



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 3. Dezember 2012 (13.12)
(OR. en)**

17074/12

**Interinstitutionelles Dossier:
2012/0184 (COD)**

**TRANS 436
CODEC 2879**

VERMERK

des Generalsekretariats
für die Delegationen

Nr. Vordok.: 16238/12 TRANS 396 CODEC 2672

Nr. Komm.dok.: 12786/12 TRANS 249 CODEC 1954

Betr.: Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS
UND DES RATES über die regelmäßige technische Überwachung von
Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der
Richtlinie 2009/40/EG

CZ/DK/UK haben parlamentarische Prüfungsvorbehalte.

Alle Delegationen haben zum gegenwärtigen Zeitpunkt einen allgemeinen Prüfungsvorbehalt.

Änderungen gegenüber dem vorherigen Kompromissvorschlag des Vorsitzes (Dok. 16238/12) sind in der englischen Fassung durch **Fettdruck/Unterstreichung** und ~~Durchstreichung~~ kenntlich gemacht.

KAPITEL I
GEGENSTAND, BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND ANWENDUNGSBEREICH

Artikel 1

Gegenstand

Mit dieser Richtlinie¹ werden Mindestanforderungen für ein System regelmäßiger Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen von Fahrzeugen eingeführt, die auf öffentlichen Straßen benutzt werden.

Artikel 2²

Anwendungsbereich³

1. Diese Richtlinie gilt für Fahrzeuge folgender Klassen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h gemäß der Richtlinie 2002/24/EG, der Richtlinie 2007/46/EG und der Richtlinie 2003/37/EG:
 - vorwiegend für die Beförderung von Personen und deren Gepäck ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern und höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz – Fahrzeugklasse M1,
 - vorwiegend für die Beförderung von Personen und deren Gepäck ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz – Fahrzeugklassen M2 und M3,

¹ RO/BG/MT/IT bevorzugen eine Verordnung anstelle einer Richtlinie. Vorbehalt der Kommission zur Änderung der Rechtsform.

² Vorbehalt von RO/Kommission zur Streichung von Fahrzeugklassen. Erläuterung des Vorsitzes: Der Text ist an die Rahmenrichtlinie 2007/46/EG über die Typgenehmigung, geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 678/2011 der Kommission, angeglichen.

³ Der folgende Text wird als Erwägungsgrund hinzugefügt: "Die Überprüfungen von in Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen sollten relativ einfach, schnell und kostengünstig sein."

- vorwiegend für die Güterbeförderung im Straßenverkehr ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 Tonnen – Fahrzeugklasse N1,
- vorwiegend für die Güterbeförderung im Straßenverkehr ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen – Fahrzeugklassen N2 und N3,
- [...] ⁴
- vorwiegend für die Beförderung von Gütern oder Personen sowie für die Unterbringung von Personen ausgelegte und gebaute Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen – Fahrzeugklassen O3 und O4,
- [...] ⁵
- vorwiegend **auf öffentlichen Straßen** genutzte Zugmaschinen auf Rädern – **Fahrzeugklasse T5** ⁶.

⁴ Vorbehalt der Kommission.

⁵ Vorbehalt von RO/CZ/Kommission. IT ist für eine Aufnahme der Klassen L1e, L2e und L6e.

⁶ PT/EE/NL/LV/CZ sind gegen die Aufnahme der Fahrzeugklasse T5. RO möchte den folgenden Wortlaut hinzufügen: "und Fahrzeuge der Klasse Rb (Rb3, Rb4)". EE schlägt folgenden Wortlaut vor: "für gewerbliche Transporte genutzte Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 50 km/h – Fahrzeugklasse T5".

2. Die Mitgliedstaaten können die folgenden in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge aus dem Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausnehmen:

- **Fahrzeuge, die unter außergewöhnlichen Bedingungen betrieben oder genutzt werden, sowie Fahrzeuge, die nicht oder kaum auf öffentlichen Straßen benutzt werden, wie Fahrzeuge von historischem Interesse oder für Wettbewerbe bestimmte Fahrzeuge,**
- Fahrzeuge, die von den Streitkräften, den Ordnungskräften⁷, der Feuerwehr, dem Katastrophenschutz und den Notfall- oder Rettungsdiensten verwendet werden,
- Fahrzeuge mit diplomatischer Immunität,
- für Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereizwecke verwendete Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h⁸,
- Spezialfahrzeuge zur Beförderung von Ausrüstungen des Zirkus- oder Schaustellergewerbes mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 40 km/h, die nur im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats betrieben werden,
- Fahrzeuge für die ausschließliche Nutzung auf kleinen Inseln oder in dünn besiedelten Gebieten^{9 10}.

3. Die Mitgliedstaaten können nationale Vorschriften für Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen für Fahrzeuge einführen, die nicht unter den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen, oder für Fahrzeuge, die in Absatz 2 aufgelistet sind.

⁷ PL möchte "staatlichen Dienststellen" hinzufügen.

⁸ LV/LU/BE/FR sind für 40 km/h. FI/IT/ES sind für 50 km/h (aufgrund der optionalen Flexibilität für diejenigen Mitgliedstaaten, die davon Gebrauch machen wollen).

⁹ Vorbehalt von LU/NL/LV/RO. EL/UK/EE sind für diesen Wortlaut.

¹⁰ Folgender Erwägungsgrund wird eingefügt: "Fahrzeuge, die ausschließlich in Gebieten in Randlage der Mitgliedstaaten genutzt werden, insbesondere auf kleinen Inseln mit weniger als 5 000 Einwohnern oder in dünn besiedelten Gebieten mit einer Bevölkerungsdichte von weniger als fünf Personen pro Quadratkilometer, werden unter Bedingungen genutzt, die ein spezielles System von Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen erfordern könnten. Daher sollten die Mitgliedstaaten diese Fahrzeuge aus dem Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausnehmen können." Der Begriff "kleine Inseln" stammt aus den Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2007-2013 (ABl. C 54 vom 4.3.2006. S. 13). Der Begriff "dünn besiedelte Gebiete" ist angelehnt an Artikel 13 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, die die tägliche Lenk- und Ruhezeit regelt.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Ausschließlich im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- 1) "Fahrzeug" nicht schienengebundene Kraftfahrzeuge oder Kraftfahrzeuganhänger;
- 2) "Kraftfahrzeug" ein Radfahrzeug mit eigener Antriebsmaschine und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h;
- 3) "Anhänger" ein Radfahrzeug ohne eigenen Antrieb, das dafür ausgelegt und gebaut ist, von einem Kraftfahrzeug gezogen zu werden;
- 4) "Sattelanhängen" einen Anhänger, der dafür ausgelegt ist, an ein Kraftfahrzeug so angekuppelt zu werden, dass er teilweise auf diesem aufliegt und dass ein wesentlicher Teil seiner Masse und der Masse seiner Ladung von diesem getragen wird;
- 5) [...]
- 6) "in einem Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug" ein in einem Mitgliedstaat zugelassenes¹¹ oder in Betrieb genommenes Fahrzeug¹²;
- 7) "Fahrzeug von historischem Interesse" ein Fahrzeug, das von dem Mitgliedstaat der **Zulassung** oder von einer seiner benannten Zulassungsbehörden als historisch **betrachtet** wird und die folgenden Voraussetzungen erfüllt:
 - Es wurde vor mindestens 30¹³ Jahren hergestellt oder erstmals zugelassen¹⁴,

¹¹ ES möchte "oder in Betrieb genommenes" streichen.

¹² LU/SK möchten diese Begriffsbestimmung streichen.

¹³ PL ist für 25 Jahre.

¹⁴ BE ist für die Beibehaltung des ersten Gedankenstrichs und die Streichung der restlichen Gedankenstriche.

- sein **bestimmter** Fahrzeugtyp wird nicht mehr hergestellt,
- es befindet sich in seinem Originalzustand, und die technischen Merkmale seiner Hauptbauteile wie Motor, Bremsen, Lenkung, Aufhängung oder Karosserie wurden nicht wesentlich verändert;

15

- 8) "Inhaber der Zulassungsbescheinigung" die juristische oder natürliche Person, auf deren Namen das Fahrzeug zugelassen ist¹⁶;
- 9) "Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung" eine Überprüfung des Fahrzeugs, um sicherzustellen, dass es auf öffentlichen Straßen sicher benutzt werden kann und die erforderlichen Umweltmerkmale einhält;
- 10) "Genehmigung" ein Verfahren, nach dem ein Mitgliedstaat bescheinigt, dass ein Fahrzeug die einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen der Richtlinien 2002/24/EG, 2003/37/EG und 2007/46/EG einhält¹⁷;
- 11) "Mängel" technische Defekte und andere Unregelmäßigkeiten, die bei einer Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung festgestellt werden;
- 12) "Prüfbescheinigung" ein von der zuständigen Behörde oder Prüfstelle ausgestellter Prüfbericht über die Verkehrs- und Betriebssicherheit¹⁸, in dem das Ergebnis der Verkehrs- und **Betriebssicherheitsprüfung** enthalten ist;

¹⁵ PL möchte eine neue Begriffsbestimmung 7a einfügen: "'staatliche Dienststellen" Dienste wie staatliche Sicherheitsdienste, Dienste für die Bekämpfung der Korruption, Zollbehörden, Grenzschutz und andere in den nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten festgelegte Dienste".

¹⁶ CZ/SK möchten Nummer 8 streichen. AT ist gegen die Streichung.

¹⁷ FR möchte Nummer 10 streichen.

¹⁸ NL/UK möchten "in Papierform oder in digitaler Form" einfügen.

- 13) "Prüfer" eine von einem Mitgliedstaat oder einer zuständigen Behörde zur Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen in einer Prüfstelle oder gegebenenfalls im Auftrag einer zuständigen Behörde ermächtigte Person;
- 14) "zuständige Behörde" eine von dem **Mitglied**staat ermächtigte Behörde oder öffentliche Stelle, die mit der Verwaltung des Systems von Verkehrs- **und** Betriebssicherheitsprüfungen, gegebenenfalls einschließlich der Durchführung der eigentlichen Prüfungen, betraut ist;
- 15) "Prüfstelle" von einem Mitgliedstaat zur Durchführung von Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen ermächtigte öffentliche oder private Stellen oder Einrichtungen¹⁹;
- 16) "Aufsichtsstelle" eine oder mehrere Stellen, die von einem Mitgliedstaat eingerichtet worden und für die Überwachung von Prüfstellen zuständig sind. Eine oder mehrere Aufsichtsstellen können Teil der zuständigen Behörde oder Behörden sein;
- 16a) "kleine Insel" eine Insel mit weniger als 5 000 Einwohnern, die nicht mit anderen Teilen des Hoheitsgebiets über Straßenbrücken oder Straßentunnel verbunden ist²⁰;
- 16aa) "dünn besiedeltes Gebiet" ein zuvor festgelegtes Gebiet mit einer Bevölkerungsdichte von weniger als 5 Personen pro Quadratkilometer²¹;
- 16aaa) "öffentliche Straße" eine dem **öffentlichen Verkehr gewidmete Straße wie lokale, regionale oder nationale Straßen, Landstraßen, Schnellstraßen oder Autobahnen.**

¹⁹ LV möchte die Begriffsbestimmung einer einzelstaatlichen Kontaktstelle (Artikel 14) hinzufügen.

²⁰ Der Begriff "kleine Inseln" stammt aus den Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung 2007-2013 (ABl. C 54 vom 4.3.2006. S. 13). Vorbehalt von LU/NL/LV/RO. EL/UK/EE sind für diesen Wortlaut.

²¹ Der Begriff "dünn besiedelte Gebiete" ist angelehnt an Artikel 13 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, die die tägliche Lenk- und Ruhezeit regelt. Vorbehalt von LU/NL/LV/RO. EL/UK/EE sind für diesen Wortlaut.

KAPITEL II

ALLGEMEINE PFLICHTEN

Artikel 4

Zuständigkeiten

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Fahrzeuge von Prüfstellen, die von dem Mitgliedstaat ermächtigt wurden, in dem diese Fahrzeuge zugelassen sind, gemäß dieser Richtlinie regelmäßig geprüft werden.
2. Die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen werden von dem Mitgliedstaat oder von einer staatlich entsprechend beauftragten öffentlichen Stelle oder von Stellen oder Einrichtungen durchgeführt, die vom Staat dafür bestimmt und unter seiner Aufsicht tätig sind, einschließlich zugelassener privater Stellen²².
3. **Im Sinne** der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 legt die Kommission vor Beginn der Anwendung dieser Richtlinie die für die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung erforderlichen technischen Informationen²³ nach Anhang II Nummer 3, die von den Herstellern zur Verfügung gestellt werden müssen, sowie die detaillierten Vorschriften für den Zugang zu den jeweiligen technischen Informationen fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Prüfverfahren gemäß Artikel 16 Absatz 2 angenommen²⁴.
4. Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung und gegebenenfalls der Fahrzeugführer haben dafür zu sorgen, dass sich das Fahrzeug in einem den technischen Vorschriften entsprechenden Zustand befindet²⁵.

²² Der folgende Erwägungsgrund (10a) wird eingefügt: "Bei der Ermächtigung von Prüfstellen in ihrem Hoheitsgebiet sollten die Mitgliedstaaten berücksichtigen, dass Dienstleistungen von allgemeinem Interesse im Verkehrsbereich vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2006/123/EG über Dienstleistungen im Binnenmarkt ausgenommen sind."

²³ AT/MT/HU wünschen eine Präzisierung, dass der Zugang zu diesen Informationen kostenfrei oder zu einem angemessenen Preis gewährt wird.

²⁴ CZ/IT/SK finden, dass diese Art von Informationen hilfreich sein könnte. Starker Vorbehalt von UK: streichen (in der FA untersuchte Kosten?).

²⁵ DE/ES möchten Absatz 4 streichen. SE ist für eine Streichung. In dieser Richtlinie fehl am Platz.

KAPITEL III

VORSCHRIFTEN FÜR VERKEHRS- UND BETRIEBSSICHERHEITSPRÜFUNGEN

Artikel 5²⁶

Prüfungsdatum und -häufigkeit

1. Fahrzeuge werden mindestens in folgenden Zeitabständen einer Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung unterzogen:
 - a) [...] ²⁷;
 - b) Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 ²⁸ [...] ²⁹: **vier Jahre nach der Erstzulassung, danach alle zwei Jahre;**
 - c) als Taxi oder Krankenwagen **genutzte** Fahrzeuge der Klasse M1 sowie Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2, N3, O3 und O4: ein Jahr nach der Erstzulassung, danach jährlich;
 - d) **hauptsächlich auf öffentlichen Straßen für** gewerbliche Transporte ³⁰ genutzte Fahrzeuge der Klasse T5 mit einer **Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h;** **vier Jahre nach der Erstzulassung, danach alle zwei Jahre** ³¹.

²⁶ Vorbehalt von AT/Kommission zu jeder Änderung der Prüfungshäufigkeit.

²⁷ Vorbehalt der Kommission.

²⁸ PL/LV/SI/LU/BE/AT/ES sind für Aufnahme von Klasse N1 unter Buchstabe c.
NL/DE/UK/DK/FI/FR/SE/PL/CZ/PT/HU/LT sind für Beibehaltung von Klasse N1 unter Buchstabe b.

²⁹ Vorbehalt der Kommission.

³⁰ Vorbehalt der Kommission.

³¹ DE/NL/ES/EL sind für Streichung der Klasse T5. Vorbehalt von BG zu Klasse T5.

3. Der **Mitgliedstaat oder die** zuständige Behörde kann den Zeitraum festlegen, in dem die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung unter Einhaltung der Zeitabstände nach Absatz 1 durchzuführen ist.

4. Unbeschadet des Datums der letzten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung kann der **Mitgliedstaat oder die** zuständige Behörde in folgenden Fällen vorschreiben, dass ein Fahrzeug vor dem Datum nach den Absätzen 1 und 2 einer Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung unterzogen wird:
 - nach einem Unfall, durch den die Hauptsicherheitsbauteile des Fahrzeugs, wie Räder, Aufhängung, Knautschzonen, **Airbagsysteme**, Lenkung oder Bremsen in Mitleidenschaft gezogen wurden,

 - wenn die Sicherheits- und Umweltschutzsysteme und -bauteile des Fahrzeugs verändert wurden,

 - wenn sich der Inhaber der Zulassungsbescheinigung eines Fahrzeugs ändert,

 - wenn der Kilometerstand eines Fahrzeugs der Klasse M1 oder N1 160 000 km überschreitet,

 - wenn die Straßenverkehrssicherheit ernsthaft gefährdet ist.

Artikel 6

Prüfungsinhalt und -methode

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass sich die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung zumindest auf die Bereiche nach Anhang II Nummer 2 erstreckt.
2. Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats oder die Prüfstelle führen zu jedem Bereich nach Absatz 1 eine Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung durch, die sich mindestens auf die Positionen nach Anhang II Nummer 3 erstreckt; sie wenden dabei die nach Anhang II Nummer 3 für diese Positionen **empfohlene** Prüfmethode an. Die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung kann auch eine Überprüfung umfassen, ob die jeweiligen Teile und Bauteile des Fahrzeugs mit den erforderlichen Sicherheits- und Umweltmerkmalen, die zum Zeitpunkt der Genehmigung oder gegebenenfalls zum Zeitpunkt der Nachrüstung galten, übereinstimmen.
3. **Die Kommission aktualisiert gegebenenfalls nach dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren die in Anhang II Nummer 3 enthaltene Liste der Prüfpositionen, Methoden, Mängel und Mängelbewertungen, ohne dabei den Umfang der Überprüfung auszuweiten.**

Artikel 7

Bewertung von Mängeln

1. Anhang II enthält für jede zu prüfende Position ein Mindestverzeichnis der möglichen Mängel und ihrer Schwere.
2. Die während der regelmäßigen Überprüfung von Fahrzeugen festgestellten Mängel werden in eine der folgenden Gruppen eingestuft:
 - geringfügige Mängel ohne bedeutende Auswirkung auf die Fahrzeugsicherheit oder auf die Umwelt sowie andere geringfügige Unregelmäßigkeiten,

- schwerwiegende Mängel, die die Fahrzeugsicherheit oder die Umwelt beeinträchtigen oder andere Verkehrsteilnehmer gefährden können, oder andere bedeutendere Unregelmäßigkeiten,
 - sicherheitsgefährdende Mängel, die eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen und es rechtfertigen, dass ein **Mitgliedstaat oder seine** zuständigen Behörden, die Nutzung des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen untersagen können.
3. Weist ein Fahrzeug Mängel auf, die unter mehrere der in Absatz 2 genannten Mängelgruppen fallen, so wird es in die Gruppe eingeordnet, die dem schwerwiegenderen Mangel entspricht. Ein Fahrzeug mit mehreren Mängeln innerhalb der gleichen Prüfpositionen des Prüfumfanges gemäß Anhang II wird in die nächsthöhere Mängelgruppe eingestuft, wenn die kombinierte Wirkung der Mängel nachweislich eine größere Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit bewirkt.

Artikel 8

Prüfbescheinigung

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Prüfstellen oder gegebenenfalls die zuständigen Behörden, die eine Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung eines Fahrzeugs durchgeführt haben, für dieses Fahrzeug eine Prüfbescheinigung erteilen, die mindestens die Angaben nach Anhang IV umfasst³².
2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Prüfstellen oder gegebenenfalls die zuständigen Behörden der Person, die das Fahrzeug zur Prüfung vorführt, die Prüfbescheinigung bzw. bei elektronisch erstellten Prüfbescheinigungen einen beglaubigten Ausdruck der Bescheinigung aushändigen.

³² EE möchte, dass eine Bescheinigung nur im Fall von Mängeln erteilt wird.

- 2a. **Unbeschadet des Artikels 5** erkennen die Mitgliedstaaten im Fall einer erneuten Zulassung eines Fahrzeugs, das aus einem anderen Mitgliedstaat stammt, eine von dem anderen Mitgliedstaat erteilte **verifizierte** Prüfbescheinigung genauso an, **wie wenn sie die Prüfbescheinigung selbst erteilt hätten, sofern die Bescheinigung in Bezug auf die Prüfungshäufigkeit des Mitgliedstaats, in dem die erneute Zulassung erfolgen soll, gültig ist.**

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission vor Beginn der Anwendung dieser Richtlinie eine Beschreibung der Prüfbescheinigung. Die Kommission setzt den in Artikel 16 genannten Ausschuss darüber in Kenntnis.

3. Ab dem Inkrafttreten dieser Richtlinie, spätestens jedoch drei Jahre danach übermitteln die Prüfstellen elektronisch der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats die Angaben in den von ihnen ausgestellten Prüfbescheinigungen. Diese Übermittlung hat innerhalb einer angemessenen Frist nach Ausstellung der Prüfbescheinigung zu erfolgen. Bis zu diesem Datum können die Prüfstellen der zuständigen Behörde diese Angaben auf anderem Wege übermitteln. Die Mitgliedstaaten legen den Zeitraum fest, in dem die zuständige Behörde diese Angaben aufbewahrt. Dieser Zeitraum darf **unbeschadet der nationalen Steuersysteme der Mitgliedstaaten** nicht weniger als 36 Monate betragen.
4. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass den Prüfern zwecks Überprüfung eines als Normalausstattung eingebauten Kilometerzählers die Angaben der vorhergehenden Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung zur Verfügung gestellt werden, sobald diese elektronisch vorliegen³³.
5. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Ergebnisse der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung der Behörde, die das Fahrzeug zugelassen hat, mitgeteilt werden. Diese Mitteilung enthält alle in der Prüfbescheinigung aufgeführten Angaben.

³³ ES/SE/EE wünschen die Streichung dieses Absatzes.

Artikel 9

Weiterverfolgung von Mängeln

1. Im Fall von lediglich geringfügigen Mängeln gilt die Prüfung als bestanden und das Fahrzeug wird keiner erneuten Überprüfung unterzogen. Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung trägt dafür Sorge, dass diese Mängel behoben werden.
2. Im Fall von schwerwiegenden Mängeln gilt die Prüfung als nicht bestanden. Der Mitgliedstaat oder die zuständige Behörde entscheidet, wie lange dieses Fahrzeug weiter genutzt werden darf, bevor es erneut einer Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung unterzogen werden muss.
3. Im Fall von sicherheitsgefährdenden Mängeln gilt die Prüfung als nicht bestanden. Der **Mitgliedstaat oder die** zuständige Behörde kann beschließen, dass dieses Fahrzeug nicht auf öffentlichen Straßen genutzt werden darf und dass die Genehmigung zur Nutzung im Straßenverkehr vorübergehend ausgesetzt wird, ohne ein erneutes Zulassungsverfahren nach sich zu ziehen³⁴, bis die Mängel abgestellt sind und eine neue Prüfbescheinigung ausgestellt wird, aus der hervorgeht, dass das Fahrzeug den technischen Vorschriften entspricht.

³⁴ ABl. L XXX vom XX.XX.XXXX, S. XX.

Artikel 10

Prüfnachweis

1. Die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, der eine Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung eines in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeugs durchgeführt hat, erteilt einen Nachweis – z.B. in Form eines Aufklebers, einer Bescheinigung oder anderer leicht zugänglicher Angaben – für jedes Fahrzeug, das die Prüfung bestanden hat. Der Nachweis gibt das Datum an, bis zu dem die nächste Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung durchgeführt werden muss.

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission vor Beginn der Anwendung dieser Richtlinie eine Beschreibung des Nachweises. Die Kommission setzt den in Artikel 16 genannten Ausschuss darüber in Kenntnis.

2. **Für den Zweck des freien Verkehrs** erkennt jeder Mitgliedstaat den nach Absatz 1 erteilten Nachweis an.

KAPITEL IV

VERWALTUNGSVORSCHRIFTEN

Artikel 11

Prüfeinrichtungen und -geräte

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die zur Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung eingesetzten Prüfeinrichtungen und -geräte den technischen Mindestanforderungen nach Anhang V genügen.
2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Prüfstellen oder gegebenenfalls die zuständige Behörde die Prüfeinrichtungen und -geräte gemäß den Herstellerangaben warten.
3. Für Messungen verwendete Geräte sind regelmäßig gemäß Anhang V zu kalibrieren und im Einklang mit den Angaben **des Mitgliedstaats oder den** Herstellerangaben zu überprüfen.
- 4. Die Kommission aktualisiert gegebenenfalls nach dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren die in Anhang V enthaltene Liste der Methoden, Einrichtungen und Geräte, um sie an den technischen Fortschritt anzupassen oder um den Änderungen der internationalen oder europäischen Normen oder des EU-Rechts Rechnung zu tragen.**

Artikel 11a

Prüfstellen

1. Die Prüfstellen, in denen die Prüfer Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen durchführen, sind von dem Mitgliedstaat oder seiner zuständigen Behörde zu ermächtigen.

2. Um den Mindestanforderungen im Hinblick auf das Qualitätsmanagement nachzukommen, halten die Prüfstellen die Anforderungen des Mitgliedstaats ein, der die Ermächtigung erteilt. Die Prüfstellen tragen dafür Sorge, dass die Objektivität und eine hohe Qualität der Fahrzeugüberprüfung gewahrt sind³⁵.

Artikel 12

Prüfer

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen von Prüfern durchgeführt werden, die die Mindestanforderungen an Fachkompetenz und Ausbildung nach Anhang VI erfüllen.
2. Die zuständigen Behörden oder gegebenenfalls die zugelassenen Ausbildungseinrichtungen erteilen den Prüfern, die die Mindestanforderungen an Fachkompetenz und Ausbildung erfüllen, eine Bescheinigung. Diese Bescheinigung enthält zumindest die Angaben nach Anhang VI Nummer 3.
3. Die bei Beginn der Anwendung dieser Richtlinie von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten oder einer Prüfstelle beschäftigten oder ermächtigten Prüfer sind von den Anforderungen nach Anhang VI Nummer 1 ausgenommen.
4. Bei der Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung dürfen die Prüfer sich in keinem Interessenkonflikt befinden.

³⁵ Der zweite Satz ist angelehnt an Artikel 2 der Richtlinie 2009/40/EG. Erwägungsgrund 10 erhält folgende Fassung: "Die technische Überwachung ist eine hoheitliche Tätigkeit und sollte daher von den Mitgliedstaaten oder öffentlichen bzw. privaten entsprechend ermächtigten Stellen unter staatlicher Aufsicht durchgeführt werden. Die Mitgliedstaaten sollten auf jeden Fall weiterhin für die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung zuständig sein, auch wenn das nationale System die Ermächtigung privater Stellen einschließlich der **Stellen, die auch** als Reparaturwerkstätten tätig sind, gestattet."

5. Die Person, die das Fahrzeug zur Prüfung vorführt, wird über die Mängel informiert, die behoben werden müssen.
6. Die Ergebnisse der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung können gegebenenfalls nur von der Aufsichtsstelle oder nach dem von der zuständigen Behörde festgelegten Verfahren geändert werden, wenn die Ergebnisse der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung offenkundig unrichtig sind.

Artikel 13

Aufsicht über Prüfstellen

0. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Prüfstellen einer Aufsicht unterliegen³⁶.
1. Eine Aufsichtsstelle hat mindestens die in Anhang VII Nummer 1 aufgeführten Aufgaben auszuführen und die Anforderungen nach Anhang VII Nummern 2 und 3 zu erfüllen.

Die Mitgliedstaaten veröffentlichen die Vorschriften und Verfahren, die für die Organisation, die Aufgaben und die Anforderungen – auch hinsichtlich der Unabhängigkeit – an das Personal einer Aufsichtsstelle gelten.

2. Unmittelbar von einer zuständigen Behörde betriebene Prüfstellen sind von den in Bezug auf Ermächtigung und Aufsicht geltenden Anforderungen ausgenommen, wenn die Aufsichtsstelle Teil der zuständigen Behörde ist.

³⁶ Der folgende Erwägungsgrund wird eingefügt: "Die Mitgliedstaaten sollten befugt sein, Prüfstellen, die sich nicht in ihrem Hoheitsgebiet befinden, zur Durchführung von Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen für in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Fahrzeuge zu ermächtigen, wenn diese Prüfstellen bereits von dem Mitgliedstaat, in dem sie ansässig sind, ermächtigt worden sind."

3. Die obengenannten Anforderungen gelten als erfüllt im Falle von Mitgliedstaaten, die vorschreiben, dass Prüfstellen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten zu akkreditieren sind.

KAPITEL V
ZUSAMMENARBEIT UND INFORMATIONSAUSTAUSCH

Artikel 14

Verwaltungszusammenarbeit der Mitgliedstaaten

1. Die Mitgliedstaaten benennen eine einzelstaatliche Kontaktstelle, die für den Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission über die Anwendung dieser Richtlinie zuständig ist.

2. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis spätestens [*ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Richtlinie*] die Bezeichnungen und Kontaktdaten ihrer einzelstaatlichen Kontaktstelle und informieren sie unverzüglich über alle diesbezüglichen Änderungen. Die Kommission erstellt ein Verzeichnis mit aktualisierten Angaben zu allen einzelstaatlichen Kontaktstellen und übermittelt es den Mitgliedstaaten.

Artikel 15
[...]^{37 38}

-
- ³⁷ Der folgende Text wird in einen Erwägungsgrund aufgenommen: "Die Kommission sollte Durchführbarkeit, Kosten und Nutzen der Einrichtung einer elektronischen Plattform für Fahrzeuginformationen prüfen, über die die bestehenden nationalen Systeme im Hinblick auf den Austausch von Daten über die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung und den Kilometerstand zwischen den für Prüfung, Zulassung und Genehmigung von Fahrzeugen zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, den Prüfstellen und den Fahrzeugherstellern verbunden werden sollten.
Auf Grundlage dieser Prüfung sollte sie verschiedene Strategieoptionen nennen und einer Bewertung unterziehen. Binnen drei Jahren nach Beginn der Anwendung dieser Richtlinie sollte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Ergebnisse der Prüfung Bericht erstatten und gegebenenfalls einen Legislativvorschlag beifügen."
- ³⁸ Vorbehalt der Kommission.

KAPITEL VI

BESTIMMUNGEN ZU DURCHFÜHRUNGSBEFUGNISSEN UND DELEGIERTEN BEFUGNISSEN

Artikel 16

Ausschuss für die technische Überwachung

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dabei handelt es sich um einen Ausschuss gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Entwurf des Durchführungsrechtsakts nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung³⁹.

Artikel 17

Delegierte Rechtsakte⁴⁰

Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 18 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um

- ausschließlich die in Artikel 2 Absatz 1 und Artikel 5 Absätze 1 und 2 genannten Bezeichnungen von Fahrzeugklassen gegebenenfalls zu aktualisieren, wenn sich aufgrund von Änderungen der in Artikel 2 Absatz 1 genannten Typgenehmigungsvorschriften Änderungen der Fahrzeugklassen ergeben, ohne dass sich dies auf den Geltungsbereich und die Häufigkeit der Prüfungen auswirken darf.
- [...] ⁴¹

³⁹ Vorbehalt der Kommission.

⁴⁰ SE/DE sind gegen delegierte Rechtsakte.

⁴¹ Vorbehalt der Kommission.

Artikel 18

Ausübung der Befugnisübertragung⁴²

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 17 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren⁴³ ab dem [*Datum des Inkrafttretens dieser Richtlinie*] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf dieses Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 17 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft getreten sind, wird von dem Beschluss nicht berührt.
4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

⁴² PL/DK schlagen vor, den Wortlaut auf "Durchführungsrechtsakte" zu ändern.

⁴³ AT ist für 1 Jahr.

5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 17 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 18a

Überprüfung der Richtlinie

Bis zum [fünf Jahre ab dem Datum der Veröffentlichung dieser Richtlinie] übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie durch die Mitgliedstaaten. In ihrem Bericht befasst sich die Kommission schwerpunktmäßig insbesondere mit folgenden Aspekten und unterbreitet hierzu gegebenenfalls Vorschläge:

– Beurteilung der Frage, ob die Fahrzeugklassen L und O2 in den Geltungsbereich dieser Richtlinie aufgenommen werden sollten,

– Beurteilung der Frage, ob ältere Fahrzeuge bestimmter Fahrzeugklassen häufiger einer Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung unterzogen werden sollten.

KAPITEL VII

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 19

Sanktionen

1. Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften über Sanktionen für Verstöße gegen diese Richtlinie fest und treffen die erforderlichen Maßnahmen, um ihre Umsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen⁴⁴ müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.
2. Jeder Mitgliedstaat trifft die erforderlichen Maßnahmen, **um sicherzustellen, dass Manipulationen eines als Normalausstattung eingebauten Kilometerzählers zur Reduzierung der gefahrenen Kilometer oder zur falschen Wiedergabe des Kilometerstands eines Fahrzeugs** durch wirksame, verhältnismäßige, abschreckende und nicht diskriminierende Sanktionen geahndet werden⁴⁵.
3. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Bestimmungen spätestens bis *[[drei Jahre] nach Beginn der Anwendung dieser Richtlinie]* mit und melden ihr unverzüglich jede spätere Änderung.

⁴⁴ PL/SE/FI möchten in der englischen Fassung "penalties" in "sanctions" ändern.

⁴⁵ ES/LV/SE wünschen die Streichung von Absatz 2.

Artikel 20

Übergangsbestimmungen

1. Die Mitgliedstaaten können die Verwendung von Prüfeinrichtungen und -geräten nach Artikel 11, die nicht den Mindestanforderungen nach Anhang V für die Durchführung von Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen genügen, für einen Zeitraum von bis zu [fünf] Jahren nach dem Beginn **der Anwendung dieser Richtlinie** genehmigen.
2. Die Mitgliedstaaten wenden die Anforderungen nach den Anhängen VI und VII spätestens ab dem [fünften] Jahr nach Beginn der Anwendung dieser Richtlinie an.

Artikel 21

Aufhebung

Die Richtlinie 2009/40/EG wird mit Wirkung vom [*Datum des Beginns der Anwendung dieser Richtlinie*] aufgehoben.

Artikel 22⁴⁶

Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis spätestens [**36** *Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie*] die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem [**48** *Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie*] an.

⁴⁶ Es wird folgender Erwägungsgrund zur Entsprechungstabelle eingefügt: "Gemäß der Gemeinsamen Politischen Erklärung der Mitgliedstaaten und der Kommission vom 28. September 2011 zu erläuternden Dokumenten haben sich die Mitgliedstaaten verpflichtet, in begründeten Fällen zusätzlich zur Mitteilung ihrer Umsetzungsmaßnahmen ein oder mehrere Dokumente zu übermitteln, in denen der Zusammenhang zwischen den Bestandteilen einer Richtlinie und den entsprechenden Teilen innerstaatlicher Umsetzungsinstrumente erläutert wird. In Bezug auf diese Richtlinie hält der Gesetzgeber die Übermittlung derartiger Dokumente für gerechtfertigt."

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

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

Artikel 22a

Inkrafttreten

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

Artikel 22b

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet⁴⁷.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments *Im Namen des Rates*
Der Präsident *Der Präsident*

⁴⁷ Vorbehalt der Kommission.