



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

Brüssel, den 24. Mai 2013

**Interinstitutionelles Dossier:
2012/0186 (COD)**

**12809/1/12
REV 1 (de)**

**TRANS 251
CODEC 1961**

VORSCHLAG

Nr. Komm.dok.: COM(2012) 382 final/2

Betr.: Paket "Verkehrssicherheit"
Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN
PARLAMENTS UND DES RATES über die technische Unterwegskontrolle
von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen,
und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG

Die Delegationen erhalten in der Anlage **eine neue Fassung** des Kommissionsdokuments
COM(2012) 382 final.

Anl.: COM(2012) 382 final/2



Brüssel, den 22.5.2013
COM(2012) 382 final/2

2012/0186 (COD)

CORRIGENDUM

Annule et remplace le document COM(2012) 382 final du 13/07/2012

Concerne la version linguistique allemande : page 9 - note de bas de page 3, page 10 -
considérants 6 et 7 et page 13 - considérant 19

Paket „Verkehrssicherheit“

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft
am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG**

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

- Gründe und Ziele des Vorschlags

Mit diesem Vorschlag sollen aktualisierte harmonisierte Vorschriften für die Unterwegskontrolle von Kraftfahrzeugen und -Kraftfahrzeuganhängern festgelegt werden, um für mehr Straßenverkehrssicherheit und einen besseren Umweltschutz zu sorgen.

Der Vorschlag 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 – 2020¹ vorgesehen. Ferner sollen zur Verringerung der Emissionen im Straßenverkehr beitragen, die auf die unzureichende Wartung von Fahrzeugen zurückgehen.

- Allgemeiner Hintergrund

Bevor ein Fahrzeug in Verkehr gebracht werden darf, muss es alle einschlägigen Anforderungen für die Typ- oder Einzelgenehmigung erfüllen, damit hinsichtlich der Sicherheits- und Umweltschutzstandards ein optimales Niveau gewährleistet ist. Jeder Mitgliedstaat muss jedem Fahrzeug, das eine europäische Typgenehmigung auf der Grundlage der vom Fahrzeughersteller ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigung erhalten hat, die Erstzulassung erteilen. Diese Zulassung bildet die amtliche Genehmigung zum Betrieb auf öffentlichen Straßen; zugleich werden mit ihr die verschiedenen Fristen für die Erfüllung der verschiedenen Anforderungen an das Fahrzeug in Kraft gesetzt.

Nach der Zulassung müssen am Straßenverkehr teilnehmende Fahrzeuge regelmäßigen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen unterzogen werden. Durch diese Prüfungen soll sichergestellt werden, dass am Straßenverkehr teilnehmende Fahrzeuge verkehrstüchtig und sicher bleiben und keine Gefahr für den Fahrer oder andere Verkehrsteilnehmer darstellen. Fahrzeuge werden deshalb auf die Erfüllung bestimmter Anforderungen geprüft, z. B. im Hinblick auf Sicherheit und Umweltschutz sowie die Nachrüstung. Aufgrund ihrer regelmäßigen intensiven Nutzung hauptsächlich zu gewerblichen Zwecken werden Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen zusätzlich fallweise technischen Unterwegskontrollen unterzogen, durch die zu jeder Zeit und an jedem Ort der EU überprüft werden kann, ob sie den Umweltvorschriften und technischen Vorschriften entsprechen.

Es kann vorkommen, dass ein Fahrzeug während seiner Lebensdauer aufgrund eines Eigentümerwechsels oder seiner Verbringung in einen anderen Mitgliedstaat zur ständigen Nutzung erneut zugelassen werden muss. Es sollten ebenfalls Vorschriften für das Verfahren für die Zulassung von Fahrzeugen eingeführt werden, damit sichergestellt wird, dass Fahrzeuge, von denen eine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht, nicht auf der Straße verwendet werden. Mit technischen Unterwegskontrollen soll vor allem

¹ KOM(2010) 389 endgültig.

sichergestellt werden, dass Nutzfahrzeuge in den Zeiten zwischen regelmäßigen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen kein erhebliches Risiko für die Straßenverkehrssicherheit darstellen. Außerdem sollen gleiche Voraussetzungen für die Wartungsqualität der in der Union in Verkehr befindlichen Nutzfahrzeuge geschaffen werden, indem unverantwortliche Wirtschaftsteilnehmer davon abgeschreckt werden, sich durch den Betrieb unzureichend gewarteter Fahrzeuge einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen.

- Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet

Die im bestehenden Rechtsrahmen für die Straßenverkehrssicherheit verankerten Anforderungen hinsichtlich der technischen Überwachung², Unterwegskontrollen³ und der Vorschriften für die Zulassung von Fahrzeugen⁴ werden in das Paket „Verkehrssicherheit“ übernommen.

Verglichen mit den derzeitigen Rechtsvorschriften für Unterwegskontrollen besteht der Hauptzweck des Vorschlags darin, ein System für die Risikoeinstufung einzurichten, durch das die Kontrollen auf Fahrzeuge konzentriert werden, die von Unternehmen mit mangelhafter Sicherheitsbilanz betrieben werden; damit sollen Unternehmen belohnt werden, die Sicherheit und Umweltschutz ernst nehmen. In dem Vorschlag sind ferner neue Anforderungen für mehrere Bereiche im Zusammenhang mit Prüfstandards und –qualität, insbesondere für Prüfgeräte, Fähigkeiten und Ausbildung des Prüfpersonals, sowie für die Überwachung des Prüfsystems vorgesehen.

- Kohärenz mit anderen Politikbereichen und Zielen der Europäischen Union

Die vorgeschlagene Verordnung steht in Einklang mit dem im Weißbuch über die Verkehrspolitik⁵ dargelegten Ziel der EU, die Straßen sicherer zu machen; sie dient der Umsetzung der Strategie für sicherere Fahrzeuge, die einen Teil der Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020 bildet.

Außerdem tragen – was die Umweltaspekte des Vorschlags betrifft – die geplanten Anforderungen dazu bei, die Emissionen von CO₂ und anderen Luftschadstoffen durch Kraftfahrzeuge zu reduzieren; damit stehen sie in Einklang mit der europäischen Strategie für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge sowie mit der integrierten Strategie für Energie und Klimaschutz, der sogenannten „Strategie 20-20-20“ und tragen auch dazu bei, die Luftqualitätsziele der Richtlinie 2008/50/EG zu erreichen⁶.

² Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 141 vom 6.6.2009, S. 12).

³ Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juni 2000 über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, geänderte Fassung (ABl. L 203 vom 10.8.2000, S. 1).

⁴ Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57).

⁵ KOM(2011) 144 endgültig.

⁶ Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1).

2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

- Konsultation interessierter Kreise

Konsultationsverfahren

Bei der Erarbeitung der vorgeschlagenen Verordnung konsultierte die Kommission die Interessengruppen auf verschiedene Weise:

- Eine allgemeine Internet-Konsultation wurde zu allen Aspekten der vorgeschlagenen Verordnung durchgeführt.
- Sachverständige und Interessenträger wurden auf Workshops konsultiert.
- Es wurde eine Studie über Optionen für die künftige Abwicklung der technischen Überwachung in der Europäischen Union durchgeführt, um eventuelle Maßnahmen zu ermitteln und ein Instrument für die Kosten-Nutzen-Analyse der technischen Überwachung und der Unterwegskontrollen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit zu entwickeln.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Bei der Internetkonsultation wurden seitens der Interessengruppen mehrere Fragen aufgeworfen. Die Folgenabschätzung, die der vorgeschlagenen Verordnung beiliegt, enthält einen umfassenden Bericht über die angesprochenen grundlegenden Aspekte und legt dar, wie sie berücksichtigt wurden.

Vom 29. Juli 2010 bis zum 24. September 2010 wurde eine öffentliche Internet-Konsultation durchgeführt. Es gingen 9 653 Rückmeldungen von Bürgerinnen und Bürgern, Behörden der Mitgliedstaaten, Lieferanten von Ausrüstungsteilen, Prüfstellen, Werkstattverbänden und Fahrzeugherstellern bei der Kommission ein.

Die Ergebnisse der Befragung können unter folgender Web-Adresse eingesehen werden: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

Im Rahmen des Vorschlags mussten verschiedene politische Optionen sowie die damit zusammenhängenden wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Auswirkungen beurteilt werden.

Methodik

Die Auswirkungen der verschiedenen politischen Optionen wurden mittels einer Studie untersucht, die von einem externen Beratungsunternehmen (Europe Economics) durchgeführt wurde; hierfür wurden mehrere wissenschaftliche Studien und Bewertungsberichte herangezogen, insbesondere als Quellen für Modelle und Daten zur Monetarisierung von

Kosten und Nutzen der verschiedenen politischen Optionen. Zu den am intensivsten genutzten Studien gehören Folgende:

- Der Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über die Anwendung der Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juni 2000 über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen – Berichtszeiträume 2005–2006 und 2007–2008⁷,
- AUTOFORE (2007),
- „MOT Scheme Evidence-base“, Department of Transport (Verkehrsministerium des Vereinigten Königreichs) (UK, 2008),
- DEKRA-Verkehrssicherheitsreport 2008 – Strategien zur Unfallvermeidung auf den Straßen Europas,
- DEKRA-Verkehrssicherheitsreport LKW 2009,
- DEKRA-Verkehrssicherheitsreport Motorrad 2010,
- TÜV-Reporte 2009 / 2010.

Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

Alle abgeschlossenen und genehmigten Forschungsberichte sind bereits auf der Website der GD Mobilität und Verkehr verfügbar oder werden noch dort eingestellt.

- Folgenabschätzung

Für die Hauptaspekte der vorgeschlagenen Verordnung wurden folgende Optionen in Erwägung gezogen:

- (a) Als Referenzszenario, mit dem die Wirkung der anderen politischen Optionen verglichen wird, dient die Option „Keine Änderung der bisherigen Politik“. Bei dieser Option würde der derzeitige EU-Rechtsrahmen beibehalten.
- (b) Der „Ansatz unverbindlicher Regelungen“ (Soft Law) würde in einer besseren Umsetzung der bestehenden Rechtsvorschriften und einer besseren Überwachung ihrer Anwendung bestehen. Bei dieser Option würden keine neuen Rechtsvorschriften eingeführt, sondern die Kommission würde neue und verstärkte Anstrengungen unternehmen, um die Prüfungs- und Durchsetzungsstandards zu verbessern und Maßnahmen ergreifen, um Anreize zum Datenaustausch zu bieten.
- (c) Der „legislative Ansatz“ würde aus zwei Komponenten bestehen.
 - Um das spezifische Ziel der Erhöhung der Sicherheit von Fahrzeugen im Straßenverkehr zu erreichen, ist zum einen vorgesehen, die Mindeststandards

⁷ KOM(2010) 754 endgültig.

der EU für die regelmäßige technische Überwachung und unangekündigte technische Unterwegskontrollen anzuheben und verbindliche Standards festzulegen. Dies ist unerlässlich, um Lücken im System zu vermeiden, durch die die Wirksamkeit der Durchsetzung der technischen Überwachung insgesamt verringert würde.

- , Damit die erforderlichen Daten für die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung bzw. die aus der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung hervorgehenden Daten bereitgestellt werden können, würde eine zweite Komponente des Gesamtsystems darin bestehen, in einer zweiten Phase eventuell ein EU-weit harmonisiertes System für den Datenaustausch einzurichten, in dem bestehende Datenbanken so verknüpft werden, dass das Paket „Verkehrssicherheit“ der EU wirksamer umgesetzt werden kann.

In mehreren Mitgliedstaaten werden die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen von einer großen Zahl ermächtigter privater Prüfstellen durchgeführt. Damit für einen einheitlichen Ansatz gesorgt werden kann, sollten in den Rechtsvorschriften bestimmte gemeinsame Verfahren, z. B. hinsichtlich der Mindestfristen und der Art der weiterzuleitenden Informationen, festgelegt werden.

Aus der Folgenabschätzung ergab sich jedoch, dass eine Kombination aus unverbindlichen Regelungen („Soft Law“) und verbindlichen Vorschriften vorteilhaft wäre. Deshalb wurden die ursprünglich in der Folgenabschätzung ins Auge gefassten unverbindlichen Regelungen in die Rechtsvorschriften übernommen.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

- Zusammenfassung des Vorschlags

Das System der Unterwegskontrollen wird auf leichte Nutzfahrzeuge und deren Anhänger ausgedehnt, denn diese Fahrzeuge folgen nicht der rückläufigen Tendenz bei den Unfalltoten im Straßenverkehr. Andere leichte Nutzfahrzeuge wie Taxis oder Krankenwagen, die bereits einer jährlichen technischen Überwachung unterliegen, stehen nicht im Mittelpunkt der Unterwegskontrollen, da in Zusammenhang mit diesen Fahrzeugen weniger Unfalltote zu verzeichnen sind.

Um die technischen Unterwegskontrollen durch die Mitgliedstaaten besser zu verteilen, sollte jedes Jahr ein bestimmter Prozentsatz der zugelassenen Nutzfahrzeuge inspiziert werden. Die Anzahl, die diesem angestrebten Prozentsatz entspricht, darf nicht über der Anzahl der in der Union bereits ausgeführten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen liegen.

Die Auswahl der Fahrzeuge soll so erfolgen, dass sie sich nach dem Risikoprofil der Betreiber richtet und auf Unternehmen mit hohem Risikopotenzial abzielt, um den Aufwand für solche Betreiber zu verringern, die ihre Fahrzeuge ordnungsgemäß instandhalten. Nach den derzeitigen Bestimmungen gemäß der Richtlinie 2000/30/EG, sowie auch dem Bericht der

Kommission über die Umsetzung dieser Richtlinie⁸ zufolge, werden viele Fahrzeuge unterwegs angehalten und untersucht, an denen keine Mängel gefunden werden. Die Folgenabschätzung hat gezeigt, dass sich bei einem risikoorientierten Ansatz für die technische Unterwegskontrolle rund 2,3 Mio. Kontrollen von gut instandgehaltenen Fahrzeugen vermeiden lassen könnten, wodurch die Verkehrsunternehmen 80,4 Mio. EUR einsparen könnten. Die Bildung der Unternehmensprofile sollte auf den Ergebnissen früherer technischer Überprüfungen und Unterwegskontrollen beruhen und dem System ähneln, das mit der Richtlinie 2006/22/EG⁹ für die Durchsetzung der Lenkzeiten und Ruhepausen eingeführt wurde.

Es sollten besser ausgearbeitete Unterwegskontrollen mit Prüfgeräten durchgeführt werden, entweder von mobilen Kontrolleinheiten oder von Prüfstellen in unmittelbarer Nähe. Diese Straßenkontrollen sollten die Sicherung der Ladung umfassen. Festgestellte Mängel sollten nach harmonisierten Regeln hinsichtlich ihres Risikos beurteilt werden.

Kenntnisse und Fähigkeiten der die technischen Unterwegskontrollen durchführenden Prüfer sollten mindestens dem Niveau der die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen durchführenden Prüfer entsprechen.

Die Zusammenarbeit zwischen den Vollzugsbehörden der Mitgliedstaaten sollte durch miteinander abgestimmte Kontrollen, gemeinsame Ausbildungsprojekte, den elektronischen Informationsaustausch sowie den Austausch von Erkenntnissen und Erfahrungen weiter gefördert werden. Die Mitgliedstaaten sollten eng zusammenarbeiten und regelmäßig miteinander abgestimmte Kontrollen durchführen, bei denen jeder Mitgliedstaat in seinem Hoheitsgebiet tätig wird und sich auf das gewählte Ziel konzentriert, z. B. den Zustand der Reifen oder die Sicherung der Ladung.

Die Zusammenarbeit und der Austausch von Informationen zwischen den Mitgliedstaaten und mit der Kommission werden durch spezielle Kontaktstellen in den Mitgliedstaaten effizienter gestaltet.

Die Berichterstattung an die Kommission erfolgt mittels standardisierter Meldeformulare.

Die Kommission wird ermächtigt, die Anhänge mittels delegierter Rechtsakte an den technischen Fortschritt anzupassen und die Bescheinigungen und Meldeformulare in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten mittels Durchführungsrechtsakten zu pflegen; diese Rechtsakte zielen unter anderem auf alternative, derzeit noch in Entwicklung befindliche Verfahren zur Überprüfung der Einhaltung der Grenzwerte für im Betrieb ausgestoßene NO_x- und Partikelemissionen ab.

- Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für diesen Vorschlag ist Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

- Subsidiaritätsprinzip

⁸ KOM(2010) 754.

⁹ ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35.

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Union fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgendem Grund nicht ausreichend verwirklicht werden: Die technischen Anforderungen für Unterwegskontrollen wurden auf Unionsebene auf einem Mindestniveau festgelegt, und ihre Umsetzung durch die Mitgliedstaaten hat zu einer Vielzahl unterschiedlicher Vorschriften innerhalb der Union geführt, die sich nachteilig sowohl auf die Straßenverkehrssicherheit als auch auf den Binnenmarkt auswirkt.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Wie in der Folgenabschätzung gezeigt wird, entspricht der Vorschlag dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, da er durch die qualitative Verbesserung und Intensivierung der Unterwegskontrollen sowie durch die Schaffung eines für den nahtlosen Informationsfluss geeigneten Rahmens nicht über das zur Erreichung der Ziele der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und des Umweltschutzes hinausgeht.

- Wahl des Instruments

Vorgeschlagene Instrumente: Verordnung

Eine Verordnung wird für angemessen erachtet, weil sie die Einhaltung der Vorschriften unmittelbar gewährleistet und nicht in nationales Recht umgesetzt werden muss.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

5. FAKULTATIVE ANGABEN [FALLS ERFORDERLICH]

- Aufhebung geltender Rechtsvorschriften

Durch die Annahme des Vorschlags werden bestehende Rechtsvorschriften aufgehoben.

- Europäischer Wirtschaftsraum

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen², gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In ihrem Weißbuch vom 28. März 2011 „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“³ legt die Kommission ihr Ziel einer „Vision Null“ dar, das darin besteht, die Zahl der Straßenverkehrstoten in der Union bis 2050 auf nahe Null zu senken. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, soll die Fahrzeugtechnik einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheitsbilanz des Straßenverkehrs leisten.
- (2) In ihrer Mitteilung „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020“⁴ nannte die Kommission das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten von 2010 bis 2020 erneut zu halbieren. Um dieses Ziel zu erreichen, hat die Kommission sieben strategische Ziele festgelegt, darunter Maßnahmen für sicherere Fahrzeuge, eine Strategie zur

¹ ABl. C ... vom ..., S.

² ABl. C ... vom ..., S.

³ KOM(2011) 144 endgültig.

⁴ KOM(2010) 389 endgültig.

Verringerung der Anzahl der Verletzten und der Verbesserung der Sicherheit von gefährdeten Verkehrsteilnehmern, insbesondere Motorradfahrern.

- (3) Die technische Überwachung ist Teil eines umfassenderen Systems, mit dem dafür gesorgt wird, dass Fahrzeuge während ihres Betriebs in einem sicheren und aus Sicht des Umweltschutzes akzeptablen Zustand gehalten werden. Dieses System sollte aus regelmäßigen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen für alle Fahrzeuge und aus Unterwegskontrollen an Fahrzeugen, die für die gewerbliche Beförderung genutzt werden, bestehen; ferner sollte es Vorschriften für die Zulassung von Fahrzeugen umfassen, damit sichergestellt wird, dass Fahrzeuge, von denen eine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht, nicht auf der Straße genutzt werden.
- (4) Zahlreiche technische Standards und Anforderungen im Bereich der Fahrzeugsicherheit sind in den letzten Jahren in der Union verabschiedet worden. Es muss jedoch durch ein System unangekündigter technischer Unterwegskontrollen dafür gesorgt werden, dass einmal in Verkehr gebrachte Fahrzeuge während ihrer gesamten Lebensdauer den Sicherheitsstandards genügen.
- (5) Die durch die Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juni 2000 über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen⁵, eingeführten technischen Unterwegskontrollen sind unverzichtbar für die Erreichung eines kontinuierlich hohen Niveaus der Verkehrstüchtigkeit von Nutzfahrzeugen während der gesamten Nutzungsdauer. Solche Kontrollen tragen nicht nur zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit und Reduzierung von Fahrzeugemissionen bei, sondern helfen auch Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, die dadurch entstehen, dass unterschiedliche Niveaus der Kontrolle in den verschiedenen Mitgliedstaaten hingenommen werden.
- (6) Die Unterwegskontrollen sollten mittels eines Systems für die Risikoeinstufung durchgeführt werden. Die Mitgliedstaaten können sich auf das Risikoeinstufungssystem stützen, das mit der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates⁶ eingeführt wurde.
- (7) Diese Verordnung sollte für die Nutzfahrzeuge, die in der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge⁷ genannten Klassen von Nutzfahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h gelten. Sie sollte die Mitgliedstaaten jedoch nicht daran hindern, auch an nicht von dieser Verordnung erfassten Nutzfahrzeugen Unterwegskontrollen durchzuführen oder Kontrollen anderer Aspekte

⁵ ABl. L 203 vom 10.8.2000, S.1.

⁶ ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35.

⁷ ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

des Straßenverkehrs vorzunehmen, insbesondere, was Lenk- und Ruhezeiten und Gefahrguttransporte betrifft.

- (8) Aus den Berichten zur Umsetzung der Richtlinie 2000/30/EG geht eindeutig hervor, dass technische Unterwegskontrollen⁸ wichtig sind. Für den Zeitraum 2007-2008 wurden beinahe 300 000 Fahrzeuge, die in der Union Unterwegskontrollen unterzogen wurden, gemeldet, die in einen so schlechten Zustand waren, dass sie aus dem Verkehr gezogen werden mussten. Aus den Berichten geht auch hervor, dass es bei den Kontrollergebnissen ganz erhebliche Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten gab. Im Zeitraum 2007-2008 bewegten sich die Prozentsätze für bestimmte Mängel im Vergleich zwischen Nachbarländern zwischen 0,6 % und 41,4 %. In den Berichten wird nicht zuletzt auch darauf hingewiesen, dass es bei der Zahl der durchgeführten Unterwegskontrollen große Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten gibt. Um zu einem ausgewogeneren Ansatz zu kommen, sollten sich die Mitgliedstaaten verpflichten, eine Mindestanzahl von Kontrollen durchzuführen, die proportional zur Anzahl der auf ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Nutzfahrzeuge ist.
- (9) Lieferwagen und deren Anhänger werden immer häufiger im Straßenverkehr eingesetzt. Manche Anforderungen, wie z. B. die Anforderungen an die Ausbildung von Berufskraftfahrern oder an den Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen, sind für diese Fahrzeuge nicht verbindlich, was dazu führt, dass solche Fahrzeuge in relativ viele Straßenverkehrsunfälle verwickelt sind. Unterwegskontrollen sollten deshalb auch für Lieferwagen und deren Anhänger gelten.
- (10) Um unnötige Verwaltungslasten und –kosten zu vermeiden und die Wirksamkeit der Kontrollen zu verbessern, sollten vorrangig Fahrzeuge ausgewählt werden, die von Unternehmen betrieben werden, die Sicherheits- und Umweltschutzstandards nicht einhalten; Fahrzeuge, die von verantwortungsvollen und sicherheitsbewussten Wirtschaftsteilnehmern betrieben und ordnungsgemäß instandgehalten werden, sollten weniger häufig kontrolliert werden, so dass diese Betreiber für ihr Verhalten belohnt werden.
- (11) Technische Unterwegskontrollen sollten aus einer anfänglichen und gegebenenfalls zusätzlichen Kontrollen bestehen. In beiden Fällen sollten alle relevanten Teile und Systeme der Fahrzeuge erfasst werden. Um für eine stärkere Harmonisierung der Kontrollen zu sorgen, sollten für alle denkbaren Prüfpositionen Prüfverfahren und Beispiele für Mängel und deren Bewertung anhand ihrer Schwere eingeführt werden.
- (12) In mehreren Mitgliedstaaten werden Berichte über technische Unterwegskontrollen elektronisch erstellt. In solchen Fällen sollte dem Fahrer ein Ausdruck des Berichts über die technische Unterwegskontrolle ausgehändigt werden. Alle während Unterwegskontrollen gesammelten Daten und Informationen sollten in ein gemeinsames Archiv des Mitgliedstaats überführt werden, damit die Daten einfacher verarbeitet werden können und die Informationsübermittlung ohne zusätzlichen Verwaltungsaufwand erfolgen kann.

⁸ KOM(2010) 754 endgültig.

- (13) Durch den Einsatz von mobilen Kontrolleinheiten werden die Kosten und Verzögerungen für die Wirtschaftsteilnehmer verringert, da umfangreichere Kontrollen unmittelbar am Straßenrand vorgenommen werden können. Unter besonderen Umständen können auch Prüfstellen herangezogen werden, um genauere Kontrollen vorzunehmen.
- (14) Das Personal, das ausführlichere Kontrollen am Straßenrand vornimmt, sollte mindestens die gleichen Fähigkeiten besitzen und die gleichen Anforderungen erfüllen wie das Personal, das die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. XX/XX/XX des Europäischen Parlaments und des Rates über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁹ durchführt.
- (15) Die Zusammenarbeit und der Austausch bewährter Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten sind unverzichtbar, um zu einem unionsweit stärker harmonisierten System von technischen Unterwegskontrollen zu gelangen. Deshalb sollten die Mitgliedstaaten auch bei operativen Maßnahmen enger zusammenarbeiten. Diese Zusammenarbeit sollte auch die regelmäßige Durchführung von miteinander abgestimmten Unterwegskontrollen umfassen.
- (16) Um einen wirksamen Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten zu gewährleisten, sollte es in jedem Mitgliedstaat eine einzige Stelle geben, die als Kontaktstelle für die Verbindung mit anderen zuständigen Behörden fungiert. Diese Stelle sollte auch einschlägige Statistiken erstellen. Die Mitgliedstaaten sollten zudem eine schlüssige nationale Durchsetzungsstrategie in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet anwenden, wobei sie eine einzige Stelle mit der Koordinierung der Umsetzung dieser Strategie betrauen sollten. Die zuständigen Behörden eines jeden Mitgliedstaats sollten Verfahren für die Festlegung von Fristen und Inhalten für die weiterzuleitenden Informationen festlegen.
- (17) Um eine Überwachung der Umsetzung des Systems der Unterwegskontrollen in der Union zu ermöglichen, sollten die Mitgliedstaaten der Kommission zweimal jährlich die Ergebnisse der von ihnen vorgenommenen Unterwegskontrollen mitteilen. Die Kommission sollte dem Europäischen Parlament Bericht über die erhobenen Daten erstatten.
- (18) Die Mitgliedstaaten sollten festlegen, welche Sanktionen bei einem Verstoß gegen diese Verordnung zu verhängen sind, und für ihre Durchsetzung sorgen. Diese Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.
- (19) Damit diese Verordnung um weitere technische Einzelheiten ergänzt werden kann, sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden, so dass sie gegebenenfalls die Entwicklung der EU-Typgenehmigungsvorschriften bezüglich der Fahrzeugklassen berücksichtigen sowie die erforderliche Aktualisierung

⁹ ABl. L [XXX].

der Anhänge an den technischen Fortschritt vornehmen kann. Es ist besonders wichtig, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

- (20) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Durchführungsbefugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren¹⁰, ausgeübt werden.
- (21) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Festlegung von gemeinsamen Mindestanforderungen und harmonisierten Vorschriften für die Durchführung von Unterwegskontrollen an Fahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher besser auf Unionsebene zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (22) Diese Verordnung steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die mit der in Artikel 6 des Vertrags über die Europäische Union genannten Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden.
- (23) Durch diese Verordnung wird der Anwendungsbereich der Richtlinie 2000/30/EG erweitert und werden deren technischen Anforderungen aktualisiert. Deshalb sollte diese Richtlinie aufgehoben werden. Ferner enthält diese Verordnung die Leitlinien, die sich in der Empfehlung 2010/379/EU der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Risikobewertung der bei technischen Unterwegskontrollen (von Nutzfahrzeugen) gemäß der Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates festgestellten Mängel¹¹ finden.

¹⁰ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

¹¹ ABl. L 173 vom 8.7.2010, S. 97.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

GEGENSTAND, BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND ANWENDUNGSBEREICH

Artikel 1

Gegenstand

Mit dieser Verordnung wird ein System für technische Unterwegskontrollen von Nutzfahrzeugen eingeführt, die im Gebiet der Mitgliedstaaten am Straßenverkehr teilnehmen.

Artikel 2

Anwendungsbereich

1. Diese Verordnung gilt für Nutzfahrzeuge folgender Klassen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h gemäß der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates:
 - Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz (Fahrzeugklassen M₂ und M₃),
 - Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern und mit einer zulässigen Höchstmasse von bis zu 3 500 kg, die in der Regel der Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen (Fahrzeugklasse N₁),
 - Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg zur Beförderung von Gütern (Fahrzeugklassen N₂ und N₃),
 - Anhänger und Sattelanhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3 500 kg (Fahrzeugklassen O₁ und O₂),
 - Anhänger und Sattelanhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg (Fahrzeugklassen O₃ und O₄).
2. Diese Verordnung berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, auch an nicht durch diese Verordnung erfassten Fahrzeugen Unterwegskontrollen durchzuführen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck:

- (1) „Fahrzeug“ nicht schienengebundene Kraftfahrzeuge oder ihre Anhänger oder Sattelanhänger;
- (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 konstruiert 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 seines Gewichts und des Gewichts seiner Ladung von diesem getragen wird;
- (5) „Ladung“ alle Gegenstände, die in oder auf einem Fahrzeug platziert sind und nicht dauerhaft am Fahrzeug befestigt sind, einschließlich Gegenständen in Lastträgern wie Wechsellaufbauten oder Containern auf Fahrzeugen;
- (6) „Nutzfahrzeug“: ein für die gewerbliche Beförderung von Gütern oder von Fahrgästen vorgesehenes Kraftfahrzeug und sein Anhänger;
- (7) „in einem Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug“ ein in einem Mitgliedstaat zugelassenes oder in Betrieb genommenes Fahrzeug;
- (8) „Inhaber der Zulassungsbescheinigung“ die Person, auf deren Namen das Fahrzeug zugelassen ist;
- (9) „Unterwegskontrolle“ eine unerwartete technische Kontrolle eines Nutzfahrzeugs, das auf öffentlichen Straßen im Gebiet eines Mitgliedstaats am Straßenverkehr teilnimmt, durch die Behörden oder unter ihrer unmittelbaren Aufsicht;
- (10) „Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung“ Überprüfung, ob die Teile und Bauteile eines Fahrzeugs mit seinen Sicherheits- und Umweltmerkmalen zum Zeitpunkt der Genehmigung, Erstzulassung, Inbetriebnahme oder Nachrüstung übereinstimmen;
- (11) „zuständige Behörde“ eine Behörde oder öffentliche Stelle, die mit der Durchführung des nationalen Systems für Unterwegskontrollen betraut ist;
- (12) „Prüfer“ eine von einem Mitgliedstaat zur Durchführung von Unterwegskontrollen ermächtigte Person;
- (13) „Mängel“ technische Defekte und andere Unregelmäßigkeiten, die bei technischen Unterwegskontrollen festgestellt werden;
- (14) „miteinander abgestimmte Unterwegskontrolle“ Unterwegskontrollen, die gleichzeitig von zwei oder mehr Mitgliedstaaten durchgeführt werden.

KAPITEL II

SYSTEM DER UNTERWEGSKONTROLLEN UND ALLGEMEINE VERPFLICHTUNGEN

Artikel 4

System der Unterwegskontrollen

Das System der Unterwegskontrollen umfasst anfängliche Unterwegskontrollen gemäß Artikel 9 und ausführlichere Unterwegskontrollen gemäß Artikel 10 Absatz 1.

Artikel 5

Prozentsatz der zu kontrollierenden Fahrzeuge

Jeder Mitgliedstaat führt in jedem Kalenderjahr eine Gesamtzahl von anfänglichen Unterwegskontrollen durch, die mindestens 5 % der Gesamtzahl der Fahrzeuge gemäß Artikel 3 Absatz 1 entspricht, die in seinem Gebiet zugelassen sind.

Artikel 6

System für die Risikoeinstufung für Unterwegskontrollen

1. Auf nationaler Ebene wird ein System für die Risikoeinstufung für Unterwegskontrollen eingeführt, das auf der Anzahl und Schwere der Mängel beruht, die an Fahrzeugen einzelner Unternehmen festgestellt wurden. Das Risikoeinstufungssystem wird von der zuständigen Behörde des jeweiligen Mitgliedstaats angewendet.
2. Jedem Unternehmen, das im System für die Risikoeinstufung aufgeführt wird, wird ein Risikoprofil zugewiesen, dem die Kriterien in Anhang I zugrundeliegen.

Unternehmen werden nach folgendem Risikoprofil eingeteilt:

- hohes Risiko,
 - mittleres Risiko,
 - geringes Risiko.
3. Bei der Umsetzung des Systems für die Risikoeinstufung für Unterwegskontrollen können sich die Mitgliedstaaten auf das Risikoeinstufungssystem stützen, das gemäß Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates eingeführt wurde.

Artikel 7
Zuständigkeiten

1. Fahrer eines in einem Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs müssen die Prüfbescheinigung über die letzte technische Überwachung sowie gegebenenfalls über die letzte Unterwegskontrolle im Fahrzeug mitführen.
2. Der Fahrer eines Fahrzeugs, das einer Unterwegskontrolle unterzogen wird, muss mit den Prüfern kooperieren und zu Prüfzwecken Zugang zum Fahrzeug und seinen Teilen gewähren.
3. Die einzelnen Unternehmen müssen dafür sorgen, dass die von ihnen betriebenen Fahrzeuge jederzeit den technischen Vorschriften entsprechen.

Artikel 8
Prüfer

1. Bei der Auswahl eines Fahrzeugs für die Unterwegskontrolle und der anschließenden Durchführung der Kontrolle unterlassen die Prüfer jegliche Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder aufgrund des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen wurde.
2. Ein Prüfer, der ein Fahrzeug die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung eines Fahrzeugs vorgenommen hat, darf nicht an einer anschließend durchgeführten Unterwegskontrolle desselben Fahrzeugs beteiligt sein.
3. Prüfer müssen unparteiisch sein und dürfen sich in keinem Interessenkonflikt befinden, insbesondere durch wirtschaftliche, persönliche oder familiäre Verbindungen zum Fahrer, zum Betreiber oder zum Inhaber der Zulassungsbescheinigung für das kontrollierte Fahrzeug.
4. Prüfer dürfen auf keinerlei Weise für die Anzahl oder die Ergebnisse der von ihnen vorgenommen Unterwegskontrollen belohnt werden.

KAPITEL III

KONTROLLVERFAHREN

Artikel 9
Auswahl der Fahrzeuge für die anfängliche Unterwegskontrolle

Bei der Ermittlung von Fahrzeugen, die einer Unterwegskontrolle unterzogen werden sollen, konzentrieren sich die Prüfer in erster Linie auf Fahrzeuge, die von Unternehmen mit einem hohen Risikoprofil gemäß Artikel 6 Absatz 2 betrieben werden. Andere Fahrzeuge können für die Kontrolle ausgewählt werden, wenn der Verdacht besteht, dass sie eine Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen.

Artikel 10

Inhalt und Verfahren der Unterwegskontrollen

1. Fahrzeuge, die gemäß Artikel 9 für eine Unterwegskontrolle ausgewählt werden, werden einer anfänglichen Unterwegskontrolle unterzogen.

Bei jeder anfänglichen Unterwegskontrolle eines Fahrzeugs nimmt der Prüfer Folgendes vor:

- a) eine Kontrolle der Prüfbescheinigung und, falls vorhanden, des Berichts über eine technische Unterwegskontrolle, die gemäß Artikel 7 Absatz 1 im Fahrzeug mitgeführt werden;
- b) eine Sichtprüfung des Zustands des Fahrzeugs und seiner Ladung.

Wenn im vorangegangenen Bericht über die technische Unterwegskontrolle Mängel festgestellt wurden, überprüft der Prüfer, ob diese Mängel behoben worden sind.

2. Ausgehend vom Ergebnis der anfänglichen Unterwegskontrolle kann der Prüfer entscheiden, dass das Fahrzeug oder sein Anhänger einer ausführlicheren Unterwegskontrolle unterzogen werden sollte.

Bei einer ausführlicheren Unterwegskontrolle müssen mindestens folgende Bereiche geprüft werden:

- Bremsanlage,
- Lenkung,
- Achsen, Räder, Reifen und Aufhängung,
- Umweltbelastung.

Bei der Kontrolle jedes dieser Bereiche werden einer, mehrere oder alle der in Anhang II aufgelisteten, für diese Bereiche relevanten Positionen berücksichtigt.

Der Prüfer kann darüber hinaus andere in Anhang II Nummer 1 aufgeführte Positionen überprüfen und dabei einen, mehrere oder alle der in diesem Anhang genannten Positionen berücksichtigen.

Wenn aus der Prüfbescheinigung oder einem Bericht über eine Unterwegskontrolle hervorgeht, dass eine der in Anhang II aufgeführten Positionen während des vorangegangenen Monats bereits Gegenstand einer Kontrolle war, so sieht der Prüfer bei dieser Position von einer erneuten Überprüfung ab, es sei denn, eine Kontrolle ist aufgrund eines offensichtlichen Mangels gerechtfertigt.

4. Bei der Durchführung einer Unterwegskontrolle wendet der Prüfer die in Anhang II genannten Kontrollverfahren an.
5. Ausführlichere Unterwegskontrollen dürfen nur von Prüfern ausgeführt werden, die die Mindestanforderungen an die Qualifikation und Ausbildung gemäß Artikel 12 und Anhang VI der Verordnung (EU) Nr. XXX/XXX des Europäischen Parlaments

und des Rates vom [Datum] über die technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern erfüllen.

Artikel 11

Prüfeinrichtungen

1. Eine ausführlichere Unterwegskontrolle wird unter Einsatz einer mobilen Kontrolleinheit oder in einer Prüfstelle gemäß der Verordnung (EU) Nr. XXX/XXX des Europäischen Parlaments und des Rates vom [date] über die technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern durchgeführt.
2. Sollen Kontrollen in einer Prüfstelle ausgeführt werden, darf der Ort der anfänglichen Unterwegskontrolle nicht weiter als 10 km von dieser Prüfstelle entfernt sein.
3. Mobile Kontrolleinheiten müssen über eine Ausrüstung verfügen, die zur Durchführung einer Unterwegskontrolle geeignet ist, und zwar mindestens zur Beurteilung des Zustands von Bremsen, Lenkung, Aufhängung und Emissionen des Fahrzeugs.

Artikel 12

Bewertung von Mängeln

1. Für jede zu prüfende Position wendet der Prüfer das Verzeichnis der möglichen Mängel und ihrer Schwere nach Anhang III an.
2. Bei der Durchführung einer Unterwegskontrolle weist der Prüfer jedem festgestellten Mangel einen Schweregrad zu und stuft ihn in eine der folgenden Gruppen ein:
 - geringfügige Mängel ohne bedeutende Auswirkung auf die Fahrzeugsicherheit sowie andere geringfügige Unregelmäßigkeiten,
 - schwerwiegende Mängel, die die Fahrzeugsicherheit beeinträchtigen oder andere Verkehrsteilnehmer gefährden können, oder andere bedeutendere Unregelmäßigkeiten;
 - gefährliche Mängel, die eine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen, so dass das Fahrzeug unter keinen Umständen am Straßenverkehr teilnehmen darf.
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 schwerwiegendsten Mangel entspricht. Ein Fahrzeug mit mehreren Mängeln der gleichen Kategorie wird in die nächsthöhere Mängelkategorie eingestuft, wenn die Summe der Mängel eine größere Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit bewirkt.

Artikel 13

Besondere Vorschriften für die Kontrolle der Ladungssicherung

Der Prüfer kann an einem Fahrzeug eine Kontrolle der Ladungssicherung gemäß Anhang IV vornehmen. Die in Artikel 14 genannten Folgemaßnahmen gelten auch für schwerwiegende oder gefährliche Mängel bei der Ladungssicherung.

Artikel 14

Folgemaßnahmen bei schwerwiegenden oder gefährlichen Mängeln

1. Jeder bei einer anfänglichen oder einer ausführlicheren Kontrolle entdeckte schwerwiegende Mangel muss unverzüglich in der Nähe des Kontrollorts behoben werden.
2. Der Prüfer kann entscheiden, dass das Fahrzeug innerhalb einer von ihm gesetzten Frist einer Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung unterzogen werden muss, wenn die Unterwegskontrolle in dem Mitgliedstaat durchgeführt wurde, in dem das Fahrzeug zugelassen ist. Ist das Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen, kann der Prüfer die zuständige Behörde dieses Mitgliedstaats auffordern, eine neue Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung dieses Fahrzeugs gemäß dem in Artikel 18 Absatz 3 festgelegten Verfahren durchzuführen.
3. Der Prüfer darf ein Fahrzeug, bei dem gefährliche Mängel festgestellt wurden, nicht für den Verkehr freigeben, bis diese Mängel am Ort der Kontrolle behoben worden sind. Der Prüfer kann gestatten, dass ein solches Fahrzeug benutzt wird, um die nächste Werkstatt zu erreichen, wo diese Mängel behoben werden können, vorausgesetzt, die gefährlichen Mängel sind so weit behoben worden, dass das Fahrzeug diese Werkstatt erreichen kann und es keine unmittelbare Gefahr für die Sicherheit seiner Insassen oder anderer Verkehrsteilnehmer darstellt.

Der Prüfer kann genehmigen, dass ein Fahrzeug, bei dem gefährliche Mängel festgestellt wurden, direkt zum nächsten Ort gebracht wird, an dem dieses Fahrzeug repariert oder in Verwahrung genommen werden kann.

Artikel 15

Kontrollgebühren

Die Mitgliedstaaten können für Fälle, in denen bei einer ausführlicheren Kontrolle schwerwiegende oder gefährliche Mängel entdeckt worden sind, die Zahlung einer Gebühr vorschreiben. Die Höhe dieser Gebühr muss angemessen sein und darf die Höhe der Gebühr, die für die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung für denselben Fahrzeugtyp zu entrichten ist, nicht überschreiten.

Artikel 16

Bericht über die Kontrolle und Datenbank über die Unterwegskontrolle

1. Nach Abschluss einer ausführlicheren Kontrolle erstellt der Prüfer einen Bericht gemäß Anhang V. Der Fahrer des Fahrzeugs erhält eine Kopie oder, bei elektronisch erstellten Berichten, einen Ausdruck des Kontrollberichts.

2. Der Prüfer teilt der zuständigen Behörde die Ergebnisse der ausführlicheren Unterwegskontrollen innerhalb einer angemessenen Frist nach Durchführung dieser Kontrollen mit. Die zuständige Behörde bewahrt diese Informationen für einen Zeitraum von 36 Monaten ab Eingang auf.
3. Die Ergebnisse der Unterwegskontrolle werden der Behörde, die das Fahrzeug zugelassen hat, mitgeteilt.

KAPITEL IV

ZUSAMMENARBEIT UND AUSTAUSCH VON INFORMATIONEN

Artikel 17

Benennung einer Kontaktstelle

- 1 Die Mitgliedstaaten benennen eine Kontaktstelle, die zuständig ist für:
 - die Koordinierung von Maßnahmen nach Artikel 18 mit den durch die anderen Mitgliedstaaten benannten Kontaktstellen,
 - die Weiterleitung der in Artikel 20 genannten Daten an die Kommission,
 - den Informationsaustausch und die Unterstützung der zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten.
2. Die Mitgliedstaaten leiten der Kommission bis spätestens [*ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung*] die Bezeichnungen und Kontaktdaten ihrer einzelstaatlichen Kontaktstelle zu und informieren sie unverzüglich über alle diesbezüglichen Änderungen. Die Kommission erstellt ein Verzeichnis aller einzelstaatlichen Kontaktstellen und übermittelt es den Mitgliedstaaten.

Artikel 18

Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten

1. Werden an einem nicht im kontrollierenden Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeug schwerwiegende oder gefährliche Mängel festgestellt, insbesondere solche, die zu einem Verbot der Benutzung des Fahrzeugs führen, so informiert die Kontaktstelle die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, über die Ergebnisse dieser Kontrolle. Dabei müssen Angaben zu den Positionen des Berichts über die Unterwegskontrolle gemäß Anhang VI gemacht werden. Die Kommission legt die Durchführungsbestimmungen fest, nach denen die zuständige Behörde des Zulassungsmitgliedstaats gemäß dem in Artikel 23 Absatz 2 genannten Prüfverfahren über Fahrzeuge mit schwerwiegenden oder gefährlichen Mängeln informiert wird.
2. Werden an einem Fahrzeug schwerwiegende oder gefährliche Mängel festgestellt, kann die Kontaktstelle des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug kontrolliert worden ist, die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist,

ersuchen, geeignete Folgemaßnahmen zu ergreifen, beispielsweise die erneute Durchführung der technischen Überwachung für das Fahrzeug gemäß Artikel 14.

Die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, informiert den kontrollierenden Mitgliedstaat über die ergriffenen Maßnahmen.

Artikel 19

Miteinander abgestimmte Unterwegskontrollen

Die Mitgliedstaaten führen mindestens sechs Mal jährlich miteinander abgestimmte Unterwegskontrollen durch. Die Mitgliedstaaten können diese Maßnahmen mit den Maßnahmen nach Artikel 5 der Richtlinie 2006/22/EG kombinieren.

Artikel 20

Mitteilung von Informationen an die Kommission

1. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission alle zwei Jahre vor dem 31. März auf elektronischem Wege die erhobenen Daten der zwei vorhergehenden Jahre zu den kontrollierten Fahrzeugen. Aus diesen muss Folgendes hervorgehen:
 - a) die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge;
 - b) die Fahrzeugklasse der kontrollierten Fahrzeuge gemäß Anhang V Punkt 6;
 - c) der Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist;
 - d) die gemäß Anhang V Punkt 8 geprüften Positionen und entdeckten Mängel.

Der erste Bericht bezieht sich auf den Zweijahreszeitraum ab dem 1. Januar [Jahr].

2. Die Kommission legt gemäß dem in Artikel 22 Absatz 2 genannten Prüfverfahren die Durchführungsbestimmungen für die in Absatz 1 genannte Mitteilung fest. Solange diese Bestimmungen noch nicht festliegen, wird das standardisierte Meldeformular gemäß Anhang VI verwendet.

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament Bericht über die erhobenen Daten.

KAPITEL V

BESTIMMUNGEN ZU DELEGIERTEN BEFUGNISSEN UND DURCHFÜHRUNGSBEFUGNISSEN

Artikel 21

Delegierte Rechtsakte

Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 22 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um

- eine gegebenenfalls erforderliche Aktualisierung von Artikel 2 Absatz 1, um Änderungen an den Fahrzeugklassen zu berücksichtigen, die sich aus Änderungen an den in jenem Artikel genannten Rechtsvorschriften ergeben,
- die Anhänge an den technischen Fortschritt oder an Änderungen von internationalen oder EU-Rechtsvorschriften anzupassen.

Artikel 22

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
2. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 21 gilt [*ab Inkrafttreten dieser Verordnung*] auf unbestimmte Zeit.
3. Die in Artikel 21 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin genannten Befugnisse. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit bereits in Kraft getretener delegierter Rechtsakte 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 gemäß Artikel 21 erlassener delegierter Rechtsakt 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 sowohl das Europäische Parlament und als auch der Rat 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 23

Ausschussverfahren

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. Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, wird das Verfahren ohne Ergebnis abgeschlossen, wenn der Vorsitz dies innerhalb der Frist für die Abgabe der Stellungnahme beschließt oder eine einfache Mehrheit der Ausschussmitglieder es verlangt.

KAPITEL VI

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 24

Sanktionen

1. Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften über Sanktionen für Verstöße gegen diese Verordnung fest und treffen die erforderlichen Maßnahmen, um deren Anwendung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.
2. Die Vorschriften gemäß Absatz 1 sehen Sanktionen vor, wenn ein Fahrer oder Wirtschaftsteilnehmer nicht mit dem Prüfer zusammenarbeitet und wenn er während einer Prüfung entdeckte Mängel nicht behebt.
3. Die Mitgliedstaaten melden diese Bestimmungen der Kommission spätestens [*ein Jahr nach Geltungsbeginn dieser Verordnung*]; sie melden ihr auch unverzüglich jede spätere Änderung.

Artikel 25

Aufhebung

Die Richtlinie 2000/30/EG wird mit Wirkung ab dem [*Geltungsbeginn dieser Verordnung*] aufgehoben.

Artikel 26

Inkrafttreten und Anwendung

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

Sie gilt ab dem ... [*12 Monate nach ihrem Inkrafttreten*].

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident