



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 14. Dezember 2012 (18.12)
(OR. en)**

17720/12

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

**TRANS 464
CODEC 3038**

BERICHT

des Generalsekretariats
an den RAT

Nr. Vordok.: 17242/12 TRANS 447 CODEC 2912

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 Kraft-
fahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie
2009/40/EG
– *Allgemeine Ausrichtung*

I. Einleitung

1. Die vorgeschlagene Verordnung über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG bildet zusammen mit der Verordnung über die technische Unterwegskontrolle und der Richtlinie über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge das Paket "Verkehrssicherheit". Dieses Paket ist dem Rat am 13. Juli 2012 unterbreitet worden.

2. Mit der vorgeschlagenen Verordnung sollen aktualisierte harmonisierte Vorschriften für die technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern festgelegt werden, um für mehr Straßenverkehrssicherheit und einen besseren Umweltschutz zu sorgen. Sie soll dazu beitragen, die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2020 zu halbieren, wie in den Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020 vorgesehen ist. Ferner soll sie zur Verringerung der Emissionen im Straßenverkehr beitragen, die auf die unzureichende Wartung von Fahrzeugen zurückgehen.

II. Arbeiten im Rahmen des Rates

3. Die Gruppe "Landverkehr" hat die dem Paket "Verkehrssicherheit" beigefügte Folgenabschätzung am 7. und 14. September 2012 geprüft. Die Prüfung des Vorschlags über die regelmäßige technische Überwachung hat am 21. September begonnen und wurde am 7. Dezember abgeschlossen. Währenddessen wurden mehrere Fachsitzungen zur Prüfung der Anhänge des Vorschlags anberaumt.
4. Der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) hat auf seiner Tagung vom 29. Oktober die beiden Fragen geprüft, die der Vorsitz mit Blick auf weitere Fortschritte bei dem Dossier vorgelegt hatte (Dokument 15093/12).
5. Am 12. Dezember 2012 hat der AStV den Entwurf einer allgemeinen Ausrichtung geprüft. Dabei hat der Vorsitz die Bemerkungen der Delegationen zur Kenntnis genommen, um dem Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) anschließend eine Kompromissfassung vorzulegen. Im Verlauf dieser AStV-Tagung konnten mehrere noch offene Fragen geklärt werden. Einige Fragen müssen allerdings noch weiter erörtert werden, da manche Delegationen an ihren diesbezüglichen Vorbehalten festhalten. In der Anlage sind Änderungen gegenüber dem Bericht an den AStV in der englischen Fassung durch **Fettdruck** bzw. ~~Durchstreichung~~ gekennzeichnet.

NOCH VERBLEIBENDE VORBEHALTE

a) Rechtsform des Rechtsakts (Fußnote 1)

6. Im Anschluss an die Orientierungsaussprache, die auf der Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie) vom Oktober geführt wurde und bei der die breite Mehrheit der Delegationen ihre Präferenz für eine Richtlinie bekundet hat, hat der vorgeschlagene Rechtsakt eine andere Rechtsform erhalten und sind die einschlägigen Bestimmungen entsprechend geändert worden. Zwei Mitgliedstaaten befürworten die von der Kommission vorgeschlagene Rechtsform (Verordnung).

b) Anwendungsbereich (Artikel 2 – Fußnoten 4-6, 16 und 18)

7. Auf Ersuchen der breiten Mehrheit der Delegationen werden Fahrzeuge der Klassen O2 und L aus dem Anwendungsbereich des Kompromissvorschlags des Vorsitzes ausgeschlossen. Zwei Mitgliedstaaten sind gegen die Streichung der Fahrzeuge der Klasse O2 aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie. Was die Fahrzeuge der Klasse L anbelangt, so möchte ein Mitgliedstaat auch diese Klasse im Anwendungsbereich der Richtlinie belassen.

c) Prüfung eines in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs (Artikel 4 – Fußnote 11)

8. Ein Mitgliedstaat wünscht die Aufnahme eines neuen Absatzes in Artikel 4, wonach den Mitgliedstaaten gestattet werden soll, die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung bei in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugen durchzuführen und für sie Prüfbescheinigungen auszustellen. Die Gültigkeit dieser Bescheinigungen sollte auf das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats beschränkt sein, von dem sie ausgestellt werden. Derselbe Mitgliedstaat wünscht die Aufnahme eines weiteren Absatzes, wonach eine nach der vorstehenden Beschreibung ausgestellte Prüfbescheinigung für die Zwecke der Rückführung des Fahrzeugs in den Mitgliedstaat der Zulassung 30 Tage gültig sein sollte.

d) Prüfungshäufigkeit (Artikel 5 – Fußnote 17)

9. Der Vorsitz schlägt vor, die Prüfungshäufigkeit bei Fahrzeugen der Klasse N1 folgendermaßen festzulegen: vier Jahre nach der Erstzulassung und danach alle zwei Jahre. Die Mitgliedstaaten schließen sich im Allgemeinen diesem Vorschlag an. Vier Mitgliedstaaten würden es jedoch vorziehen, dass ein Jahr nach der Erstzulassung und danach jährlich geprüft wird.

e) Manipulation des Kilometerzählers (Artikel 19 – Fußnote 27 und 28)

10. Einem Mitgliedstaat wäre es lieber, den in der Fußnote 28 wiedergegebenen Text im verfügbaren Teil der Richtlinie zu belassen, anstatt ihn in einen Erwägungsgrund zu verlagern. Eine Vielzahl von Mitgliedstaaten könnte sich diesbezüglich flexibel zeigen und die Aufnahme des Texts in Artikel 19 Absatz 2 akzeptieren. Drei Mitgliedstaaten teilten mit, dass sie einer Aufnahme des vorgeschlagenen Texts in den verfügbaren Teil der Richtlinie nicht zustimmen könnten.
11. CZ/DK/UK haben parlamentarische Prüfungsvorbehalte. Die Kommission hat einen allgemeinen Vorbehalt zu dem Text. Weitere Vorbehalte sind in den Fußnoten in der Anlage wiedergegeben.

III. Fazit

12. Der Rat wird gebeten, den Text in der Anlage zu diesem Bericht zu prüfen, einige der von den Delegationen vorgebrachten Bedenken auszuräumen und auf seiner Tagung am 20. Dezember 2012 eine allgemeine Ausrichtung festzulegen.

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 den Richtlinien 2007/46/EG und 2003/37/EG⁴:
 - 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 BG/IT bevorzugen eine Verordnung anstelle einer Richtlinie. Vorbehalt der Kommission zur Änderung der Rechtsform.

² Vorbehalt der Kommission zur Streichung von Fahrzeugklassen.

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

⁴ IT ist gegen die Streichung des Verweises auf die Richtlinie 2002/24/EG, da sie möchte, dass Fahrzeuge der Klasse L in den Anwendungsbereich der vorliegenden Richtlinie einbezogen werden.

- 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,
- [...] ⁵
- 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,
- [...] ⁶
- vorwiegend auf öffentlichen Straßen genutzte Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 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 Ordnungskräften, der Feuerwehr, dem Katastrophenschutz und den Notfall- oder Rettungsdiensten verwendet werden,

⁵ IT/RO/Kommission gegen die Streichung der Fahrzeuge der Klasse O2.

⁶ IT/Kommission gegen die Streichung der Fahrzeuge der Klasse L.

- Fahrzeuge mit diplomatischer Immunität,
 - für Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereizwecke verwendete Fahrzeuge, die nur im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats betrieben werden,
 - Spezialfahrzeuge zur Beförderung von Ausrüstungen des Zirkus- oder Schausteller-gewerbes 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 Gebieten⁷.
3. Die Mitgliedstaaten können nationale Vorschriften für Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen für in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Fahrzeuge einführen, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, oder für Fahrzeuge, die in Absatz 2 aufgelistet sind.

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;

⁷ Der folgende Text wird als Erwägungsgrund aufgenommen: "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."

- (3) "Anhänger" ein Radfahrzeug ohne eigenen Antrieb, das dafür ausgelegt und gebaut ist, von einem Kraftfahrzeug gezogen zu werden;
- (4) "Sattelanhänger" 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 zugelassenes oder in Betrieb genommenes Fahrzeug;
- (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 30 Jahren hergestellt oder erstmals zugelassen,
 - 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;
- (8) "Inhaber der Zulassungsbescheinigung" die juristische oder natürliche Person, auf deren Namen das Fahrzeug zugelassen ist;
- (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 2003/37/EG und 2007/46/EG einhält;
- (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 Betriebssicherheit, in dem das Ergebnis der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung enthalten ist;
- (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 Mitgliedstaat 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 Einrichtungen⁸;
- (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 ist⁹;

⁸ In einem neuen Erwägungsgrund wird auf die Frage der einzelstaatlichen Kontaktstelle eingegangen.

⁹ 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).

(16aa) "dünn besiedeltes Gebiet" ein zuvor festgelegtes Gebiet mit einer Bevölkerungsdichte von weniger als 5 Personen pro Quadratkilometer¹⁰;

(16aaa) "öffentliche Straße" eine dem öffentlichen Verkehr gewidmete Straße wie lokale, regionale oder nationale Straßen, Landstraßen, Schnellstraßen oder Autobahnen.

¹⁰ 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.

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.

11

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 Stellen¹².

¹¹ RO möchte folgende Absätze aufnehmen:

"1a. Die Mitgliedstaaten können für in anderen Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeuge Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen durchführen und Prüfbescheinigungen ausstellen, wobei die Gültigkeit auf das Hoheitsgebiet des ausstellenden Mitgliedstaats beschränkt ist. Werden auf der Grundlage bilateraler Übereinkünfte die Prüfbescheinigungen im Namen des Mitgliedstaats der Zulassung ausgestellt, so gilt, dass sie den gleichen rechtlichen Wert wie von diesem ausgestellte Prüfbescheinigungen besitzen.

1b. Abweichend von Absatz 1a können die Mitgliedstaaten für in anderen Mitgliedstaaten zugelassene Fahrzeuge zum Zwecke der Rückführung des Fahrzeugs in den Mitgliedstaat der Zulassung Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen durchführen und Prüfbescheinigungen ausstellen, wobei die Gültigkeitsdauer auf 30 Tage beschränkt ist."

¹² 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."

3. Im Sinne der in den Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 niedergelegten Grundsätze für den Zugang zu Informationen legt die Kommission vor Beginn der Anwendung dieser Richtlinie die für die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung erforderlichen technischen Informationen nach Anhang II Nummer 3, die von den Herstellern zu einem angemessenen Preis¹³ 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 angenommen.
4. [...] ¹⁴

¹³ AT: Prüfungsvorbehalt.

¹⁴ Der folgende Text wird als Erwägungsgrund aufgenommen: "Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung und gegebenenfalls der Fahrzeugführer sollten dafür verantwortlich sein, dass sich das Fahrzeug in einem den technischen Vorschriften entsprechenden Zustand befindet."

KAPITEL III

VORSCHRIFTEN FÜR VERKEHRS- UND BETRIEBSSICHERHEITSPRÜFUNGEN

Artikel 5¹⁵

Prüfungsdatum und -häufigkeit

1. Fahrzeuge werden mindestens in folgenden Zeitabständen einer Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung unterzogen:
 - a) [...] ¹⁶
 - b) Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 ^{17 18}: vier Jahre nach der Erstzulassung, dann 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 genutzte Fahrzeuge der Klasse T5: vier Jahre nach der Erstzulassung, dann alle zwei Jahre.
2. [...]
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.

¹⁵ Vorbehalt der Kommission zu jeder Änderung der Prüfungshäufigkeit.

¹⁶ IT/Kommission gegen die Streichung der Fahrzeuge der Klasse L.

¹⁷ AT/BE/LV/RO: Klasse N1 in Buchstaben c aufnehmen.

¹⁸ IT/RO/Kommission gegen die Streichung der Fahrzeuge der Klasse O2.

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 Mitleiden- schaft 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 Betriebs- sicherheitsprüfung kann auch eine Überprüfung umfassen, ob die jeweiligen Teile und Bau- teile des Fahrzeugs mit den erforderlichen Sicherheits- und Umweltmerkmalen, die zum Zeit- punkt der Genehmigung oder gegebenenfalls zum Zeitpunkt der Nachrüstung galten, übereinstimmen.

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 Prüfumfangs 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 umfasst.
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.
- 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 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 ist¹⁹. In Zweifelsfällen können die Mitgliedstaaten die Prüfbescheinigung vor einer Anerkennung überprüfen.

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.

¹⁹ Der folgende Text wird als Erwägungsgrund aufgenommen: "Das Recht der Mitgliedstaaten, dieses Fahrzeug einer Fahrzeugidentifizierung zu unterziehen, sollte durch diese Richtlinie nicht beeinträchtigt werden."

3. Ab dem Anwendungsbeginn 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 vorliegen.
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.

Artikel 9

Weiterverfolgung von Mängeln

1. Im Fall von lediglich geringfügigen Mängeln gilt die Prüfung als bestanden; die Mängel sind zu beheben, und das Fahrzeug wird keiner erneuten Überprüfung unterzogen.
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 ziehen²⁰, bis die Mängel abgestellt sind und eine neue Prüfbescheinigung ausgestellt wird, aus der hervorgeht, dass das Fahrzeug den technischen Vorschriften entspricht.

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.

²⁰ ABl. L XXX vom XX.XX.XXXX, S. XX.

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.

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 sind²¹.

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 befinden²².
5. Die Person, die das Fahrzeug zur Prüfung vorführt, wird über die Mängel informiert, die behoben werden müssen.

²¹ 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."

²² In einem neuen Erwägungsgrund wird der Begriff "Interessenkonflikt" präzisiert.

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 unterliegen²³.
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 veröffentlichten 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.
3. Die in den Absätzen 0 bis 2 genannten Anforderungen können als erfüllt gelten 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 sind²⁴.

²³ Der folgende Text wird als Erwägungsgrund aufgenommen: "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, zur Durchführung der Prüfungen für ausländische Fahrzeuge ermächtigt worden sind."

²⁴ Der folgende Text wird als Erwägungsgrund aufgenommen: "Die Akkreditierung von Prüfstellen nach der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten kann keine Verpflichtung für die Mitgliedstaaten darstellen."

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

Elektronische Plattform für Fahrzeuginformationen

Die Kommission prüft Durchführbarkeit, Kosten und Nutzen der Einrichtung einer elektronischen Plattform für Fahrzeuginformationen, wobei die bestehenden und bereits eingerichteten IT-Lösungen in Bezug auf den grenzübergreifenden Datenaustausch genutzt werden, um damit die Kosten möglichst gering zu halten und Doppelarbeiten zu vermeiden. Bei der Prüfung ist zu ermitteln, wie die bestehenden nationalen Systeme am besten 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.

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 Anwendung²⁵.

Artikel 17

Delegierte Rechtsakte

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.
- [...] ²⁶

²⁵ Vorbehalt der Kommission.

²⁶ Vorbehalt der Kommission: gegen die Streichung dieses Gedankenstrichs.

Ausübung der Befugnisübertragung

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 Jahren 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.
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.

Berichterstattung

Bis zum *[fünf Jahre ab dem Datum der Veröffentlichung dieser Richtlinie]* übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung und Wirkung dieser Richtlinie, und zwar insbesondere in Bezug auf die Wirksamkeit der Bestimmungen über den Anwendungsbereich, die Prüfungshäufigkeit, die Richtigkeit der Angaben zum Kilometerstand, die gegenseitige Anerkennung der Prüfbescheinigungen und die Ergebnisse der Durchführbarkeitsprüfung im Hinblick auf die Einführung einer elektronischen Plattform für Fahrzeuginformationen im Sinne des Artikels 15. Im Bericht wird ferner untersucht, ob die Anhänge insbesondere unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts und der technischen Praxis aktualisiert werden müssen. Der Bericht wird nach Anhörung des in Artikel 16 genannten Ausschusses übermittelt. Dem Bericht werden gegebenenfalls Gesetzgebungsvorschläge beigefügt.

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 Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.
2. [...] ^{27 28}.
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.

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.

²⁷ BE: gegen die Streichung des Absatzes 2.

²⁸ Der folgende Text wird als Erwägungsgrund aufgenommen: "Jeder Mitgliedstaat sollte die erforderlichen Maßnahmen treffen, 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 werden."

Artikel 21

Aufhebung

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

Artikel 22²⁹

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.

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.

²⁹ Der folgende Text wird als Erwägungsgrund zur Entsprechungstabelle aufgenommen: "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."

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 gerichtet³⁰.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

³⁰ Vorbehalt der Kommission.