziele erforderliche Maß hinaus. ☒

↓ neu

- (27) Die zur Durchführung dieser Richtlinie notwendigen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹⁰ erlassen werden.
- (28) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, die Anpassung der in den Einzelrichtlinien niedergelegten Vorschriften und Verfahren an den technischen Fortschritt vorzunehmen. Da es sich hier um Maßnahmen allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Richtlinie bewirken, müssen sie gemäß dem in Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen werden.
- (29) Diese Richtlinie sollte die Verpflichtung der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fristen für die Umsetzung in innerstaatliches Recht und für die Anwendung der in Anhang III Teil B aufgeführten Richtlinien unberührt lassen —

¹⁰ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Beschluss zuletzt geändert durch Beschluss 2006/512/EG (ABl. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

(1) In jedem Mitgliedstaat sind die in diesem Staat zugelassenen Kraftfahrzeuge, Kraftfahrzeuganhänger und Sattelanhänger einer regelmäßigen technischen Überwachung entsprechend dieser Richtlinie zu unterziehen.

(2) Die zu untersuchenden Fahrzeuggruppen, die Zeitabstände der Untersuchungen und die Punkte, die geprüft werden müssen, sind in den Anhängen I und II aufgeführt.

Artikel 2

Die technische Überwachung nach dieser Richtlinie ist ☒ vom Mitgliedstaat ☒ oder von staatlich entsprechend beauftragten öffentlichen Stellen oder von Organisationen oder Einrichtungen vorzunehmen, die vom Staat dafür bestimmt und unter seiner unmittelbaren Aufsicht tätig sind, einschließlich hierfür zugelassener privatwirtschaftlicher Organisationen. Sind die mit der technischen Überwachung beauftragten Einrichtungen gleichzeitig als Kraftfahrzeugreparaturwerkstätten tätig, so tragen die Mitgliedstaaten in besonderer Weise dafür Sorge, dass die Objektivität und eine hohe Qualität der Überwachung gewahrt sind.

Artikel 3

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die ihres Erachtens erforderlichen Maßnahmen, damit nachgewiesen werden kann, dass das Fahrzeug einer technischen Untersuchung, die mindestens den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht, mit positivem Ergebnis unterzogen worden ist.

Diese Maßnahmen werden den übrigen Mitgliedstaaten und der Kommission mitgeteilt.

(2) Jeder Mitgliedstaat erkennt den in einem anderen Mitgliedstaat erteilten Nachweis darüber, dass ein im Hoheitsgebiet des betreffenden anderen Mitgliedstaats zugelassenes Kraftfahrzeug, ein Kraftfahrzeuganhänger oder ein Sattelanhänger einer technischen Untersuchung, die mindestens den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht, mit positivem Ergebnis unterzogen worden ist, in der gleichen Weise an, als hätte er diesen Nachweis selbst erteilt.

(3) Die Mitgliedstaaten wenden zweckdienliche Verfahren an, um, soweit das praktikabel ist, sicherzustellen, dass die Bremswirkung der auf ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht.

KAPITEL II

Ausnahmeregelungen

Artikel 4

(1) Die Mitgliedstaaten können die Fahrzeuge der Streitkräfte, der Polizei, der Gendarmerie und der Feuerwehr vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausnehmen.

(2) Die Mitgliedstaaten können nach Anhörung der Kommission bestimmte Fahrzeuge, die unter außergewöhnlichen Bedingungen in Betrieb genommen oder benutzt werden, sowie Fahrzeuge, die nicht oder kaum auf öffentlichen Wegen benutzt werden, einschließlich vor dem 1. Januar 1960 hergestellter Fahrzeuge von historischem Interesse, oder die vorübergehend aus dem Verkehr gezogen werden, vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausnehmen oder Sonderbestimmungen unterwerfen.

(3) Für Fahrzeuge von historischem Interesse dürfen die Mitgliedstaaten nach Anhörung der Kommission eigene Prüfvorschriften erlassen.

Artikel 5

Unbeschadet der Anhänge I und II können die Mitgliedstaaten

- a) den Zeitpunkt für die erste obligatorische technische Untersuchung vorverlegen und gegebenenfalls eine Untersuchung vor der Zulassung des Fahrzeugs vorschreiben,
- b) den Zeitabstand zwischen zwei aufeinanderfolgenden obligatorischen technischen Untersuchungen abkürzen,
- c) die technische Untersuchung der fakultativen Ausrüstung zwingend vorschreiben,
- d) die Zahl der zu untersuchenden Punkte erhöhen,
- e) die Verpflichtung zur regelmäßigen technischen Untersuchung auf andere Fahrzeuggruppen ausdehnen,
- f) zusätzliche technische Untersuchungen vorschreiben,
- g) für die auf ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge höhere Werte für die Mindestwirksamkeit der Bremsen festlegen und die Prüfungen bei höheren Nutzlasten als den in Anhang II festgelegten Werten durchführen, sofern diese Vorschriften nicht über die der ursprünglichen Typgenehmigung des Fahrzeugs hinausgehen.

↓ 96/96/EG

KAPITEL III

Schlussbestimmungen

↓ 96/96/EG Art. 7 (angepasst)
⇒ neu

Artikel 6

(1) Der Rat erlässt auf Vorschlag der Kommission mit qualifizierter Mehrheit die erforderlichen Einzelrichtlinien zur Festlegung der Mindestvorschriften und -verfahren für die Überwachung der Fahrzeuge in bezug auf die in Anhang II aufgeführten Punkte.

(2) ⇒ Die Kommission erlässt die ⇐ Änderungen, die erforderlich sind, um die in den Einzelrichtlinien niedergelegten ☒ Vorschriften ☒ und Verfahren an den technischen Fortschritt anzupassen.

⇒ Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der genannten Richtlinien werden gemäß dem in Artikel 7 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen. ⇐

↓ 1882/2003 Art. 3 u. Anh. III
Nr. 68 (angepasst)
⇒ neu

Artikel 7

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss zur Anpassung der Richtlinie über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger an den technischen Fortschritt (nachstehend "Ausschuss" genannt) unterstützt.

(2) Wird auf diesen ☒ Absatz ⇐ Bezug genommen, so gelten die Artikel ⇒ 5a Absatz 1 bis 4 ⇐ § und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

~~Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.~~

~~(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.~~

↓ 96/96/EG Art. 9

Artikel 8

Die Kommission überprüft spätestens drei Jahre nach der Einführung regelmäßiger Untersuchungen der Geschwindigkeitsbegrenzer auf der Grundlage der gesammelten Erfahrungen, ob sich durch die vorgesehenen Kontrollen Störungen oder unbefugte Eingriffe in Geschwindigkeitsbegrenzer nachweisen lassen und ob eine Änderung der geltenden Regelung erforderlich ist.

↓ 96/96/EG Art. 11

Artikel 9

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

↓

Artikel 10

Die Richtlinie 96/96/EG, in der Fassung der in Anhang III Teil A aufgeführten Rechtsakte, wird unbeschadet der Verpflichtung der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang III Teil B genannten Fristen für die Umsetzung in innerstaatliches Recht und für die Anwendung der Richtlinien aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang IV zu lesen.

↓ 96/96/EG Art. 12 (angepasst)

Artikel 11

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen* ☒ *Union* ☒ in Kraft.

Artikel 12

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

In Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident
[...]

Im Namen des Rates
Der Präsident
[...]

ANHANG I

**DER TECHNISCHEN ÜBERWACHUNG UNTERLIEGENDE
FAHRZEUGGRUPPEN UND ZEITABSTÄNDE DER UNTERSUCHUNGEN**

Fahrzeuggruppen	Zeitabstände der Untersuchungen
1. Kraftfahrzeuge, die der Personenbeförderung dienen und außer dem Fahrersitz mehr als acht Sitzplätze aufweisen	Ein Jahr nach der ersten Benutzung, dann jährlich
2. Kraftfahrzeuge, die der Güterbeförderung dienen, mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg	Ein Jahr nach der ersten Benutzung, dann jährlich
3. Anhänger und Sattelanhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg	Ein Jahr nach der ersten Benutzung, dann jährlich
4. Taxis, Krankenkraftwagen	Ein Jahr nach der ersten Benutzung, dann jährlich
5. Kraftfahrzeuge, die normalerweise der Beförderung von Gütern im Straßenverkehr dienen, mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg und mindestens vier Rädern, mit Ausnahme von landwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen	Vier Jahre nach der ersten Benutzung, dann alle zwei Jahre
6. Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mindestens vier Rädern, die außer dem Fahrersitz nicht mehr als acht Sitzplätze aufweisen	Vier Jahre nach der ersten Zulassung, dann alle zwei Jahre

↓ 96/96/EG (angepasst)
 →₁ 2003/27/EG Art. 1 u. Anh.
 ⇨ neu

ANHANG II

OBLIGATORISCHE PRÜFPUNKTE

Die Untersuchung erstreckt sich mindestens auf die nachstehend aufgeführten Punkte, sofern sich diese auf die Ausrüstung beziehen, die in dem betreffenden Mitgliedstaat für das zu prüfende Fahrzeug obligatorisch ist.

Die in diesem Anhang aufgeführten Untersuchungen können ohne Ausbau der Fahrzeugteile erfolgen.

Für den Fall, dass das Fahrzeug an den nachstehend aufgeführten Prüfpunkten Mängel aufweist, legen die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten ein Verfahren fest, in dem die Bedingungen für eine Benutzung des Fahrzeugs im Straßenverkehr bis zum erfolgreichen Durchlaufen einer neuerlichen technischen Untersuchung festgelegt werden.

FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 1, 2, 3, 4, 5 UND 6

1. **Bremsvorrichtung**

Die technische Überwachung der Bremsvorrichtung des Fahrzeugs umfasst die nachstehend genannten Punkte. Die hierbei erzielten Werte müssen, soweit dies praktikabel ist, den technischen Anforderungen der Richtlinie 71/320/EWG genügen.

<i>Prüfpunkte</i>	<i>Mängel</i>
1.1. Mechanischer Zustand und Funktion	
1.1.1. Bremsnockenhebel, Fußbremshebel	<ul style="list-style-type: none"> – schwergängig – Lagerung ausgeschlagen – Verschleiß/Spiel zu groß
1.1.2. Zustand des Pedals und Weg der Bremsbetätigungseinrichtung	<ul style="list-style-type: none"> – übermäßiger Weg oder keine ausreichende Wegreserve vorhanden – Freigängigkeit der Bremse beeinträchtigt – Antirutschvorrichtung auf dem Bremspedal fehlt, ist locker oder abgenutzt

<p>1.1.3. Vakuumpumpe oder Kompressor und Behälter</p>	<ul style="list-style-type: none"> – übermäßige Schwelldauer – Luftdruck bzw. Vakuum für mindestens zwei Bremsungen nach Ansprechen der Warneinrichtung (oder Manometeranzeige in der Gefahrzone) unzureichend – spürbarer Druckabfall durch Luftaustritt oder hörbarer Luftaustritt
<p>1.1.4. Druckwarnanzeige, Manometer</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Druckwarnanzeige bzw. Manometer arbeitet fehlerhaft oder ist schadhaft
<p>1.1.5. Handbremsventil</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Betätigungseinrichtung gebrochen oder beschädigt, übermäßiger Verschleiß – Ventil arbeitet fehlerhaft – Betätigungseinrichtung unsicher an Ventilspindel befestigt oder Ventilkörper ungenügend gesichert – Verbindungen locker oder Leckage im System – Funktion ungenügend
<p>1.1.6. Feststellbremse, -bremshebel, -ratsche</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Feststellratsche hält nicht ausreichend – übermäßiger Verschleiß an Hebellagerung oder an Ratschenvorrichtung – übermäßiger Hebelweg infolge falscher Einstellung
<p>1.1.7. Bremsventile (Fußventile, Druckregler, Regelventile usw.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – beschädigt, übermäßiger Luftaustritt – übermäßiger Ölaustritt aus Kompressor – unsicher befestigt/unsachgemäß montiert – Austritt von Hydraulikbremsflüssigkeit

<p>1.1.8. Kupplungsköpfe für Anhängerbremsen</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Absperrhähne oder selbstabsperrendes Kupplungskopfventil schadhaft – unsicher befestigt/unsachgemäß montiert – übermäßige Leckage
<p>1.1.9. Energievorratsbehälter, Druckluftbehälter</p>	<ul style="list-style-type: none"> – beschädigt, korrodiert, undicht – Entwässerungseinrichtung ohne Funktion – unsicher befestigt/unsachgemäß montiert
<p>1.1.10. Bremskraftverstärker, Hauptbremszylinder (hydraulische Anlagen)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Bremskraftverstärker schadhaft oder ohne Wirkung – Hauptbremszylinder schadhaft oder undicht – Hauptbremszylinder unsicher befestigt – Bremsflüssigkeitsvorrat unzureichend – Abdeckung für Ausgleichsbehälter des Hauptbremszylinders fehlt – Bremsflüssigkeitswarnlicht leuchtet oder ist defekt – Warnanzeige für Bremsflüssigkeitsstand arbeitet fehlerhaft
<p>1.1.11. Bremsleitungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Ausfall- oder Bruchgefahr – undichte Leitungen oder Kupplungskopfanschlüsse – beschädigt oder übermäßig korrodiert – falsche Verlegung
<p>1.1.12. Bremsschläuche</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Ausfall- oder Bruchgefahr – Beschädigung, Scheuerstellen, Bremsschläuche zu kurz, verdreht eingebaut – undichte Schläuche oder Anschlüsse – Ausbeulung des Schlauchs unter Druck – Porosität

1.1.13. Bremsbeläge, -klötze	<ul style="list-style-type: none"> – übermäßiger Verschleiß – verschmutzt (Öl, Fett usw.)
1.1.14. Bremstrommeln, Bremsscheiben	<ul style="list-style-type: none"> – übermäßiger Verschleiß, übermäßige Riefenbildung, Risse, ungenügend gesichert oder gebrochen – Bremstrommeln oder Bremsscheiben verschmutzt (Öl, Fett usw.) – Bremsträger ungenügend gesichert
1.1.15. Bremsseile, Bremszugstangen, Bremshebel, Bremsgestänge	<ul style="list-style-type: none"> – Seile beschädigt, verknotet – übermäßiger Verschleiß oder übermäßige Korrosion – Seil- oder Zugstangenverbindung ungenügend gesichert – Seilführung schadhaft – Beeinträchtigungen der Freigängigkeit der Bremsanlage – übermäßige Hebel-, Zugstangen- oder Gestängewege infolge falscher Einstellung oder übermäßigen Verschleißes
1.1.16. Zugspaneinrichtungen (einschließlich Federspeicherbremsen oder hydraulische Radbremszylinder)	<ul style="list-style-type: none"> – gerissen oder beschädigt – undicht – unsicher befestigt/unsachgemäß montiert – übermäßig korrodiert – übermäßiger Weg des Betätigungskolbens oder der Membrane – Staubschutz fehlt oder ist übermäßig beschädigt
1.1.17. Bremskraftregler	<ul style="list-style-type: none"> – Gestänge defekt – falsch eingestellt – festgefressen, unwirksam – fehlt

1.1.18. Automatische Gestängesteller	<ul style="list-style-type: none"> – festgefressen oder zu großer Weg infolge übermäßigen Verschleißes oder falscher Einstellung – schadhaft
1.1.19. Retarder (soweit vorhanden oder erforderlich)	<ul style="list-style-type: none"> – unsichere Verbindungen oder Befestigungen – schadhaft
1.2. Betriebsbremse, Wirkung und Wirksamkeit	
1.2.1. Wirkung (schrittweise Steigerung bis zur maximalen Bremskraft)	<ul style="list-style-type: none"> – nicht vorhandene oder ungenügende Bremskraft an einem oder mehreren Rädern – Bremskraft an einem Rad beträgt weniger als 70 % der größten an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Bremskraft. Im Falle einer Bremsprüfung auf der Straße: übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden – Bremskraft nicht abstufbar (Rupfen) – Verlustzeit der Bremse an einem der Räder zu lang – übermäßige Bremskraftschwankungen aufgrund verzogener Scheiben oder unrunder Trommeln

<p>1.2.2. Wirksamkeit</p>	<p>– Abbremswirkung, bezogen auf die zulässige Höchstmasse oder, im Falle von Sattelanhängern, auf die Summe der zulässigen Achslasten, wenn durchführbar, von weniger als den folgenden Werten:</p> <p>Mindestbremswirksamkeit</p> <p>Gruppe 1: 50 %¹</p> <p>Gruppe 2: 43 %²</p> <p>Gruppe 3: 40 %³</p> <p>Gruppe 4: 50 %</p> <p>Gruppe 5: 45 %⁴</p> <p>Gruppe 6: 50 %</p> <p>oder die Bremskraft liegt unter den vom Fahrzeughersteller für die Fahrzeugachse⁵ festgelegten Bezugswerten</p>
<p>1.3. Hilfsbremse, Wirkung und Wirksamkeit (falls getrennte Anlage)</p>	

¹ 48 % für Fahrzeuge der Gruppe 1, die nicht mit ABS ausgerüstet sind, oder für die die Typgenehmigung vor dem 1. Oktober 1991 erteilt wurde (Datum des Verbots des ersten Inverkehrbringens ohne europäische Typgenehmigung) (Richtlinie [71/230/EWG in der Fassung der Richtlinie 88/194/EWG der Kommission (ABl. L 92 vom 9.4.1988, S. 47)]).

² 45 % für Fahrzeuge, die nach 1988 oder ab dem Datum der Umsetzung der Richtlinie [71/320/EWG in der Fassung der Richtlinie 85/647/EWG der Kommission (ABl. L 380 vom 31.12.1985, S. 1)] in einzelstaatliches Recht, falls diese später erfolgte, zugelassen wurden.

³ 43 % für Sattelanhänger und LKW-Anhänger, die nach 1988 oder nach dem Datum der Umsetzung der Richtlinie [71/320/EWG in der Fassung der Richtlinie 85/647/EWG der Kommission] in einzelstaatliches Recht, falls diese später erfolgte, zugelassen wurden.

⁴ 50 % für Fahrzeuge der Gruppe 5, die nach 1988 oder nach dem Datum der Umsetzung der Richtlinie [71/320/EWG in der Fassung der Richtlinie 85/647/EWG der Kommission] in einzelstaatliches Recht, falls diese später erfolgte, zugelassen wurden.

⁵ Der Bezugswert für die Fahrzeugachse ist die Bremskraft — ausgedrückt in Newton —, die notwendig ist, um diese vorgeschriebene Bremskraft bei dem speziellen Gewicht des vorgeführten Fahrzeugs zu erreichen.

1.3.1. Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> – Bremse einseitig ohne Wirkung – Bremskraft an einem Rad 70 % der größten an einem anderen Rad derselben Achse gemessenen Bremskraft – Bremskraft nicht abstufbar (Rupfen) – automatische Bremsanlagen bei Anhängern unwirksam
1.3.2. Wirksamkeit	<ul style="list-style-type: none"> – für alle Fahrzeuggruppen eine Abbremswirkung von weniger als 50 %⁶ der Wirkung der Betriebsbremse gemäß 1.2.2, bezogen auf die zulässige Höchstmasse, oder, im Falle von Sattelanhängern, auf die Summe der zulässigen Achslasten
1.4. Feststellbremse, Wirkung und Wirksamkeit	
1.4.1. Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> – Bremse einseitig ohne Wirkung
1.4.2. Wirksamkeit	<ul style="list-style-type: none"> – für alle Fahrzeuggruppen eine Abbremswirkung von weniger als 16 % in Bezug auf die zulässige Höchstmasse oder für Kraftfahrzeuge weniger als 12 % bezogen auf die Höchstmasse der Fahrzeugkombination, je nachdem welcher Wert höher ist
1.5. Retarder oder Motorbremse	<ul style="list-style-type: none"> – Bremskraft nicht abstufbar (Retarder) – schadhaft
1.6. Blockierverhinderer	<ul style="list-style-type: none"> – Warneinrichtung arbeitet fehlerhaft – schadhaft

⁶ Bei Fahrzeugen der Gruppe 2 und 5 beträgt die (von der [Richtlinie 71/320/EWG in der Fassung der Richtlinie 85/647/EWG der Kommission] nicht erfasste) Mindestbremswirkung der Hilfsbremse 2,2 m/s².

FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 1, 2 UND 3	FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 4, 5 UND 6
2. Lenkvorrichtung und Lenkrad	2. Lenkvorrichtung
2.1. Mechanischer Zustand	2.1. Mechanischer Zustand
2.2. Lenkrad	2.2. Lenkungsspiel
2.3. Lenkungsspiel	2.3. Lenkradverbindung
	⇒ 2.4. Radlager ⇐
3. Sichtverhältnisse	3. Sichtverhältnisse
3.1. Sichtfeld	3.1. Sichtfeld
3.2. Scheiben	3.2. Scheiben
3.3. Rückspiegel	3.3. Rückspiegel
3.4. Scheibenwischer	3.4. Scheibenwischer
3.5. Scheibenwascher	3.5. Scheibenwascher
4. Leuchten, Rückstrahler und sonstige elektrische Anlagen	4. Beleuchtungseinrichtungen
4.1. Scheinwerfer für Fern- und Abblendlicht	4.1. Scheinwerfer für Fern- und Abblendlicht
4.1.1. Zustand und Funktionieren	4.1.1. Zustand und Funktionieren
4.1.2. Einstellung	4.1.2. Einstellung
4.1.3. Schalter	4.1.3. Schalter
4.1.4. Optischer Wirkungsgrad	
4.2. Begrenzungs-, Umriss- und Schlussleuchten	4.2. Zustand und Funktionieren, Fehlerfreiheit der Streuscheibe, Farbwirkung und Beleuchtungsstärke der
4.2.1. Zustand und Funktionieren	4.2.1. Begrenzungsleuchten
4.2.2. Lichtfarbe und optischer Wirkungsgrad	4.2.2. Bremsleuchten
4.2.3. Fahrtrichtungsanzeiger	

	4.2.4. Rückfahrscheinwerfer
4.2.5. Nebelleuchten	
	4.2.6. Beleuchtung für das hintere Kennzeichen
4.2.7. Rückstrahler	
	4.2.8. Gefahrenwarnleuchten
4.3. Bremsleuchten	
4.3.1. Zustand und Funktionieren	
4.3.2. Lichtfarbe und optischer Wirkungsgrad	
4.4. Fahrtrichtungsanzeiger	
4.4.1. Zustand und Funktionieren	
4.4.2. Lichtfarbe und optischer Wirkungsgrad	
4.4.3. Schalter	
4.4.4. Blinkfrequenz	
4.5. Nebelscheinwerfer und Nebelschlussleuchten	
4.5.1. Anbringung	
4.5.2. Zustand und Funktionieren	
4.5.3. Lichtfarbe und optischer Wirkungsgrad	
4.6. Rückfahrscheinwerfer	
4.6.1. Zustand und Funktionieren	
4.6.2. Lichtfarbe und optischer Wirkungsgrad	
4.7. Beleuchtung für das hintere Kennzeichen	
4.8. Rückstrahler	
– Zustand und Farbe	

4.9.	Funktionsanzeiger	
4.10.	Elektrische Verbindungen zwischen ziehendem Fahrzeug und Anhänger oder Sattelanhänger	
4.11.	Elektrische Leitungen	
5.	Achsen, Räder, Reifen und Aufhängungen	5. Achsen, Räder, Reifen und Aufhängungen
5.1.	Achsen	5.1. Achsen
5.2.	Räder und Reifen	5.2. Räder und Reifen
5.3.	Aufhängungen	5.3. Aufhängungen
6.	Fahrgestell, am Fahrgestell befestigte Teile	6. Fahrgestell, am Fahrgestell befestigte Teile
6.1.	Fahrgestell oder Fahrgestellrahmen und daran befestigte Teile	6.1. Fahrgestell oder Fahrgestellrahmen und daran befestigte Teile
6.1.1.	Allgemeiner Zustand	6.1.1. Allgemeiner Zustand
6.1.2.	Abgasführungen und Schalldämpfer	6.1.2. Abgasführungen und Schalldämpfer
6.1.3.	Kraftstoffbehälter und -leitungen	6.1.3. Kraftstoffbehälter und -leitungen
6.1.4.	Abmessungen und Zustand des Unterfahrschutzes bei Lastkraftwagen	6.1.4. Halterung des Ersatzrades
6.1.5.	Halterung des Ersatzrades	6.1.5. Sicherheit der Kupplung (falls eingebaut)
6.1.6.	Kupplung am ziehenden Fahrzeug, Anhänger und Sattelanhänger	
6.2.	Führerhaus und Karosserie	6.2. Karosserie
6.2.1.	Allgemeiner Zustand	6.2.1. Zustand der Struktur
6.2.2.	Befestigung	6.2.2. Türen und Schlösser
6.2.3.	Türen und Schlösser	
6.2.4.	Boden	
6.2.5.	Fahrersitz	
6.2.6.	Trittstufen	

7. Sonstige Ausstattungen	7. Sonstige Ausstattungen
7.1. Sicherheitsgurte	7.1. Befestigung des Fahrersitzes
7.2. Feuerlöscher	7.2. Befestigung der Batterie
7.3. Schlösser und Diebstahlsicherungen	7.3. Einrichtung für Schallzeichen
7.4. Warndreieck	7.4. Warndreieck
7.5. Verbandskasten	7.5. Sicherheitsgurte
	⇒ 7.5.1. Sicherheit des Einbaus ⇐
	7.5.2. Zustand der Gurte
	⇒ 7.5.3. Betrieb ⇐
7.6. Unterlegkeil(e) für Räder	
7.7. Einrichtung für Schallzeichen	
7.8. Geschwindigkeitsmesser	
7.9. Fahrtschreiber (Vorhandensein und Verplombung)	
<ul style="list-style-type: none"> – Überprüfung der Gültigkeit des Einbauschildes nach der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 \boxtimes des Rates \boxtimes⁷ – im Zweifelsfall ist zu überprüfen, ob der Nennumfang oder die Größe der Reifen den Daten entspricht, die auf dem Einbauschild angegeben sind – falls durchführbar, ist zu überprüfen, ob die Verplombung des Fahrtschreibers und ggf. sonstige Sicherungseinrichtungen der Anschlüsse gegen unbefugte Eingriffe unversehrt sind 	

⁷ ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

<p>7.10. Geschwindigkeitsbegrenzer</p> <ul style="list-style-type: none"> – wenn möglich, ist zu überprüfen, ob der Geschwindigkeitsbegrenzer gemäß der Richtlinie 92/6/EWG eingebaut ist – Überprüfung der Gültigkeit des Einbauschildes des Geschwindigkeitsbegrenzers – falls durchführbar, ist zu überprüfen, ob die Verplombung des Geschwindigkeitsbegrenzers und ggf. sonstige Sicherungseinrichtungen der Anschlüsse gegen unbefugte Eingriffe unversehrt sind – →₁ falls durchführbar, ist zu überprüfen, ob der Geschwindigkeitsbegrenzer verhindert, dass die in den Artikeln 2 und 3 der Richtlinie 92/6/EWG genannten Fahrzeuge diese vorgegebenen Werte überschreiten ← 	
<p>8. Umweltbelästigungen</p>	<p>8. Umweltbelästigungen</p>
<p>8.1. Lärmentwicklung</p>	<p>8.1. Lärmentwicklung</p>

↓ 2003/27/EG Art. 1 u. Anh.
(angepasst)

8.2. Auspuffabgase

8.2.1. Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor (mit Benzin betrieben)

a) Wenn die Emissionen nicht durch eine moderne Abgasreinigungsanlage wie einen Dreiwege-Katalysator mit Lambdasonde verringert werden:

1. Sichtprüfung der Auspuffanlage auf Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit.
2. Sichtprüfung der vom Hersteller eingebauten Emissionsminderungseinrichtung auf Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit.

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 höchstens dem vom Fahrzeughersteller angegebenen Wert entsprechen. Liegen hierzu keine Angaben vor oder entscheiden die Prüfstellen in den Mitgliedstaaten, diese nicht als Referenzwerte zu verwenden, so darf der CO-Gehalt der Abgase folgende Werte nicht überschreiten:

- i) 4,5 Vol.-% bei Fahrzeugen, die zwischen dem Zeitpunkt, ab dem die Mitgliedstaaten für diese Fahrzeuge die Übereinstimmung mit der Richtlinie 70/220/EWG \boxtimes des Rates \boxtimes ⁸ vorgeschrieben haben, und dem 1. Oktober 1986 erstmals zugelassen bzw. in Betrieb genommen wurden;
- ii) 3,5 Vol.-% bei Fahrzeugen, die nach dem 1. Oktober 1986 erstmals zugelassen bzw. 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 Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit.
2. Sichtprüfung der vom Hersteller eingebauten Emissionsminderungseinrichtung auf Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit.

⁸ ABl. L 76 vom 9.3.1970, S. 1.

3. Ermittlung der Wirksamkeit der Abgasreinigungsanlage durch Messung des Lambdawerts und des CO-Gehalts der Abgase gemäß Nummer 4 oder gemäß den sonstigen vom Fahrzeughersteller angegebenen, bei der Erteilung der Typgenehmigung genehmigten Verfahren. Für jede Prüfung wird der Motor nach den Empfehlungen des Fahrzeugherstellers konditioniert.

4. Emissionen am Auspuff — Grenzwerte

Der CO-Gehalt der Abgase darf höchstens dem vom Fahrzeughersteller angegebenen Wert entsprechen. Liegen hierzu keine Angaben vor, so darf der CO-Gehalt der Abgase folgende Werte nicht überschreiten:

- i) Messungen bei Leerlauf des Motors:

Der zulässige CO-Gehalt der Abgase darf 0,5 Vol.-% nicht überschreiten; bei Fahrzeugen, für die die Typgenehmigung gemäß den Grenzwerten in Zeile A der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG⁹ oder in später geänderten Fassungen erteilt wurde, darf der CO-Gehalt 0,3 Vol.-% nicht überschreiten. Ist Übereinstimmung mit der Richtlinie 70/220/EG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG nicht gegeben, so gelten die vorstehend genannten Bestimmungen für Fahrzeuge, die nach dem 1. Juli 2002 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden;

- ii) Messungen bei erhöhter Leerlaufdrehzahl (ohne Last) von mindestens 2 000 min⁻¹:

Der CO-Gehalt darf höchstens 0,3 Vol.-% betragen; bei Fahrzeugen, für die die Typgenehmigung gemäß den Grenzwerten in Zeile A oder Zeile B der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4. der Richtlinie 70/220/EG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG oder in später geänderten Fassungen erteilt wurde, darf der CO-Gehalt 0,2 Vol.-% nicht überschreiten. Ist Übereinstimmung mit der Richtlinie 70/220/EG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG nicht gegeben, so gelten die vorstehend genannten Bestimmungen für Fahrzeuge, die nach dem 1. Juli 2002 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.

Lambda: $1 \pm 0,03$ oder gemäß Herstellerangaben;

- iii) Bei gemäß der Richtlinie 70/220/EWG (in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG und späteren Fassungen) mit On-Board-Diagnosesystemen (OBD) ausgerüsteten Kraftfahrzeugen können die Mitgliedstaaten alternativ zu der unter i) genannten Prüfung das ordnungsgemäße Funktionieren des Abgassystems durch das angemessene Ablesen des OBD-Geräts bei gleichzeitiger Prüfung des ordnungsgemäßen Funktionierens des OBD-Systems feststellen.

⁹ ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 1.

8.2.2. Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor (Dieselmotor)

- a) Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird.
- b) Vorkonditionierung des Fahrzeugs:
 1. Die Fahrzeuge können ohne Konditionierung geprüft werden. Aus Sicherheitsgründen sollte der Motor aber betriebswarm und in ordnungsgemäßem mechanischen Zustand sein.
 2. Außer gemäß Buchstabe d) 5 darf die Prüfung für kein Fahrzeug als nicht bestanden gewertet werden, das nicht wie folgt konditioniert wurde:
 - i) Der Motor hat die volle Betriebstemperatur erreicht, z. B. hat er bei Messung der Motoröltemperatur mit einem Fühler im Messstabrohr mindestens 80 °C oder eine darunter liegende übliche Betriebstemperatur, oder die Motorblocktemperatur entspricht bei Messung der Infrarotstrahlung mindestens einer gleich hohen Temperatur. Ist diese Messung aufgrund der Fahrzeugkonfiguration nicht durchführbar, so kann die normale Betriebstemperatur des Motors auf andere Weise, z. B. durch die Inbetriebsetzung des Motorgebläses, erreicht werden.
 - ii) Das Abgassystem wird mit mindestens drei Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült.
- c) Prüfverfahren:
 1. Sichtprüfung der vom Hersteller eingebauten Emissionsminderungseinrichtung auf Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit.
 2. Der Motor und ein etwa vorhandener Lader müssen vor dem Beginn des Beschleunigungszyklus die Leerlaufdrehzahl erreicht haben. Bei schweren Dieselmotoren ist dazu mindestens 10 Sekunden nach Lösen des Fahrpedals zu warten.
 3. Zur Einleitung des Beschleunigungszyklus muss das Fahrpedal schnell (in weniger als einer Sekunde) und anhaltend, jedoch nicht gewaltsam vollständig herabgedrückt werden, um eine maximale Förderarbeit der Injektionspumpe zu erzielen.
 4. Bei jedem Beschleunigungszyklus muss der Motor die Abregeldrehzahl bzw. bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe die vom Hersteller angegebene Drehzahl und — wenn diese Angabe nicht vorliegt — zwei Drittel der Abregeldrehzahl erreichen, bevor das Fahrpedal gelöst wird. Dies kann überprüft werden, indem z. B. die Motordrehzahl überwacht oder das Fahrpedal ab der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen lange genug betätigt wird, was bei Fahrzeugen der Klassen 1 und 2 des Anhangs I mindestens zwei Sekunden betragen sollte.

d) Grenzwerte:

1. Die Trübung darf den vom Fahrzeughersteller gemäß der Richtlinie 72/306/EWG \otimes des Rates \otimes ¹⁰ auf dem Kennzeichen angegebenen Wert nicht überschreiten.
2. Liegen hierzu keine Angaben vor oder entscheiden die Prüfstellen in den Mitgliedstaaten, diese nicht als Referenzwerte zu verwenden, so darf die Trübung den vom Fahrzeughersteller angegebenen Wert nicht überschreiten bzw. dürfen beim Absorptionsbeiwert folgende Werte nicht überschritten werden:

höchster Absorptionsbeiwert bei:

- Saugmotoren = $2,5 \text{ m}^{-1}$;
- Turbomotoren = $3,0 \text{ m}^{-1}$;
- ein Grenzwert von $1,5 \text{ m}^{-1}$ gilt für folgende Fahrzeuge, für die die Typgenehmigung erteilt wurde gemäß den Grenzwerten in
 - a) Zeile B der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4. der Richtlinie 70/220/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG (Leichte Nutzfahrzeuge Diesel-Euro4),
 - b) Zeile B1 der Tabelle in Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG \otimes des Rates¹¹ \otimes in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG \otimes des Europäischen Parlaments und des Rates \otimes ¹² (Schwere Nutzfahrzeuge Diesel-Euro4),
 - c) Zeile B2 der Tabelle in Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG (Schwere Nutzfahrzeuge Diesel-Euro5),
 - d) Zeile C der Tabelle in Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG (Schwere Nutzfahrzeuge — EEV),

oder den Grenzwerten in später geänderten Fassungen der Richtlinie 70/220/EG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG oder den Grenzwerten in später geänderten Fassungen der Richtlinie 88/77/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG oder entsprechenden Werte bei der Verwendung eines Prüfgeräts einer anderen als der bei der Erteilung der EG-Typgenehmigung verwendeten Art.

¹⁰ ABl. L 190 vom 20.8.1972, S. 1.

¹¹ ABl. L 36 vom 9.2.1988, S. 33.

¹² ABl. L 44 vom 16.2.2000, S. 1.

Ist Übereinstimmung mit Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG oder Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG nicht gegeben, so gelten die vorstehend genannten Bestimmungen für Fahrzeuge, die nach dem 1. Juli 2008 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.

3. Diese Vorschriften gelten nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1980 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.
4. Die Prüfung ist nur dann als nicht bestanden zu werten, wenn das arithmetische Mittel von mindestens drei Beschleunigungszyklen den Grenzwert überschreitet. Bei der Berechnung dieses Wertes werden Messungen, die erheblich vom gemittelten Messwert abweichen, oder das Ergebnis anderer statistischer Berechnungen, die die Streuung der Messungen berücksichtigen, außer Acht gelassen. Die Mitgliedstaaten können die Zahl der durchzuführenden Prüfzyklen begrenzen.
5. Um unnötige Prüfungen zu vermeiden, können die Mitgliedstaaten abweichend von den Bestimmungen von Nummer 8.2.2 Buchstabe d 4 die Prüfung eines Fahrzeugs als nicht bestanden werten, dessen Messwerte nach weniger als drei Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen (oder gleichwertigen Verfahren) gemäß Nummer 8.2.2 Buchstabe b 2 Ziffer ii) die Grenzwerte erheblich überschreiten. Desgleichen können die Mitgliedstaaten, um Prüfungen zu vermeiden, abweichend von den Bestimmungen von Nummer 8.2.2 Buchstabe d 4 die Prüfung eines Fahrzeugs als bestanden werten, dessen Messwerte nach weniger als drei Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen (oder gleichwertigen Verfahren) gemäß Nummer 8.2.2 Buchstabe b 2 Ziffer ii) die Grenzwerte erheblich unterschreiten.

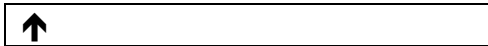
8.2.3. Prüfgeräte

Mit den Prüfgeräten, die zur Überprüfung der Fahrzeugemissionen eingesetzt werden, muss sich genau feststellen lassen, ob Fahrzeug die vorgeschriebenen bzw. vom Hersteller angegebenen Grenzwerte eingehalten werden.

- 8.2.4. Sollten die in dieser Richtlinie festgesetzten Grenzwerte von einem Fahrzeugtyp bei der Erteilung der EG-Typgenehmigung nicht eingehalten werden können, so können die Mitgliedstaaten für diesen Fahrzeugtyp auf der Grundlage eines entsprechenden Nachweises des Herstellers höhere Grenzwerte festlegen. Sie unterrichten hiervon unverzüglich die Kommission, die ihrerseits die übrigen Mitgliedstaaten unterrichtet.

↓ 96/96/EG

FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 1, 2 UND 3	FAHRZEUGE DER FAHRZEUGGRUPPEN 4, 5 UND 6
8.3. Funkentstörung	
9. Zusätzliche Untersuchungen für Fahrzeuge, die der Fahrgastbeförderung dienen	
9.1. Notausstieg(e) (einschließlich Hammer zum Einschlagen der Scheiben), Notausstiegshinweisschilder	
9.2. Heizung	
9.3. Lüftung	
9.4. Ausstattung der Sitze	
9.5. Innenbeleuchtung	
10. Identifizierung des Fahrzeugs	10. Identifizierung des Fahrzeugs
10.1. Kennzeichenschilder	10.1. Kennzeichenschilder
10.2. Fahrgestellnummer	10.2. Fahrgestellnummer



ANHANG III

Teil A

Aufgehobene Richtlinie mit ihren nachfolgenden Änderungen
(gemäß Artikel 10)

Richtlinie 96/96/EG des Rates
(ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 1)

Richtlinie 1999/52/EG der Kommission
(ABl. L 142 vom 5.6.1999, S. 26)

Richtlinie 2001/9/EG der Kommission
(ABl. L 48 vom 17.2.2001, S. 18)

Richtlinie 2001/11/EG der Kommission
(ABl. L 48 vom 17.2.2001, S. 20)

Richtlinie 2003/27/EG der Kommission
(ABl. L 90 vom 8.4.2003, S. 41)

Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 des
Europäischen Parlaments und des Rates
(ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1)

Nur Anhang III Nr. 68

Teil B

Fristen für die Umsetzung in innerstaatliches Recht und für die Anwendung
(gemäß Artikel 10)

Rechtsakt	Umsetzungsfrist
96/96/EG	9. März 1998
1999/52/EG	30. September 2000
2001/9/EG	9. März 2002
2001/11/EG	9. März 2003
2003/27/EG	1. Januar 2004

ANHANG IV

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Richtlinie 96/96/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 1 bis 4	Artikel 1 bis 4
Artikel 5 einleitender Satz	Artikel 5 einleitender Satz
Artikel 5 erster bis siebter Gedankenstrich	Artikel 5 Buchstaben a bis g
Artikel 6	—
Artikel 7 Absatz 1	Artikel 6 Absatz 1
Artikel 7 Absatz 2	Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 1
—	Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 2
Artikel 8 Absatz 1	Artikel 7 Absatz 1
Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 1	Artikel 7 Absatz 2
Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 2	—
Artikel 8 Absatz 3	—
Artikel 9 Absatz 1	—
Artikel 9 Absatz 2	Artikel 8
Artikel 10	—
Artikel 11 Absatz 1	—
Artikel 11 Absatz 2	Artikel 9
Artikel 11 Absatz 3	—
—	Artikel 10
Artikel 12	Artikel 11
Artikel 13	Artikel 12

Anhänge I und II

Anhänge III und IV

—

—

Anhänge I und II

—

Anhang III

Anhang IV
