



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 4. Juni 2013 (07.06)
(OR. en)**

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

10277/13

**TRANS 290
CODEC 1274**

BERICHT

des Generalsekretariats
an den Rat

Nr. Vordok.: 9839/13 TRANS 253 CODEC 1157

Nr. Komm.dok.: 12809/12 TRANS 251 CODEC 1961

Betr.: 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
– *Allgemeine Ausrichtung*

I. Einleitung

Der Vorschlag für eine Verordnung über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG bildet zusammen mit der Verordnung über die technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und der Richtlinie über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge das Paket "Verkehrssicherheit". Dieses Paket ist dem Rat am 13. Juli 2012 unterbreitet worden.

Ziel des Vorschlags ist es, aktualisierte harmonisierte Vorschriften für die Unterwegskontrolle an Fahrzeugen, die für die gewerbliche Beförderung genutzt werden, festzulegen, um die Straßenverkehrssicherheit und den Umweltschutz zu verbessern und für einen fairen Wettbewerb im Verkehrssektor 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 2011-2020 vorgesehen. Ferner soll er zur Verringerung der Emissionen im Straßenverkehr beitragen, die auf die unzureichende Wartung von Fahrzeugen zurückgehen. Außerdem wird für fairen Wettbewerb im Straßenverkehrssektor gesorgt, indem alle Mitgliedstaaten Kontrollen mit einem einheitlichen Niveau einführen.

II. Arbeiten im Rahmen des Rates

Die Gruppe "Landverkehr" hat die Folgenabschätzung zum Paket "Verkehrssicherheit" am 7. und 14. September 2012 geprüft. Die Prüfung des Vorschlags zur technischen Unterwegskontrolle hat im Januar 2013 begonnen und wurde am 13. Mai 2013 abgeschlossen. In diesem Zeitraum fanden außerdem mehrere Fachsitzungen zur Prüfung der Anhänge des Vorschlags statt.

Die Erwägungsgründe des Vorschlags wurden von der Gruppe "Landverkehr" noch nicht geprüft. Dies wird zu einem späteren Zeitpunkt unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Prüfung der Artikel nachgeholt.

Am 31. Mai 2013 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 wurden mehrere noch offene Fragen geklärt. Einige Fragen müssen allerdings noch weiter erörtert werden, da manche Delegationen an ihren diesbezüglichen Vorbehalten festhalten. In der Anlage sind Änderungen gegenüber der im AStV geprüften Vorfassung (Dok. 9839/13) durch **Fettdruck** (Artikel) bzw. **Fettdruck und Unterstreichung** (Anhänge) gekennzeichnet.

NOCH OFFENE FRAGEN

a) Anwendungsbereich (Artikel 2 – Fußnoten 13 und 14)

Auch nach der die Orientierungsaussprache im AStV haben die Mitgliedstaaten noch unterschiedliche Ansichten hinsichtlich des Anwendungsbereichs, insbesondere was die Fahrzeugklasse N1 anbelangt. Nach dem Vorschlag des Vorsitzes sind Fahrzeuge der Klasse N1 aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie ausgeklammert, was wesentlich zur Verringerung des Verwaltungsaufwands und der Kosten der technischen Unterwegskontrolle beitragen könnte. Neun Mitgliedstaaten möchten diese Fahrzeugklasse jedoch im Anwendungsbereich der Richtlinie belassen, da dies ihres Erachtens wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes beitragen könnte.

Auf Ersuchen der breiten Mehrheit der Delegationen werden Fahrzeuge der Klassen O1 und O2 aus dem Anwendungsbereich des Kompromissvorschlags des Vorsitzes ausgeschlossen. Zwei Mitgliedstaaten und die Kommission lehnen die Streichung der Fahrzeugklassen O1 und O2 aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie jedoch weiterhin ab.

b) Form des Rechtsakts (Artikel 1 – Fußnote 12)

Im Anschluss an die Orientierungsaussprache, in der die breite Mehrheit der Mitgliedstaaten ihre Präferenz für eine Richtlinie bekundet hatte, wurde die Rechtsform des Vorschlags geändert und die einschlägigen Bestimmungen wurden entsprechend angepasst. IT unterstützt weiterhin die von der Kommission vorgeschlagene Rechtsform (Verordnung).

c) Bestimmungen über die Ladungssicherung (Artikel 13 – Fußnote 23)

Was die Bestimmungen über die Kontrolle der Ladungssicherung anbelangt, so ist es nach den Formulierungen zur Ladungssicherung im Vorschlag des Vorsitzes freigestellt, diese Bestimmungen anzuwenden. Die Mitgliedstaaten können diesen Vorschlag generell unterstützen. DE ist sich jedoch immer noch nicht ganz schlüssig, ob diese Bestimmungen über die Ladungssicherung in diesem Vorschlag verbleiben sollten.

d) Zweckmäßige Zahl von Unterwegskontrollen (Artikel 5 – Fußnote 16)

IT hat einen Vorbehalt zu der Formulierung "im Verhältnis zu" im Zusammenhang mit der Zahl anfänglicher Unterwegskontrollen, die jährlich von jedem Mitgliedstaat durchzuführen sind, und zu den Auswirkungen, die dies auf die Ressourcen in den Mitgliedstaaten haben kann.

e) Bezugnahme auf Fahrzeuge, die in Drittländern zugelassen sind (Artikel 16 – Fußnote 26)

EL ist der Auffassung, dass in dem genannten Artikel darauf eingegangen werden sollte, wie in den Kontrollberichten und in der nationalen Datenbank über die Unterwegskontrolle mit Fahrzeugen verfahren werden könnte, die in Drittländern zugelassen sind.

f) Vorbehalte der Kommission

Die Kommission hat einen allgemeinen Vorbehalt zu dem Text. Weitere speziellere Vorbehalte sind in den Fußnoten in der Anlage wiedergegeben.

III. Fazit

Der Rat wird gebeten, den Text in der Anlage zu diesem Bericht zu prüfen, um die noch offenen Fragen zu klären und auf seiner Tagung am 10. Juni 2013 eine allgemeine Ausrichtung festzulegen.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Union 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 ABl. C ... vom ..., S. .

² ABl. C ... vom ..., S. .

- (1) In ihrem Weißbuch vom 28. März 2011 "Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem"³ hat die Kommission ihr Ziel einer "Vision Null" dargelegt, 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 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.

³ KOM(2011) 144 endgültig.

⁴ KOM(2010) 389 endgültig.

- (5) Die technischen Unterwegskontrollen, 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, eingeführt wurden, 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 in Einklang mit Artikel 9 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 errichtet wurde.
- (7) Diese Richtlinie sollte für Nutzfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h gelten, die einer der Klassen angehören, 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 festgelegt wurden. Sie sollte die Mitgliedstaaten jedoch nicht daran hindern, auch an nicht von dieser Richtlinie erfassten Nutzfahrzeugen Unterwegskontrollen durchzuführen oder Kontrollen anderer Aspekte des Straßenverkehrs vorzunehmen, insbesondere, was Lenk- und Ruhezeiten und Gefahrguttransporte betrifft.

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.

- (8) Aus den Berichten zur Umsetzung der Richtlinie 2000/30/EG⁸ geht eindeutig hervor, dass technische Unterwegskontrollen wichtig sind. Für den Zeitraum 2007-2008 wurden beinahe 300 000 Fahrzeuge, die in der Union Unterwegskontrollen unterzogen wurden, gemeldet, die in einem 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 in 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, gelten nicht für diese Fahrzeuge, 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 Unternehmen betrieben und ordnungsgemäß instand gehalten werden, sollten weniger häufig kontrolliert werden, so dass diese Betreiber für ihr Verhalten belohnt werden.
- (11) Technische Unterwegskontrollen sollten aus einer anfänglichen und gegebenenfalls gründlicheren 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.

⁸ KOM(2010) 754 endgültig.

- (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.
- (13) Durch den Einsatz von mobilen Kontrolleinheiten werden die Kosten und Verzögerungen für die Wirtschaftsteilnehmer verringert, da gründlichere Kontrollen unmittelbar am Straßenrand vorgenommen werden können. Unter besonderen Umständen können auch Prüfstellen herangezogen werden, um gründlichere Kontrollen vorzunehmen.
- (14) Das Personal, das gründlichere 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 Richtlinie (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.

⁹ ABl. L [XXX].

- (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 Richtlinie zu verhängen sind, und für ihre Durchsetzung sorgen. Diese Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.
- (19) Damit diese Richtlinie 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 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 Richtlinie 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.

¹⁰ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

- (21) Da das Ziel dieser Richtlinie, 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 Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (22) Diese Richtlinie 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 Richtlinie wird der Anwendungsbereich der Richtlinie 2000/30/EG erweitert und werden deren technischen Anforderungen aktualisiert. Deshalb sollte die genannte Richtlinie aufgehoben werden. Ferner enthält diese Richtlinie 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 Rates¹¹ festgestellten Mängel finden –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

¹¹ ABL L 173 vom 8.7.2010, S. 97.

KAPITEL I

GEGENSTAND, BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND ANWENDUNGSBEREICH

Artikel 1

Gegenstand

Im Interesse der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und des Umweltschutzes wird mit dieser Richtlinie¹² ein System für technische Unterwegskontrollen von Nutzfahrzeugen eingeführt, die im Gebiet der Mitgliedstaaten am Straßenverkehr teilnehmen.

Artikel 2

Anwendungsbereich

1. Diese Richtlinie 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:
 - a) 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,
 - b) [...] ¹³,
 - c) vorwiegend für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen – Fahrzeugklassen N2 und N3,

¹² IT und Kommission: Vorbehalt gegen die Änderung der Rechtsform von einer Verordnung zu einer Richtlinie.

¹³ BE, CZ, EL, ES, HU, IT, LV, MT und RO: Fahrzeuge der Klasse N1 im Anwendungsbereich belassen.

- d) [*gestrichen*]¹⁴
- e) vorwiegend für die Güter- oder Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Anhänger und Sattelanhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen – Fahrzeugklassen O3 und O4.
2. Diese Richtlinie berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, auch an nicht durch diese Richtlinie erfassten Fahrzeugen Unterwegskontrollen durchzuführen, Kontrollen anderer Aspekte des Straßenverkehrs und der Verkehrssicherheit vorzunehmen oder Kontrollen an Orten durchzuführen, die nicht zu den öffentlichen Straßen gehören. Die vorliegende Richtlinie hindert die Mitgliedstaaten in keiner Weise daran, die Nutzung eines bestimmten Fahrzeugtyps aus Gründen der Verkehrssicherheit auf bestimmte Teile seines Straßennetzes zu beschränken.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Ausschließlich im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- (1) "Fahrzeug" nicht schienengebundene Kraftfahrzeuge oder Kraftfahrzeuganhänger 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 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) "Ladung" alle Güter, die normalerweise in oder auf dem für die Lastaufnahme ausgelegten Teil des Fahrzeugs platziert werden und nicht dauerhaft am Fahrzeug befestigt sind, einschließlich Gegenständen in Lastträgern wie Transportkisten, Wechsellaufbauten oder Containern auf Fahrzeugen;

¹⁴ HU, LV und Kommission: Fahrzeuge der Klassen O1 und O2 im Anwendungsbereich belassen.

- (6) "Nutzfahrzeug" ein Kraftfahrzeug samt zugehörigem Kraftfahrzeuganhänger oder Sattelanhänger, das vorwiegend für die gewerbliche Beförderung von Gütern oder Fahrgästen genutzt wird, beispielsweise im gewerblichen Verkehr, im Werkverkehr oder zu anderen gewerblichen Zwecken;
- (7) "in einem Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug" ein in einem Mitgliedstaat zugelassenes oder in Betrieb genommenes Fahrzeug;
- (8) "Inhaber der Zulassungsbescheinigung" die juristische oder natürliche Person, auf deren Namen das Fahrzeug zugelassen ist;
- (8a) "Unternehmen" ein Unternehmen im Sinne des Artikels 2 Nummer 4 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers¹⁵;
- (9) "technische Unterwegskontrolle" eine unerwartete technische Kontrolle eines Nutzfahrzeugs durch die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats oder unter ihrer unmittelbaren Aufsicht;
- (9a) "öffentliche Straße" eine dem öffentlichen Verkehr gewidmete Straße wie lokale, regionale oder nationale Straßen, Landstraßen, Schnellstraßen oder Autobahnen;
- (10) "Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung" eine Überprüfung des Fahrzeugs, um sicherzustellen, dass es auf öffentlichen Straßen sicher benutzt werden kann und die erforderlichen Umweltmerkmale einhält;
- (10a) "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;

¹⁵ ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51.

- (11) "zuständige Behörde" eine von dem Mitgliedstaat ermächtigte Behörde oder öffentliche Stelle, die mit der Verwaltung des Systems technischer Unterwegskontrollen, gegebenenfalls einschließlich der Durchführung der technischen Unterwegskontrollen, betraut ist;
- (12) "Prüfer" eine von einem Mitgliedstaat oder einer zuständigen Behörde zur Durchführung anfänglicher und/oder gründlicherer technischer Unterwegskontrollen ermächtigte Person;
- (13) "Mängel" technische Defekte und andere Unregelmäßigkeiten, die bei technischen Unterwegskontrollen festgestellt werden;
- (14) "abgestimmte Unterwegskontrolle" ein technische Unterwegskontrolle, die von den zuständigen Behörden zweier oder mehrerer Mitgliedstaaten gemeinsam durchgeführt wird.

KAPITEL II

SYSTEM DER UNTERWEGSKONTROLLEN UND ALLGEMEINE PFLICHTEN

Artikel 4

System der technischen Unterwegskontrollen

Das System der technischen Unterwegskontrollen umfasst anfängliche technische Unterwegskontrollen gemäß Artikel 10 Absatz 1 und gründlichere technische Unterwegskontrollen gemäß Artikel 10 Absatz 2.

Artikel 5

Zahl der zu kontrollierenden Fahrzeuge

1. Jeder Mitgliedstaat führt in jedem Kalenderjahr eine zweckmäßige Zahl von anfänglichen Unterwegskontrollen bei in seinem Hoheitsgebiet verkehrenden Fahrzeugen gemäß Artikel 2 Nummer 1 Buchstaben a, c und e durch, die im Verhältnis zur¹⁶ Gesamtzahl der in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen und/oder betriebenen Fahrzeuge steht¹⁷.
2. [...]

¹⁶ IT: Vorbehalt zu der Formulierung "im Verhältnis zur".

¹⁷ Kommission: Vorbehalt dagegen, dass die Festlegung eines Prozentsatzes für durchzuführende Kontrollen in diesem Vorschlag gestrichen wurde.

Artikel 6

Risikoeinstufungssystem¹⁸

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass für Fahrzeuge gemäß Artikel 2 Nummer 1 Buchstaben a, c und e Angaben über Zahl und Schwere der in den Anhang II und **gegebenenfalls in Anhang IV** aufgelisteten Mängel, die an Fahrzeugen einzelner Unternehmen festgestellt werden, in das nach Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG¹⁹ errichtete Risikoeinstufungssystem eingegeben werden. Diese Angaben werden verwendet, um Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung strenger und häufiger zu kontrollieren. Das Risikoeinstufungssystem wird von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats betrieben²⁰.

Artikel 7

Zuständigkeiten

1. Die Mitgliedstaaten verlangen, dass die Prüfbescheinigung über die letzte regelmäßige Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung oder eine Kopie davon sowie der Bericht über die letzte technische Unterwegskontrolle, soweit verfügbar, im Fahrzeug mitgeführt werden. Die Mitgliedstaaten können ihren Behörden gestatten, einen elektronischen Nachweis dieser Prüfungen zu akzeptieren, wenn diese Informationen zugänglich sind.
2. Die Mitgliedstaaten verlangen, dass Unternehmen und Fahrer, deren Fahrzeuge einer technischen Unterwegskontrolle unterzogen werden, mit den Prüfern kooperieren und zu Prüfzwecken Zugang zum Fahrzeug, zu seinen Teilen und zu allen einschlägigen Unterlagen gewähren.

¹⁸ Folgender Erwägungsgrund (10a) wird aufgenommen, um die Verbindung zwischen diesem Artikel und der Richtlinie 2006/22/EG zu verdeutlichen: "*Nach der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers müssen die Mitgliedstaaten das aufgrund der Richtlinie 2006/22/EG über die Durchführung der Vorschriften für Lenk- und Ruhezeiten errichtete Risikoeinstufungssystem auf andere spezifizierte Bereiche im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr ausdehnen, einschließlich der Verkehrstüchtigkeit von Nutzfahrzeugen. Daher sollten Angaben zu Zahl und Schwere der festgestellten Fahrzeugmängel in das Risikoeinstufungssystem nach Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG eingegeben werden.*"

¹⁹ ABl. L 102 vom 11.4.2006.

²⁰ Der folgende Erwägungsgrund wird hinzugefügt, um deutlich zu machen, dass die praktische Anwendung der Risikoeinstufungssysteme flexibel gehandhabt werden kann: "*Die Mitgliedstaaten können über die geeigneten technischen und administrativen Vorkehrungen für den Betrieb der Risikoeinstufungssysteme befinden.*"

3. [gestrichen]²¹

Artikel 8

Prüfer

1. Bei der Auswahl eines Fahrzeugs für die technische 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. [gestrichen]
3. Bei der Durchführung der technischen Unterwegskontrolle dürfen die Prüfer sich in keinem Interessenkonflikt befinden²².
4. Das Einkommen der Prüfer darf nicht unmittelbar vom Ergebnis der anfänglichen oder gründlicheren technischen Unterwegskontrollen abhängen.
5. Gründlichere technische Unterwegskontrollen dürfen nur von Prüfern ausgeführt werden, die die Mindestanforderungen an die Qualifikation und Ausbildung gemäß Artikel 12 und Anhang VI der Richtlinie XXX/XXX/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom [Datum] über die technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern erfüllen. Die Mitgliedstaaten können vorschreiben, dass Prüfer, die Kontrollen in speziellen Einrichtungen für Unterwegskontrollen durchführen oder mobile Kontrolleinheiten verwenden, diese Anforderungen oder alternative Anforderungen erfüllen müssen.

²¹ Folgender Erwägungsgrund wird eingefügt: "*Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung und gegebenenfalls der Fahrzeugführer sollten dafür verantwortlich sein, dass sich das Fahrzeug in einem den technischen Vorschriften entsprechenden Zustand befindet.*".

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

KAPITEL III

KONTROLLVERFAHREN

Artikel 9

Auswahl der Fahrzeuge für die anfängliche Unterwegskontrolle

Bei der Ermittlung von Fahrzeugen, die einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle unterzogen werden sollen, können sich die Prüfer in erster Linie auf Fahrzeuge konzentrieren, die von Unternehmen mit einem hohen Risikoprofil gemäß der Richtlinie 2006/22/EG betrieben werden. Fahrzeuge können auch nach dem Zufallsprinzip für die Kontrolle ausgewählt werden, oder wenn der Verdacht besteht, dass sie eine Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit oder die Umwelt darstellen.

Artikel 10

Inhalt und Verfahren der technischen Unterwegskontrollen

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass nach Artikel 9 ausgewählte Fahrzeuge einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle unterzogen werden.

Bei jeder anfänglichen technischen Unterwegskontrolle eines Fahrzeugs geht der Prüfer wie folgt vor:

- a) er kontrolliert die letzte Prüfbescheinigung und, falls vorhanden, den letzten Bericht über eine technische Unterwegskontrolle, die gemäß Artikel 7 Absatz 1 entweder im Fahrzeug mitgeführt werden oder elektronisch nachgewiesen werden können;
- b) er nimmt eine Sichtprüfung des Zustands des Fahrzeugs vor;
- c) er kann eine Sichtprüfung der Sicherung der Ladung des Fahrzeugs in Einklang mit Artikel 13 vornehmen;
- d) er kann technische Prüfungen nach jeder für zweckmäßig erachteten Methode durchführen. Diese technischen Prüfungen können durchgeführt werden zwecks Begründung einer Entscheidung, das Fahrzeug einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle zu unterziehen, oder um zu verlangen, dass die Mängel in Einklang mit Artikel 14 Absatz 1 unverzüglich behoben werden.

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 entscheidet der Prüfer, ob das Fahrzeug oder sein Anhänger einer gründlicheren Unterwegskontrolle zu unterziehen ist.
 - 2a. Eine gründlichere technische Unterwegskontrolle erstreckt sich auf eine, mehrere oder alle der in Anhang II aufgeführten Positionen und berücksichtigt die für die Prüfung dieser Positionen empfohlenen Methoden.
3. Wenn aus der Prüfbescheinigung oder einem Bericht über eine Unterwegskontrolle hervorgeht, dass eine der in Anhang II aufgeführten Positionen während der vorangegangenen drei Monate 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. [*gestrichen*]

Artikel 11

Prüfeinrichtungen

1. Eine gründlichere technische Unterwegskontrolle wird unter Einsatz einer mobilen Kontrolleinheit, in einer speziellen Einrichtung für Unterwegskontrollen oder in einer Prüfstelle gemäß der Richtlinie XXX/XXX/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom [Datum] über die technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern durchgeführt.
2. Sollen gründlichere Kontrollen in einer Prüfstelle oder in einer speziellen Einrichtung für Unterwegskontrollen durchgeführt werden, so ist die nächste nutzbare Prüfstelle oder Einrichtung zu nutzen.

3. Mobile Kontrolleinheiten und spezielle Einrichtungen für Unterwegskontrollen müssen über die geeignete Ausstattung für die Durchführung gründlicherer technischer Unterwegskontrollen verfügen; dies schließt die Ausrüstung ein, die zur Beurteilung des Zustands von Bremsen, Lenkung und Aufhängung des Fahrzeugs bzw. der vom Fahrzeug ausgehenden Umweltbelastung erforderlich ist. Verfügen mobile Kontrolleinheiten oder spezielle Einrichtungen für Unterwegskontrollen nicht über die Ausrüstung, die zur Prüfung einer für die anfängliche Unterwegskontrolle vorgesehenen Position erforderlich ist, so wird das Fahrzeug zu einer Prüfstation oder -einrichtung verbracht, in der eine gründliche Prüfung dieser Position durchgeführt werden kann.

Artikel 12

Bewertung von Mängeln

1. Anhang II enthält für jede zu prüfende Position ein Verzeichnis der möglichen Mängel und ihrer Schwere.
2. Die während der technischen Unterwegskontrolle 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,
 - gefährliche Mängel, die eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen.
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 Prüfungsumfanges gemäß Anhang II wird in die nächsthöhere Mängelgruppe eingestuft, wenn die kombinierte Wirkung der Mängel nachweislich eine größere Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit bewirkt.

Besondere Vorschriften für die Kontrolle der Ladungssicherung²⁴

1. Während der technischen Unterwegskontrolle kann an einem Fahrzeug eine Kontrolle der Ladungssicherung gemäß Anhang IV vorgenommen werden, um sicherzustellen, dass die Ladung so gesichert ist, dass der sichere Fahrbetrieb nicht beeinträchtigt wird und keine Gefährdung von Leben, Gesundheit, Sachwerten oder der Umwelt besteht. Bei der Kontrolle kann überprüft werden, dass unter allen Einsatzbedingungen des Fahrzeugs, auch in Notsituationen oder beim Anfahren bergaufwärts,
 - Teile der Ladung ihre Lage zueinander sowie zu Fahrzeugwänden oder -oberflächen nur geringfügig ändern können und
 - Ladung sich nicht aus dem Laderaum herausbewegen oder außerhalb der Ladefläche gelangen kann.
2. *[gestrichen]*
3. *[gestrichen]*
- 3a. Unbeschadet der Anforderungen für die Beförderung bestimmter Arten von Gütern, beispielsweise von Gütern, die vom Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)²⁵ erfasst werden, können für die Ladungssicherung und deren Kontrolle die Grundsätze und, soweit angezeigt, die Normen des Anhangs IV Abschnitt I Anwendung finden. Dabei kann die jeweils neueste Fassung der in Anhang IV Abschnitt I Nummer 5 aufgeführten Normen herangezogen werden.
4. Die in Artikel 14 genannten Folgemaßnahmen können auch für schwerwiegende oder gefährliche Mängel bei der Ladungssicherung gelten.

²³ DE: Prüfungsvorbehalt zu den Bestimmungen über die Ladungssicherung.

²⁴ Folgender Erwägungsgrund wird hinzugefügt: "*Alle am Logistikprozess beteiligten Akteure, einschließlich Verpacker, Verlader, Verkehrsunternehmen und Fahrer, tragen Verantwortung dafür sicherzustellen, dass die Ladung ordnungsgemäß verpackt und ein geeignetes Fahrzeug ordnungsgemäß damit beladen wird.*"

²⁵ Umgesetzt durch die Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008), geändert durch die Richtlinie 2012/45/EU der Kommission (ABl. L 332 vom 4.12.2012).

5. Die Mitgliedstaaten sehen vor, dass das an der Prüfung der Ladungssicherung beteiligte **Personal** für diesen Zweck angemessen geschult ist.

Artikel 14

Folgemaßnahmen bei schwerwiegenden oder gefährlichen Mängeln

1. Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass jeder bei einer anfänglichen oder einer gründlicheren Kontrolle entdeckte schwerwiegende oder gefährliche Mangel ohne ungerechtfertigte Verzögerung behoben werden muss.
2. Der Prüfer kann entscheiden, dass das Fahrzeug innerhalb einer bestimmten Frist einer vollständigen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung unterzogen werden muss, wenn die technische Unterwegskontrolle in dem Mitgliedstaat durchgeführt wurde, in dem das Fahrzeug zugelassen ist. Ist das Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen, kann die zuständige Behörde die zuständige Behörde dieses Mitgliedstaats über die in Artikel 17 genannte Kontaktstelle gemäß dem in Artikel 18 Absatz 2 festgelegten Verfahren auffordern, eine neue Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung dieses Fahrzeugs durchzuführen. Werden schwerwiegende oder gefährliche Mängel an einem außerhalb der Union zugelassenen Fahrzeug festgestellt, so kann der Mitgliedstaat beschließen, die zuständige Behörde des Landes der Zulassung des Fahrzeugs zu unterrichten.
3. Im Falle von Mängeln, die zügig oder unverzüglich beseitigt werden müssen, kann der Mitgliedstaat oder die zuständige Behörde die Nutzung des Fahrzeugs einschränken oder untersagen, bis die Mängel behoben worden sind. Die Nutzung eines solchen Fahrzeugs kann gestattet werden, 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. Ist es nicht möglich, das Fahrzeug so weit instand zu setzen, dass es die Werkstatt erreichen kann, kann das Fahrzeug an einen Ort gebracht werden, an dem die Instandsetzung erfolgen kann.

Artikel 15

Kontrollgebühren

[gestrichen]

Artikel 16

Kontrollbericht und nationale Datenbank über die Unterwegskontrolle²⁶

1. Für jede durchgeführte anfängliche technische Unterwegskontrolle werden der zuständigen Behörde die folgenden Angaben übermittelt:
 - a) Land der Zulassung des Fahrzeugs;
 - b) Fahrzeugklasse;
 - c) Ergebnis der anfänglichen technischen Unterwegskontrolle.
2. Nach Abschluss einer gründlicheren Kontrolle erstellt der Prüfer einen Bericht gemäß Anhang V²⁷. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Fahrer des Fahrzeugs eine Kopie des Kontrollberichts erhält.
3. Der Prüfer teilt der zuständigen Behörde die Ergebnisse der gründlicheren technischen Unterwegskontrollen innerhalb einer angemessenen Frist nach Durchführung dieser Kontrollen mit. Die zuständige Behörde bewahrt diese Informationen für einen Zeitraum von mindestens 36 Monaten ab Eingang auf.

²⁶ EL: Es sollte präzisiert werden, was mit Fahrzeugen geschehen soll, die in Drittländern zugelassen sind.

²⁷ In einem neuen Erwägungsgrund wird der Kommission nahegelegt zu prüfen, ob Anhang V mit anderen Berichten zusammengefasst werden kann.

KAPITEL IV

ZUSAMMENARBEIT UND AUSTAUSCH VON INFORMATIONEN

Artikel 17

Benennung einer Kontaktstelle²⁸

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 Austausch aller sonstigen Informationen und die Unterstützung der Kontaktstellen anderer Mitgliedstaaten.

2. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis spätestens [*ein Jahr nach dem Tag der Umsetzung dieser Richtlinie*] die Bezeichnungen und Kontaktdaten ihrer 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.

²⁸ Folgender Erwägungsgrund wird hinzugefügt: "*Bei der Benennung der Kontaktstellen sollten die verfassungsrechtlichen Bestimmungen und der sich daraus ergebende Zuständigkeitsumfang beachtet werden.*".

Artikel 18

Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten

1. Werden an einem nicht im kontrollierenden Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeug schwerwiegende oder gefährliche Mängel oder Mängel festgestellt, die zu einer Einschränkung oder einem Verbot der Nutzung des Fahrzeugs führen, so unterrichtet die Kontaktstelle die Kontaktstelle 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 V gemacht werden; die Übermittlung erfolgt soweit möglich über das in Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannte einzelstaatliche elektronische Register. Die Kommission legt die Durchführungsbestimmungen fest, nach denen die Kontaktstelle 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, über die Kontaktstelle ersuchen, geeignete Folgemaßnahmen zu ergreifen, beispielsweise die erneute Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung für das Fahrzeug gemäß Artikel 14.

Artikel 19

Abgestimmte Unterwegskontrollen

Die Mitgliedstaaten führen regelmäßig abgestimmte Unterwegskontrollen durch. Die Mitgliedstaaten können diese Maßnahmen mit den Maßnahmen nach Artikel 5 der Richtlinie 2006/22/EG kombinieren.

Mitteilung von Informationen an die Kommission

1. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission vor dem 31. März des auf jeden Zweijahreszeitraum folgenden Jahres auf elektronischem Wege die erhobenen Daten der zwei vorhergehenden Jahre zu den in ihrem Hoheitsgebiet kontrollierten Fahrzeugen. Aus diesen muss Folgendes hervorgehen:
 - a) die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge;
 - b) die Fahrzeugklasse der kontrollierten Fahrzeuge;
 - c) das Land der Zulassung der Fahrzeuge;
 - d) im Falle gründlicherer Kontrollen die geprüften Bereiche und die Positionen mit dem Ergebnis "Nicht bestanden" gemäß Anhang V Nummer 10.

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

2. Die Kommission legt gemäß dem in Artikel 23 Absatz 2 genannten Prüfverfahren die Durchführungsbestimmungen für das Format fest, in dem die in Absatz 1 genannten Angaben in elektronischer Form zu übermitteln sind. Solange diese Bestimmungen noch nicht festliegen, wird das standardisierte Meldeformular gemäß Anhang VI verwendet.

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

KAPITEL V

BESTIMMUNGEN ZU DELEGIERTEN BEFUGNISSEN UND DURCHFÜHRUNGSBEFUGNISSEN

Artikel 21

Delegierte Rechtsakte²⁹

Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 22 zu erlassen, mit denen, soweit angezeigt, Artikel 2 Absatz 1 aktualisiert wird, um Änderungen der Fahrzeugklassen aufgrund von Änderungen der in jenem Artikel genannten Rechtsvorschriften zu berücksichtigen; der Anwendungsbereich darf sich dabei nicht ändern.

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 in Artikel 21 genannte Befugnis wird der Kommission [*ab dem Tag der Umsetzung dieser Richtlinie*] für einen Zeitraum von fünf Jahren³⁰ 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.

²⁹ Vorbehalt der Kommission gegen die Streichung delegierter Rechtsakte zur Aktualisierung der Anhänge aufgrund des technischen Fortschritts oder zur Berücksichtigung internationaler Rechtsvorschriften oder von Rechtsvorschriften der Union.

³⁰ Kommission: Vorbehalt gegen die Beschränkung der Befugnisübertragung.

3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 21 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 21 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 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. 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 Anwendung³¹.

³¹ Kommission: Vorbehalt gegen die Klausel zur Stellungnahme.

KAPITEL VI

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 24

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. [*gestrichen*]
3. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Bestimmungen spätestens bis [*drei Jahre nach dem Tag der Umsetzung dieser Richtlinie*] mit und melden ihr unverzüglich jede spätere Änderung.

Artikel 25

Aufhebung

Die Richtlinie 2000/30/EG wird mit Wirkung vom [*Tag der Umsetzung dieser Richtlinie*] aufgehoben.

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 48 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie an.

In Bezug auf das in Artikel 6 genannte Risikoeinstufungssystem wenden sie diese Bestimmungen 84 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.

³² Die Kommission beabsichtigt zu beantragen, dass der folgende Text in einen Erwägungsgrund aufgenommen wird (zu einem späteren Zeitpunkt anhand einer angemessenen Begründung zu erörtern): "*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 26

Inkrafttreten

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

Artikel 26a

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments

Rates

Der Präsident

Im Namen des

Der Präsident

ANHANG I

[gestrichen]

ANHANG II

[mit Anhang III zusammengelegt]

UMFANG DER ÜBERPRÜFUNG INHALTSVERZEICHNIS

1. PRÜFBEREICHE

- (0) Identifizierung des Fahrzeugs
- (1) Bremsanlage
- (2) Lenkung
- (3) Sicht
- (4) Beleuchtungsanlage und Teile der elektrischen Anlage
- (5) Achsen, Räder, Reifen und Aufhängung
- (6) Fahrgestell und daran befestigte Teile
- (7) Sonstige Ausstattungen
- (8) Umweltbelastung
- (9) Zusätzliche Kontrollen bei Fahrzeugen zur Personenbeförderung (M2 und M3)

2. PRÜFANFORDERUNGEN

Positionen, die ohne Prüfgerät nicht geprüft werden können, wurden mit "(PG)" gekennzeichnet.

Positionen, die ohne Prüfgerät nur in begrenztem Umfang geprüft werden können, wurden mit "+(PG)" gekennzeichnet.

Soweit als Verfahren "Sichtprüfung" angegeben ist, bedeutet dies, dass der Prüfer neben der Inaugenscheinnahme die betreffenden Einrichtungen auch betätigen, den Geräuschpegel beurteilen oder jedes andere Prüfverfahren, das kein Prüfgerät erfordert, anwenden sollte.

Technische Unterwegskontrollen können sich auf die in Tabelle 1 aufgeführten Positionen erstrecken; dort sind auch die empfohlenen Prüfmethoden aufgeführt. Durch diesen Anhang wird ein Prüfer nicht daran gehindert, zusätzliche Ausrüstung wie eine Hebebühne oder eine Prüfgrube zu verwenden.

Die Prüfung sollte mit aktuell verfügbaren Methoden und Geräten und ohne Zuhilfenahme von Werkzeugen zur Demontage oder Entfernung irgendwelcher Fahrzeugteile durchgeführt werden. Bei der Prüfung kann auch untersucht werden, ob die jeweiligen Teile und Bauteile des betreffenden Fahrzeugs den Sicherheitsanforderungen und Umweltmerkmalen entsprechen, die zum Zeitpunkt der Genehmigung bzw. der Nachrüstung in Kraft waren.

Gestattet die Bauart des Fahrzeugs keine Anwendung der Prüfmethoden dieses Anhangs, so ist die Prüfung nach den empfohlenen Prüfmethoden durchzuführen, die von den zuständigen Behörden akzeptiert werden.

Die "Mängel" sind nicht relevant in Fällen, in denen Anforderungen betroffen sind, die zum Zeitpunkt der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme in den einschlägigen Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung oder den Nachrüstbestimmungen nicht vorgeschrieben waren.

ANHANG III

1. INHALTE UND METHODEN DER PRÜFUNG SOWIE BEWERTUNG VON MÄNGELN AN FAHRZEUGEN

Für alle Fahrzeugsysteme und -bauteile, die kontrolliert werden müssen, wird im Einzelfall eine Bewertung der Mängel anhand der in der Tabelle festgelegten Kriterien durchgeführt.

In diesem Anhang nicht aufgeführte Mängel sind entsprechend der mit ihnen verbundenen Gefährdung des Straßenverkehrs zu bewerten.

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend Gefährlich
0. IDENTIFIZIERUNG DES FAHRZEUGS				
0.1. Kennzeichen (falls vorgeschrieben)(1)		Sichtprüfung		
			a) Kennzeichen fehlt (fehlen) oder ist (sind) so mangelhaft befestigt, dass es (sie) abfallen kann (können)	X
			b) Beschriftung fehlt oder ist unleserlich	X
			c) Entspricht nicht den Fahrzeugdokumenten oder -aufzeichnungen	X
0.2. Fahrzeugidentifizierungs-/Fahrgestell-/Seriennummer		Sichtprüfung		
			a) Fehlt oder ist unauffindbar	X
			b) Unvollständig, unleserlich, offensichtlich gefälscht oder entspricht nicht den Fahrzeugdokumenten	X
			c) Unleserliche Fahrzeugdokumente oder Unstimmigkeiten	X
1. Bremsanlage				
1.1. Mechanischer Zustand und Funktion				
1.1.1. Bremspedal-/Bremshebelagerung		Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems Hinweis: Fahrzeuge mit Bremskraftverstärker sollten mit ausgeschaltetem Motor geprüft werden	a) Pedalachse schwergängig	X
			b) Übermäßige Abnutzung oder Spiel	X
1.1.2. Zustand des Pedals/des Bremshebels und Weg der Bremsbetätigungseinrichtung		Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems Hinweis: Fahrzeuge mit Bremskraftverstärker sollten mit ausgeschaltetem Motor geprüft werden	a) Übermäßiger Weg oder keine ausreichende Wegreserve vorhanden Bremsen kann nicht vollständig betätigt werden oder ist blockiert	X
			b) Freigängigkeit der Bremsbetätigungseinrichtung beeinträchtigt Funktionsfähigkeit beeinträchtigt	X
			c) Antirutschvorrichtung auf dem Bremspedal fehlt, ist locker oder übermäßig abgenutzt	X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend Gefährlich
1.1.3. Vakuumpumpe oder Kompressor und Behälter	Sichtprüfung der Bauteile bei normalem Betriebsdruck. Zeitspanne bis zum Erreichen eines sicheren Betriebswertes für Vakuum oder Luftdruck sowie zuverlässige Funktion der Warnvorrichtung, des Mehrkreisschutzventils und des Druckabfallventils kontrollieren	a) Luftdruck bzw. Vakuum unzureichend für mindestens vier Bremsungen nach Ansprechen der Warmeinrichtung (oder Manometeranzeige in der Gefahrzone) für mindestens zwei Bremsungen nach Ansprechen der Warmeinrichtung (oder Manometeranzeige in der Gefahrzone) b) Zeit für Aufbau des Luftdruckes/Vakuums bis zu einem sicheren Betriebswert länger als vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ c) Mehrkreisschutzventil oder Druckabfallventil funktioniert nicht d) Luftverlust verursacht wahrnehmbaren Druckabfall oder hörbarer Luftaustritt e) Äußere Beschädigung mit möglicher Beeinträchtigung der Funktion des Bremssystems		X
1.1.4. Druckwanne, Manometer	Funktionsprüfung	Druckwanne oder Manometer arbeitet fehlerhaft oder ist schadhaf	X	X
1.1.5. Handbremsventil	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	a) Betätigungseinrichtung eingemissen, beschädigt oder übermäßig abgenutzt b) Betätigungseinrichtung unsicher an Ventil befestigt oder Ventil unsicher c) Verbindungen locker oder Leckage im System d) Funktion ungenügend		X X X X
1.1.6. Feststellbremse, Betätigungshebel, Ratsche, elektronische Feststellbremse	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	a) Ratsche greift nicht einwandfrei b) Verschieß an Hebellagerung oder Ratschenmechanismus Übermäßiger Verschleiß c) Übermäßiger Hebelweg wegen falscher Einstellung d) Betätigungseinrichtung fehlt, ist beschädigt oder unwirksam e) Fehlerhafte Funktion, Warnanzeige zeigt Fehlfunktion an	X	X X X X
1.1.7. Bremsventile (Fußventile, Druckregler, Regelventile)	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	a) Ventil beschädigt oder übermäßiger Luftaustritt Funktionsfähigkeit beeinträchtigt b) Übermäßiger Ölaustritt aus Kompressor c) Ventil unsicher oder unsachgemäß montiert d) Austritt von Hydraulikflüssigkeit oder Leckage Funktionsfähigkeit beeinträchtigt	X	X X X X
1.1.8. Kupplung/Kupplungskopf für Anhängerbremsen (elektrisch und pneumatisch)	Trennen und Wiederanschließen der Bremssystemkupplung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger	a) Absperrhahn oder selbstschließendes Kupplungskopfventil schadhaf Funktionsfähigkeit beeinträchtigt b) Absperrhahn oder Ventil unsicher oder unsachgemäß montiert Funktionsfähigkeit beeinträchtigt c) Übermäßige Leckage d) Mangelhafte Funktion Bremsfunktion beeinträchtigt	X	X X X X
1.1.9. Energievorratsbehälter, Druckluftbehälter	Sichtprüfung	a) Behälter leicht beschädigt oder leicht korrodiert Behälter schwer beschädigt. Korrodiert oder undicht b) Entwässerungsvorrichtung unwirksam c) Behälter unsicher oder unsachgemäß montiert	X	X X X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend Gefährlich
1.1.10. Bremskraftverstärker, Hauptbremszylinder (hydraulische Anlagen)	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Bremskraftverstärker schadhaft oder unwirksam funktioniert nicht		X
		b) Hauptbremszylinder schadhaft, aber Bremse funktioniert noch		X
		c) Hauptbremszylinder schadhaft oder undicht		X
		d) Hauptbremszylinder unsicher, aber Bremse funktioniert noch		X
		e) Hauptbremszylinder unsicher		X
		f) Unzureichender Bremsflüssigkeitsvorrat, unterhalb der Mindeststandanzeige	X	
		g) Bremsflüssigkeitsvorrat erheblich unterhalb der Mindeststandanzeige		X
		h) Keine Bremsflüssigkeit sichtbar		X
		i) Abdeckung für Ausgleichsbehälter des Hauptbremszylinders fehlt	X	
		j) Warnleuchte für Bremsflüssigkeit leuchtet oder ist defekt	X	
1.1.11. Starre Bremsleitungen	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	g) Mangelhafte Funktion der Warnvorrichtung für Bremsflüssigkeitsstand	X	
		a) Unmittelbare Ausfall- oder Bruchgefahr		X
		b) Leitungen oder Anschlüsse undicht (Luftbremssysteme)		X
		c) Leitungen oder Anschlüsse undicht (Hydraulikbremssysteme)		X
		d) Leitungen beschädigt oder übermäßig korrodiert		X
		e) Beeinträchtigung der Bremsfunktion durch Blockieren oder unmittelbare Gefahr einer Leckage		X
		f) Leitungen falsch verlegt	X	
		g) Gefahr eines Schadens		X
		h) Unmittelbare Ausfall- oder Bruchgefahr		X
		i) Bremsschläuche beschädigt, durchgeschauert, verdreht oder zu kurz	X	
1.1.12. Flexible Brems-schläuche	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Bremsschläuche beschädigt oder durchgeschauert		X
		b) Bremsschläuche beschädigt oder durchgeschauert		X
		c) Schläuche oder Anschlüsse undicht (Luftbremssysteme)		X
		d) Schläuche oder Anschlüsse undicht (Luftbremssysteme)		X
		e) Schläuche oder Anschlüsse undicht (Hydraulikbremssysteme)		X
		f) Schlauchausbeulung unter Druck		X
		g) Ummantelung schadhaft		X
		h) Schläuche porös		X
		i) Belag oder Klotz übermäßig abgenutzt (Mindeststärkenanzeige erreicht)		X
		j) Belag oder Klotz übermäßig abgenutzt (Mindeststärkenanzeige nicht sichtbar)		X
1.1.13. Bremsbeläge und Bremsklötze	Sichtprüfung	a) Belag oder Klotz verschmutzt (Öl, Fett usw.)		X
		b) Belag oder Klotz verschmutzt (Öl, Fett usw.)		X
		c) Bremswirkung beeinträchtigt		X
		d) Belag oder Klotz fehlt oder falsch montiert		X
		e) Trommel oder Scheibe abgenutzt		X
		f) Trommel oder Scheibe mit übermäßiger Riefenbildung, eingerissen, unsicher oder gebrochen		X
		g) Trommel oder Scheibe verschmutzt (Öl, Fett usw.)		X
		h) Bremswirkung schwer beeinträchtigt		X
		i) Trommel oder Scheibe fehlt		X
		j) Ankerplatte unsicher		X
1.1.14. Bremsstromlein, Brems-scheiben	Sichtprüfung	a) Seile beschädigt oder verknotet		X
		b) Bremswirkung beeinträchtigt		X
		c) Bauteil übermäßig abgenutzt oder korrodiert		X
		d) Bremswirkung beeinträchtigt		X
		e) Seil, Zugstange oder Gelenk unsicher		X
		f) Seilführung schadhaft		X
		g) Seile übermäßig abgenutzt oder korrodiert		X
		h) Bremswirkung beeinträchtigt		X
		i) Seil, Zugstange oder Gelenk unsicher		X
		j) Seilführung schadhaft		X
1.1.15. Bremsseile, -zugstangen, -betätigungshebel, -gestänge	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Seile beschädigt oder verknotet		X
		b) Bremswirkung beeinträchtigt		X
		c) Bauteil übermäßig abgenutzt oder korrodiert		X
		d) Bremswirkung beeinträchtigt		X
		e) Seil, Zugstange oder Gelenk unsicher		X
		f) Seilführung schadhaft		X
		g) Seile übermäßig abgenutzt oder korrodiert		X
		h) Bremswirkung beeinträchtigt		X
		i) Seil, Zugstange oder Gelenk unsicher		X
		j) Seilführung schadhaft		X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel							
			Geringfügig	Schwerwiegend / Gefährlich						
1.1.16. Radbremszylinder (einschl. Feder- speicher oder Hydraulik- zylinder)	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	e) Freigängigkeit der Bremsanlage beeinträchtigt		X						
		f) Übermäßige Hebel-/Gestängewege wegen falscher Einstellung oder übermäßigen Verschleißes		X						
		a) Radbremszylinder gerissen oder beschädigt Bremswirkung beeinträchtigt		X						
		b) Radbremszylinder undicht Bremswirkung beeinträchtigt		X						
		c) Radbremszylinder unsicher oder unsachgemäß montiert Bremswirkung beeinträchtigt		X						
		d) Radbremszylinder übermäßig korrodiert Kann reißen		X						
		e) Unzureichender oder übermäßiger Weg des Betätigungskolbens oder der Membran Bremswirkung beeinträchtigt (mangelndes Spiel)		X						
		f) Staubabdichtung fehlt oder ist übermäßig beschädigt Staubabdichtung fehlt oder ist übermäßig beschädigt	X	X						
		a) Gestänge defekt		X						
		b) Gestänge falsch eingestellt		X						
1.1.17. Bremskraftregler	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	c) Ventil klemmt oder ist unwirksam (ABS funktioniert) Ventil klemmt oder ist unwirksam		X						
		d) Ventil fehlt (sofern vorgeschrieben)		X						
		e) Typschild fehlt	X							
		f) Daten unleserlich oder nicht vorschriftsgemäß ¹⁾	X							
		a) Gestängesteller ist beschädigt, klemmt oder weist übermäßigen Verschleiß oder falsche Einstellung auf		X						
		b) Gestängesteller defekt		X						
		c) Unsachgemäß montiert oder ersetzt		X						
		a) Anschlüsse oder Befestigungen unsicher Funktionsfähigkeit beeinträchtigt	X							
		b) System offensichtlich schadhafte oder fehlt Anhängerbremse setzt nicht automatisch ein, wenn Kupplung gelöst wird		X						
		1.1.18. Automatische Gestängesteller und - anzeige	Sichtprüfung	a) Andere Systembauteile (z. B. Frostschutzmittelpumpe, Luftrockner usw.) sind derart äußerlich beschädigt oder übermäßig korrodiert, dass das Bremssystem beeinträchtigt ist Bremswirkung beeinträchtigt		X				
b) Luft- oder Frostschutzmittelaustritt Funktionsfähigkeit des Systems beeinträchtigt	X									
c) Bauteil unsicher oder unsachgemäß montiert				X						
d) Sicherheitskritische Veränderung eines Bauteils ³⁾ Bremswirkung beeinträchtigt				X						
Fehlt				X						
1.1.19. Dauerbremssystem (soweit vorhanden oder vorgeschrieben)	Sichtprüfung			Wirksamkeit unzureichend		X				
				1.1.20. Automatische Betätigung der Anhänger- bremsen	Lösen der Bremskupplung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger.	Sichtprüfung		X		
						1.1.21. Vollständiges Bremssystem	Sichtprüfung	a) Andere Systembauteile (z. B. Frostschutzmittelpumpe, Luftrockner usw.) sind derart äußerlich beschädigt oder übermäßig korrodiert, dass das Bremssystem beeinträchtigt ist Bremswirkung beeinträchtigt		X
								b) Luft- oder Frostschutzmittelaustritt Funktionsfähigkeit des Systems beeinträchtigt	X	
								c) Bauteil unsicher oder unsachgemäß montiert		X
		d) Sicherheitskritische Veränderung eines Bauteils ³⁾ Bremswirkung beeinträchtigt						X		
		Fehlt						X		
		1.1.22. Prüfanschlüsse (soweit vorhanden oder vorgeschrieben)	Sichtprüfung							X
										X
		1.1.23. Auflaufbremse	Sichtprüfung und Betätigung							X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend Gefährlich
1.2. Betriebsbremse: Wirkung und Wirksamkeit				
1.2.1. Wirkung (E)	Bremsen auf einem statischen Bremsprüfstand bis zur Höchstbremskraft steigend betätigen	<p>a) Ungenügende Bremskraft an einem oder mehreren Rädern Keine Bremskraft an einem oder mehreren Rädern</p> <p>b) Bremskraft an einem Rad beträgt weniger als 70 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft. Oder, im Falle eines Straßentests, übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden Bremskraft an einem Rad beträgt bei gelenkten Achsen weniger als 50 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft.</p> <p>c) Bremskraft nicht abstufbar ("Rupfen")</p> <p>d) Verlustzeit der Bremse an einem der Räder zu lang</p> <p>e) Starke Schwankung der Bremskraft während jeder vollen Radumdrehung</p> <p>Nachfolgende Mindestwerte werden nicht erreicht²:</p> <p>Klasse N1: 45%³ Klassen M1, M2 und M3: 50%³ Klassen N2 und N3: 43%⁴ Klassen O3 und O4: 40%⁵</p> <p>Weniger als 50 % der obigen Werte erreicht</p>	X X X X X	X X X X
1.2.2. Wirksamkeit (E)	Prüfung auf einem statischen Bremsprüfstand bei Gewicht wie angetroffen oder, falls aus technischen Gründen nicht möglich, in einem Straßentest mit einem registrierenden Verzögerungsmessgerät ¹			X
1.3. Hilfsbremse (Nobremse). Wirkung und Wirksamkeit				
1.3.1. Wirkung (E)	Bei einem vom Betriebsbremsystem getrennten Hilfsbremsystem ist das in 1.2.1 beschriebene Prüfverfahren anzuwenden	<p>a) Ungenügende Bremskraft an einem oder mehreren Rädern</p> <p>Keine Bremskraft an einem oder mehreren Rädern</p> <p>b) Bremskraft an einem Rad beträgt weniger als 70 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft. Oder, im Falle eines Straßentests, übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden</p> <p>Bremskraft an einem Rad beträgt bei gelenkten Achsen weniger als 50 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft.</p> <p>c) Bremskraft nicht abstufbar ("Rupfen")</p> <p>Wirksamkeit von weniger als 50 %⁶ der Bremskraft der Betriebsbremse gemäß 1.2.2, bezogen auf die zulässige Höchstmasse</p> <p>Weniger als 50 % der obigen Werte im Verhältnis zur Masse des Fahrzeugs während der Prüfung erreicht</p>	X X X X	X X X X
1.3.2. Wirksamkeit (E)	Bei einem vom Betriebsbremsystem getrennten Hilfsbremsystem ist das in 1.2.2. beschriebene Prüfverfahren anzuwenden			X

¹ Der Prozentwert der Bremswirksamkeit wird ermittelt durch Division der gesamten bei Bremsbetätigung erreichten Bremskraft durch das Fahrzeuggewicht – bzw. bei Sattelanhängern durch die Summe der Achslasten – und anschließende Multiplikation des Ergebnisses mit 100.

² Fahrzeugklassen, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, sind nur orientierungshalber aufgeführt.

³ 48 % für Fahrzeuge ohne ABS oder deren Typgenehmigung vor dem 1. Oktober 1991 erteilt wurde.

⁴ 45 % für Fahrzeuge, die nach 1988 oder ab dem in den Vorschriften vorgesehenen Anwendungsdatum zugelassen wurden, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.

⁵ 43 % für Sattelanhänger und Deichselanhänger, die nach 1988 oder ab dem den Vorschriften vorgesehenen Anwendungsdatum zugelassen wurden, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.

⁶ 2,2 m/s² für Fahrzeuge der Klassen N1, N2 und N3.

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend Gefährlich
1.4. Feststellbremse: Wirkung und Wirksamkeit				
1.4.1. Wirkung (E)	Betätigung der Bremse bei der Prüfung auf einem statischen Bremsprüfstand	Bremse einseitig ohne Wirkung oder, im Falle eines Straßentests, übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden.		X
1.4.2. Wirksamkeit (E)	Prüfung auf einem statischen Bremsprüfstand; andernfalls Prüfung in einem Straßentest mit einem skalenablesbaren oder registrierenden Verzögerungsmessgerät	Weniger als 50 % der obigen Werte im Verhältnis zur Masse des Fahrzeugs während der Prüfung erreicht Abbremswirkung bei allen Fahrzeugen beträgt nicht mindestens 16 % im Verhältnis zur zulässigen Höchstmasse oder bei Kraftfahrzeugen nicht mindestens 12 % im Verhältnis zur Höchstmasse der Fahrzeugkombination, je nachdem, welcher Wert höher ist Weniger als 50 % der obigen Werte im Verhältnis zur Masse des Fahrzeugs während der Prüfung erreicht	X	X
1.5. Dauerbremsensystem: Wirkung	Sichtprüfung und nach Möglichkeit Prüfung auf Funktion	a) Bremswirkung nicht abstufbar (nicht anwendbar bei Motorbremsensystemen) b) System funktioniert nicht	X	
1.6. Antiblockiersystem (ABS)	Sichtprüfung und Prüfung der Warnvorrichtung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Warnvorrichtung defekt b) Warnvorrichtung zeigt Funktionsstörung des Systems an c) Raddrehzahlsensoren fehlen oder sind beschädigt d) Kabel beschädigt	X X X	
1.7. Elektronisches Bremsensystem (EBS)	Sichtprüfung und Prüfung der Warnvorrichtung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	e) Andere Bauteile fehlen oder sind beschädigt f) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an a) Warnvorrichtung defekt b) Warnvorrichtung zeigt Funktionsstörung des Systems an c) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an	X X X X	
1.8. Bremsflüssigkeit	Sichtprüfung	d) Anschluss zwischen Zugfahrzeug und Anhänger ist nicht kompatibel oder fehlt Bremsflüssigkeit verschmutzt oder sedimentiert Unmittelbare Ausfallgefahr	X	X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend Gefährlich
2. LENKUNG				
2.1. Mechanischer Zustand				
2.1.1. Zustand des Lenkgetriebes	Sichtprüfung der Funktion des Lenkgetriebes bei Drehen des Lenkrads			
		a) Gelenkwelle verzogen oder Schiebeteile abgenutzt	X	
		Funktionsfähigkeit beeinträchtigt		X
		b) Gelenkwelle übermäßig abgenutzt.	X	
		Funktionsfähigkeit beeinträchtigt		X
		c) Gelenkwelle weist übermäßigen Weg auf	X	
		Funktionsfähigkeit beeinträchtigt		X
		d) Leckage	X	
		Tropfenbildung		X
		a) Lenkgehäuse unsachgemäß befestigt	X	
2.1.2. Befestigung des Lenkgehäuses	Sichtprüfung der Befestigung des Lenkgehäuses am Fahrgestell bei Drehen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn	Befestigungen gefährlich locker oder Relativbewegung zum Fahrgestell/Aufbau sichtbar		X
		b) Befestigungslöcher im Fahrgestell ausgeweitet	X	
		Befestigungen stark beeinträchtigt		X
		c) Befestigungsbolzen fehlen oder sind gebrochen	X	
		Befestigungen stark beeinträchtigt		X
		d) Lenkgehäuse gebrochen	X	
		Stabilität oder Befestigung des Gehäuses beeinträchtigt		X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel		
			Geringfügig	Schwerwiegend Gefährlich	
2.1.3. Zustand des Lenkgestänges	Sichtprüfung der Lenkungsbau- teile auf Abnutzung, Bruch und Sicherheit bei Drehen des Lenk- rads im und gegen den Uhrzei- gersinn	a) Relativbewegung der Bauteile, die befestigt sein sollten Übermäßiges Spiel oder Gefahr des Lösens der Verbindungen		X	
		b) Übermäßiger Verschleiß an den Verbindungsstellen		X	
		Sehr große Gefahr des Lösens der Verbindungen		X	
		c) Ein Bauteil gebrochen oder verformt		X	
		Funktionsfähigkeit beeinträchtigt		X	
		d) Befestigungsvorrichtungen fehlen		X	
		e) Einstellung der Bauteile (z. B. der Spurstange oder Lenkzwischenstange) fehlerhaft		X	
		f) Sicherheitskritische Veränderung ⁽³⁾		X	
		Funktionsfähigkeit beeinträchtigt		X	
		g) Staubabdichtung beschädigt oder schadhaf	X		
2.1.4. Funktion des Lenkgestänges	Sichtprüfung der Lenkungsbau- teile auf Abnutzung, Bruch und Sicherheit bei Drehen des Lenk- rads im und gegen den Uhrzei- gersinn, während die Räder des Fahrzeugs auf dem Boden stehen und der Motor läuft (Servolen- kung)	a) Staubabdichtung fehlt oder ist schwer beschädigt Lenkgestänge stößt bei Bewegung gegen befestigten Teil des Fahrgestells		X	
				X	
2.1.5. Servolenkung	Prüfung des Lenkungssystems auf Leckage und Prüfung des Füll- stands des Hydraulikbehälters (falls sichtbar). Prüfung der Funktion des Servolenkungssys- tems, während die Räder des Fahrzeugs auf dem Boden stehen und der Motor läuft	b) Lenkansschläge funktionieren nicht oder fehlen		X	
		a) Flüssigkeitsleck		X	
		b) Flüssigkeitsvorrat unzureichend (unterhalb der Mindeststandanzeige)		X	
		Flüssigkeitsvorrat unzureichend		X	
		c) Mechanismus funktioniert nicht Lenkung beeinträchtigt		X	
		Mechanismus gebrochen oder unsicher		X	
		Lenkung beeinträchtigt		X	
		e) Einstellung fehlerhaft oder Bauteile stoßen aneinander		X	

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend Gefährlich
2.2. Lenkrad, Lenksäule und Lenkstange 2.2.1. Zustand des Lenkrads	Drücken und Ziehen des Lenkrads in Längsrichtung der Lenksäule, Drücken des Lenkrads in verschiedene Richtungen rechtwinklig zur Lenksäule, während die Räder des Fahrzeugs auf dem Boden stehen. Sichtprüfung auf vorhandenes Spiel und des Zustands der beweglichen Kupplungen oder Antriebsgelenke	Lenkung beeinträchtigt		X
		f) Sicherheitskritische Veränderung ⁽³⁾		X
		Lenkung beeinträchtigt		X
		g) Kabel/Schläuche beschädigt oder übermäßig korrodiert		X
		Lenkung beeinträchtigt		X
a) Relativbewegung zwischen Lenkrad und Lenksäule wegen Lockerung	Sehr große Gefahr des LöSENS der Verbindungen		X	
	Sperrvorrichtung auf Lenkradhabe fehlt		X	
	Sehr große Gefahr des LöSENS der Verbindungen		X	
c) Lenkradhabe, -kranz, oder -speichen gebrochen oder locker	Sehr große Gefahr des LöSENS der Verbindungen		X	
d) Sicherheitskritische Veränderung			X	

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend Gefährlich
2.2.2. Lenksäule und Lenkungsdämpfer	Drücken und Ziehen des Lenkrads in Längsrichtung der Lenksäule, Drücken des Lenkrads in verschiedene Richtungen rechtwinkelig zur Lenksäule. Sichtprüfung auf vorhandenes Spiel und des Zustands der beweglichen Kupplungen oder Antriebsge- lenke	a) Übermäßiger Aufwärts- oder Abwärtsweg des Lenkradzentrum		X
		b) Übermäßiger Weg des Säulenkopfes sternförmig von der Achse der Lenksäule		X
		c) Flexible Kupplung beschädigt		X
		d) Befestigung schadhaf		X
		e) Sehr große Gefahr des Lösens der Verbindungen Sicherheitskritische Veränderung ⁽³⁾		
2.3. Lenkungsspiel	Leichtes Drehen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn soweit wie möglich, ohne dabei eine Bewegung der geradeaus gerichteten Räder zu verursachen (bei laufendem Motor im Fall einer Servolenkung). Sichtprüfung der Freigängigkeit	Übermäßiges freies Spiel in der Lenkung (z. B. Bewegung eines Punktes auf dem Lenkradkranz beträgt mehr als ein Fünftel des Lenkraddurchmessers) oder Spiel nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾		X
		Sichere Lenkung beeinträchtigt		X
2.4. Spureinstellung (X)(2)	Sichtprüfung	Offensichtlich fehlerhafte Einstellung	X	
		Geradeausfahren beeinträchtigt; Richtungsstabilität beeinträchtigt		X
2.5. Drehkranz	Sichtprüfung oder Prüfung mittels eines speziell angepassten Radspieldektors	a) Bauteil leicht beschädigt	X	
		Bauteil schwer beschädigt oder eingerissen		X
		b) Übermäßiges Spiel	X	
		Geradeausfahren beeinträchtigt; Richtungsstabilität beeinträchtigt		X
		c) Befestigung schadhaf Befestigung stark beeinträchtigt	X	X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend
			Gefährlich	
2.6. Elektronische Servolenkung (EPS)	Sichtprüfung und Prüfung der Übereinstimmung zwischen dem Winkel des Lenkrads und dem der Räder beim Ein-/Ausschalten des Motors und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) EPS-Störungsanzeige (MIL) weist auf Fehler im System hin b) Lenkhilfe funktioniert nicht c) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X
3. SICHT				
3.1. Sichtfeld	Sichtprüfung vom Fahrersitz aus	Behinderung des Sichtfelds des Fahrers, wodurch seine frontale oder seitliche Sicht beeinträchtigt wird (außerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer)	X	
3.2. Scheiben	Sichtprüfung	Sicht innerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer beeinträchtigt oder Außenspiegel nicht sichtbar a) Scheiben oder Sichtfenster (falls zugelassen) gesprungen oder verfärbt (außerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer) b) Sicht innerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer beeinträchtigt oder Außenspiegel nicht sichtbar gemäß ⁽¹⁾ (außerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer) c) Sicht innerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer beeinträchtigt oder Außenspiegel nicht sichtbar Scheiben oder Sichtfenster in unzulässigem Zustand	X	X
3.3. Rückspiegel oder Rückblinkeinrichtung	Sichtprüfung	Durchsicht im Wischbereich der Scheibenwischer stark beeinträchtigt a) Rückspiegel oder Rückblinkeinrichtung fehlt oder Montage nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ (mindestens zwei Rückblinkeinrichtungen vorhanden) Weniger als zwei Rückblinkeinrichtungen vorhanden b) Rückspiegel oder Rückblinkeinrichtung leicht beschädigt oder locker Rückspiegel oder Rückblinkeinrichtung unwirksam, schwer beschädigt, locker oder unsicher c) Erforderliches Sichtfeld nicht erfasst	X	X
3.4. Scheibenwischer	Sichtprüfung und Betätigung	Scheibenwischer funktionieren nicht oder fehlen b) Wischblatt defekt Wischblätter fehlen oder sind offensichtlich defekt	X	X
3.5. Windschutzscheiben-Waschanlage	Sichtprüfung und Betätigung	Waschanlage funktioniert nicht ordnungsgemäß (Pumpe funktioniert, aber fehlende Waschflüssigkeit oder Wasserstrahl falsch ausgerichtet)	X	X
3.6. Antibeschlagssystem (X) ⁽²⁾	Sichtprüfung und Betätigung	Waschanlage funktioniert nicht System funktioniert nicht oder ist offensichtlich defekt	X	X
4. LEUCHTEN, REFLEKTOREN UND ELEKTRISCHE ANLAGE				

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend Gefährlich
4.1. Frontscheinwerfer				
4.1.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Licht/Lichtquelle defekt oder fehlt (Mehrfach-Licht/mehrere Lichtquellen; bei LED mehr als ein Drittel funktionstüchtig) Einzel-Licht/Einzel-Lichtquellen; bei LED Sicht stark beeinträchtigt b) Projektionssystem (Reflektor und Linse) leicht defekt Projektionssystem (Reflektor und Linse) stark defekt oder fehlt c) Leuchte nicht sicher befestigt	X X X X	 X X X
4.1.2. Einstellung	Sichtprüfung und Betätigung	a) Frontscheinwerfer: erhebliche Fehleinstellung	X	X
4.1.3. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	b) Lichtquelle nicht ordnungsgemäß montiert a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ (Anzahl der gleichzeitig leuchtenden Scheinwerfer)	X	X
4.1.4. Übereinstimmung mit den Vorschriften(1)	Sichtprüfung und Betätigung	Höchstzulässige Helligkeit nach vorn überschritten b) Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt a) Leuchte, Lichtfarbe, Position, Helligkeit oder Markierung nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ b) Produkte auf der Linse oder der Lichtquelle, die offensichtlich die Helligkeit reduzieren oder die Lichtfarbe verändern c) Lichtquelle und Leuchte nicht kompatibel		X X X X
4.1.5. -vorrichtung (falls vorgeschrieben)	Sichtprüfung und Betätigung (soweit möglich)	a) Vorrichtung funktioniert nicht		X
4.1.6. Scheinwerfer-reinigungsanlage (falls vorgeschrieben)	Sichtprüfung und Betätigung (soweit möglich)	b) Manuelle Vorrichtung kann vom Fahrersitz aus nicht betätigt werden Vorrichtung funktioniert nicht Bei Gasentladungsleuchten	X	X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend Gefährlich
4.2. Front- und Heckleuchten, Positionsleuchten, seitliche und hintere Begrenzungs- und Umrisssleuchten sowie Tagfahrleuchten	Sichtprüfung und Betätigung	a) Lichtquelle defekt b) Linse defekt c) Leuchte nicht sicher befestigt	X X	X X
4.2.1. Zustand und Funktion		Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt	X	
4.2.2. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ Schlussleuchten und seitliche Begrenzungsleuchten können ausgeschaltet werden, wenn die Scheinwerfer eingeschaltet sind b) Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt	X X	X X
4.2.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften(1)	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte, Lichtfarbe, Position, Helligkeit oder Markierung nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ Rotes Licht nach vorn oder weißes Licht nach hinten; stark verringerte Helligkeit b) Produkte auf der Linse oder der Lichtquelle, die die Helligkeit reduzieren oder die Lichtfarbe verändern Rotes Licht nach vorn oder weißes Licht nach hinten; stark verringerte Helligkeit	X X	X X
4.3. Bremsleuchten				
4.3.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle; bei LED mehr als ein Drittel funktionsstüchtig) Einzel-Lichtquellen; bei LED weniger als zwei Drittel funktionsstüchtig Alle Lichtquellen nicht funktionsstüchtig b) Linse leicht defekt (kein Einfluss auf Lichtausstrahlung) Linse stark defekt (Lichtausstrahlung beeinträchtigt) c) Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt	X X X	X X X
4.3.2. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ Funktionsverzögerung Funktioniert nicht b) Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt Leuchte, Lichtfarbe, Position, Helligkeit oder Markierung ⁷ nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ Weißes Licht nach hinten ausgestrahlt; stark verringerte Helligkeit	X X X	X X X
4.3.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften(1)	Sichtprüfung und Betätigung		X	
4.4. Fahrtrichtungsanzeiger und Wämblinkleuchten				
4.4.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle; bei LED mehr als ein Drittel funktionsstüchtig) Einzel-Lichtquellen; bei LED weniger als zwei Drittel funktionsstüchtig	X	X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend
			X	
		b) Linse leicht defekt (kein Einfluss auf Lichtausstrahlung)		X
		Linse stark defekt (Lichtausstrahlung beeinträchtigt)		
		c) Leuchte nicht sicher befestigt	X	
4.4.2. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ Funktioniert nicht	X	X
4.4.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften(1)	Sichtprüfung und Betätigung	Leuchte, Lichtfarbe, Position, Helligkeit oder Markierung ⁷ nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾		X
4.4.4. Blinkfrequenz	Sichtprüfung und Betätigung	Blinkgeschwindigkeit nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ (Blinkfrequenz weicht um mehr als 25 % ab)	X	
4.5. Nebelscheinwerfer und Nebelschlussleuchten				
4.5.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle; bei LED mehr als ein Drittel funktionstüchtig)	X	
		Einzel-Lichtquellen; bei LED weniger als zwei Drittel funktionstüchtig		X
		b) Linse leicht defekt (kein Einfluss auf Lichtausstrahlung)	X	
		Linse stark defekt (Lichtausstrahlung beeinträchtigt)		X
		c) Leuchte nicht sicher befestigt	X	
4.5.2. Einstellung (X)(2)	Sichtprüfung und Betätigung	Sehr große Gefahr, dass die Leuchte abfällt oder der Gegenverkehr geblendet wird Nebelscheinwerfer nicht korrekt waagrecht eingestellt, wenn die Lichtverteilung eine Hell-Dunkel-Grenze hat (Hell-Dunkel-Grenze zu niedrig)	X	X
4.5.3. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	Hell-Dunkel-Grenze für Scheinwerfer zu hoch eingestellt Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ Funktioniert nicht	X	X
				X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend Gefährlich
4.5.4. Übereinstimmung mit den Vorschriften(1)	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte, Lichtfarbe, Position, Helligkeit oder Markierung, nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ b) Systemfunktion nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾	X	X
4.6. Rückfahrcheinwerfer				
4.6.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Lichtquelle defekt b) Linse defekt c) Leuchte nicht sicher befestigt	X X X	 X
4.6.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften(1)	Sichtprüfung und Betätigung	Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt a) Leuchte, Lichtfarbe, Position, Helligkeit oder Markierung, nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ b) Systemfunktion nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾		X X
4.6.3. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾	X	
4.7. Hintere Kennzeichenbeleuchtung		Rückfahrcheinwerfer kann eingeschaltet werden, obwohl Rückwärtsgang nicht eingelegt ist		X
4.7.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte strahlt direktes oder weißes Licht nach hinten aus b) Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle) Lichtquelle defekt (Einzel-Lichtquelle) c) Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt	X X X	 X X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend Gefährlich
4.7.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften(1)	Sichtprüfung und Betätigung	Systemfunktion nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾	X	
4.8. Rückstrahler, Umrisssmarkierung (rückstrahlend) und hintere Kennzeichnungstafeln	Sichtprüfung	a) Rückstrahlrichtung defekt oder beschädigt Rückstrahlung beeinträchtigt b) Rückstrahler nicht sicher befestigt Können herunterfallen	X	X
4.8.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften(1)	Sichtprüfung	Vorrichtung, reflektierte Lichtfarbe oder Position nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ Fehlen gänzlich oder strahlen rotes Licht nach vorn oder weißes Licht nach hinten zurück		X
4.9. Kontrollleuchten				
4.9.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	Kontrollleuchten funktionieren nicht	X	
4.9.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften(1)	Sichtprüfung und Betätigung	Funktionieren nicht für Fernlicht oder Nebelschlussleuchte Nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾	X	X
4.10. Elektrische Verbindungen zwischen Zugfahrzeug und Anhänger oder Sattelanhänger	Sichtprüfung: falls möglich, Prüfung des Stromdurchgangs der Verbindung	a) Unbewegliche Bauteile nicht sicher befestigt Stecker locker b) Isolierung beschädigt oder schadhaf Kann Kurzschluss verursachen c) Elektrische Verbindungen des Zugfahrzeugs oder des Anhängers funktionieren nicht einwandfrei	X	X
		Bremsleuchten des Anhängers funktionieren nicht		X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend
4.1.1. Elektrische Leitungen	Sichtprüfung, in manchen Fällen einschließlich des Motorraums	a) Leitungen unsicher oder ungenügend gesichert Halterungen locker, berühren scharfe Kanten, Anschlüsse könnten sich lösen Leitungen könnten heiße Teile, sich drehende Teile oder den Boden berühren; Anschlüsse haben sich gelöst (für Bremsung und Lenkung wichtige Teile)	X	X
		b) Leitungen leicht schadhaf Leitungen sehr schadhaf Leitungen äußerst schadhaf (für die Bremsung und Lenkung wichtige Teile)	X	X
4.1.2. Nicht obligatorische Leuchten und Rückstrahler (X)(2)	Sichtprüfung und Betätigung	c) Isolierung beschädigt oder schadhaf Kann Kurzschluss verursachen Erhebliche Brandgefahr, Funkenbildung	X	X
		a) Eine eingebaute Leuchte/ein eingebauter Rückstrahler ist nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ Rotes Licht wird nach vorn oder weißes Licht nach hinten ausgestrahlt/reflektiert	X	X
		b) Funktion der Leuchte nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ Wegen der Zahl der gleichzeitig leuchtenden Scheinwerfer wird die zulässige Helligkeit überschritten; rotes Licht wird nach vorn oder weißes Licht nach hinten ausgestrahlt	X	X
		c) Leuchte/Rückstrahler nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt	X	X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel		
			Geringfügig	Schwerwiegend	
			Gefährlich		
4.1.3. Batterie(n)	Sichtprüfung	a) Unsicher Unschlaggemäß befestigt, Kann Kurzschluss verursachen b) Leckage Ausstreten gefährlicher Stoffe c) Schalter (sofern vorgeschrieben) defekt d) Sicherungen (sofern vorgeschrieben) defekt e) Lüftung (sofern vorgeschrieben) unzureichend	X	X	
5. AXSEN, RÄDER, REIFEN UND AUFHÄNGUNG					
5.1. Achsen					
5.1.1. Achsen (+E)	Sichtprüfung mit Prüfung mittels eines Radspieldektors, falls vorhanden	a) Achse gebrochen oder verbogen b) Unsichere Befestigung am Fahrzeug Stabilität beeinträchtigt, Funktionsfähigkeit beeinträchtigt: übermäßiges Spiel an den Befestigungspunkten c) Sicherheitskritische Veränderung ⁽³⁾ Stabilität und Funktionsfähigkeit beeinträchtigt, Abstand zu anderen Fahrzeugteilen oder Bodenfreiheit unzureichend		X	X
5.1.2. Achsschenkel (+E)	Sichtprüfung mit Prüfung mittels eines Radspieldektors, falls vorhanden. Aufbringen einer vertikalen oder lateralen Kraft auf jedes Rad und Beobachten des Ausmaßes der Bewegung zwischen Achsträger und Achsschenkel	a) Achsschenkel gebrochen b) Achsschenkelbolzen und/oder -buchse übermäßig abgenutzt Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt c) Übermäßige Bewegung zwischen Achsschenkel und Achsträger. Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt d) Achsschenkelbolzen in der Achse locker Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt		X	X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend Gefährlich
5.1.3. Radlager (+E)	Sichtprüfung mit Prüfung mittels eines Radspieldetektors, falls vorhanden. Ruckartiges Bewegen des Rades oder Aufbringen einer lateralen Kraft auf jedes Rad und Beobachten der Kippbewegung des Rades im Verhältnis zum Achsschenkel	a) Übermäßiges Spiel in einem Radlager Richtungsstabilität beeinträchtigt; Gefahr der Zerstörung	X	X
		b) Radlager schwergängig oder klemmt Gefahr der Überhitzung; Gefahr der Zerstörung	X	X
5.2. Räder und Reifen				
5.2.1. Radnabe	Sichtprüfung	a) Eine Radmutter oder ein Radbolzen fehlt oder ist locker Befestigung fehlt oder ist so locker, dass die Verkehrssicherheit sehr stark beeinträchtigt ist	X	X
		b) Nabe abgenutzt oder beschädigt	X	X
5.2.2. Räder	Sichtprüfung der beiden Seiten jedes Rades	Nabe abgenutzt oder beschädigt, so dass die sichere Befestigung der Räder beeinträchtigt ist		X
		a) Bruch oder defekte Schweißung		X
		b) Felgenreinge unsachgemäß montiert Könnnten sich lösen	X	X
		c) Rad stark verbogen oder abgenutzt	X	X
5.2.3. Reifen	Sichtprüfung des gesamten Reifens durch Vor- und Rückwärtsrollen des Fahrzeugs	Sichere Befestigung an der Radnabe beeinträchtigt; sichere Befestigung des Reifens beeinträchtigt		X
		d) Radgröße oder -typ nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ , so dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird	X	X
		a) Reifengröße, Tragfähigkeit, Genehmigungszeichen oder Geschwindigkeitsklasse nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ , so dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird	X	X
		Unzureichende Tragfähigkeit oder Geschwindigkeitsklasse für den tatsächlichen Gebrauch; Reifen berührt andere unbewegliche Fahrzeugteile, so dass sicheres Fahren beeinträchtigt ist		X
		b) Reifen unterschiedlicher Bauart (Radial-/Diagonalfreifen) auf derselben Achse	X	X
		c) Reifen unterschiedlicher Größe auf derselben Achse oder an Zwillingsrädern	X	X
		d) Reifen schwer beschädigt oder eingeschnitten	X	X
		Cord sichtbar oder beschädigt		X
		e) Profiltiefe der Reifen: Abnutzungsanzeiger wird sichtbar	X	X
		Profiltiefe der Reifen nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾		X
		f) Reifen scheuern an anderen Bauteilen (flexible Spritzschutzvorrichtungen)	X	X
		Reifen scheuern an anderen Bauteilen (Fahrssicherheit nicht beeinträchtigt)		X
		g) Nachgeschliffene Reifen nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾		X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend
		Cord-Schutzschicht beeinträchtigt		X
5.3. Aufhängung				
5.3.1 Federn und Stabilisatoren (+E)	Sichtprüfung mit Prüfung mittels eines Radspieldektors, falls vorhanden	a) Federn unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt Relativbewegung sichtbar Befestigungen gefährlich locker b) Federbauteil beschädigt oder gebrochen Hauptfeder(-blatt) oder zusätzliche Federblätter sehr schwer beeinträchtigt c) Feder fehlt Hauptfeder(-blatt) oder zusätzliche Federblätter sehr schwer beeinträchtigt d) Sicherheitskritische Veränderung ⁽³⁾ Abstand zu anderen Fahrzeuteilen unzureichend; Federungssystem funktioniert nicht	X	X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend
5.3.2. Stoßdämpfer	Sichtprüfung	a) Stoßdämpfer unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt	X	
		Stoßdämpfer locker		X
		b) Stoßdämpfer beschädigt und erhebliche Leckage oder Funktionsstörung		X
5.3.3. Drehstäbe, Führungslenker, Dreiecklenker und Aufhängungsarme	Sichtprüfung mit Prüfung mittels eines Radspieldektors, falls vorhanden	c) Stoßdämpfer fehlt		X
		a) Bauteil unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt		X
		Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt		X
(±E)		b) Bauteil beschädigt oder übermäßig korrodiert		X
		Stabilität des Bauteils beeinträchtigt oder Bauteil gebrochen		X
		c) Sicherheitskritische Veränderung ⁽³⁾		X
5.3.4. Aufhängungsgelenke	Sichtprüfung mit Prüfung mittels eines Radspieldektors, falls vorhanden	Abstand zu anderen Fahrzeugteilen unzureichend; System funktioniert nicht		X
		a) Achsschenkelbolzen und/oder -buchsen oder Aufhängungsgelenke übermäßig abgenutzt		X
		Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt		X
(±E)		b) Staubabdichtung schwer beschädigt	X	
		Staubabdichtung fehlt oder gebrochen		X
		a) System funktioniert nicht		X
5.3.5. Luftfederung	Sichtprüfung	b) Ein Bauteil ist derart beschädigt, verändert oder schadhaf, dass dadurch die Funktion des Systems beeinträchtigt würde		X
		Funktionsfähigkeit des Systems stark beeinträchtigt		X
		c) Hörbare Systemleckage		X
		d) Sicherheitskritische Veränderung		X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend Gefährlich
6. FAHRGESTELLE UND DARAN BEFESTIGTE TEILE				
6.1. Fahrgestell oder Rahmen und daran befestigte Teile				
6.1.1. Allgemeiner Zustand	Sichtprüfung	a) Längs- oder Querträger des Rahmens leicht angebrochen oder verformt Längs- oder Querträger des Rahmens stark angebrochen oder verformt b) Verstärkungsplatten oder Befestigungen unsicher Mehrheit der Befestigungen locker; Festigkeit der Teile unzureichend c) Übermäßig korrodiert, so dass die Stabilität des Aufbaus beeinträchtigt wird Festigkeit der Teile unzureichend	X X X X	X X X
6.1.2. Abgasführungen und Schalldämpfer	Sichtprüfung	a) Auspuffanlage unsicher oder undicht b) Abgase dringen in Fahrer- oder Fahrgastzelle ein Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen	X X	X
6.1.3. Kraftstofftank und Kraftstoffleitungen (einschl. Heizungskraftstofftank und Leitungen)	Sichtprüfung, im Fall von LPG/CNG/LNG-Systemen mittels Leckagedetektor	a) Tank oder Leitungen unsicher, dadurch besondere Brandgefahr b) Kraftstoffaustritt oder fehlender oder undichter Tankdeckel Brandgefahr; übermäßiges Austreten gefährlicher Stoffe c) Leitungen durchgeschneuert Leitungen beschädigt d) Kraftstoffabsperventil (falls vorgeschrieben) funktioniert nicht einwandfrei e) Brandgefahr aufgrund Kraftstoffaustritts eines mangelhaft abgeschirmten Kraftstofftanks oder Auspuffs des Zustands des Motorraums	X X X X X	X X X X
		f) LPG/CNG/LNG- oder Wasserstoffsystem nicht vorschriftsgemäß, Teil des Systems defekt ⁽¹⁾		X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel		
			Geringfügig	Schwerwiegend	
			Gefährlich		
6.1.4. Stoßstangen, seitlicher und hinterer Unterfahrschutz	Sichtprüfung	a)	Locker oder beschädigt, Verletzungsgefahr bei Berührung oder Kontakt	X	X
			Teile können abfallen; Funktionsfähigkeit stark beeinträchtigt		
6.1.5. Reserveradhalter (falls montiert)	Sichtprüfung	b)	Einrichtung offensichtlich nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾	X	
		a)	Reserveradhalter nicht in einwandfreiem Zustand		X
		b)	Reserveradhalter gebrochen oder unsicher		X
		c)	Reserverad unsicher am Halter befestigt		X
6.1.6. Anhängervorrichtungen und Zugeinrichtungen (+E)	Sichtprüfung auf Abnutzung und einwandfreie Funktion, mit besonderer Aufmerksamkeit auf Sicherheitsvorrichtungen, und/oder Verwenden eines Prüfmaßes		Sehr große Gefahr, dass das Reserverad abfällt		X
		a)	Bauteil beschädigt, defekt oder eingerissen (wenn nicht in Betrieb)	X	
			Bauteil beschädigt, defekt oder eingerissen (wenn in Betrieb)		X
		b)	Bauteil übermäßig abgenutzt		X
			Unterhalb der Verschleißmarkierung		X
		c)	Befestigung schadhaf		X
			Befestigung locker, dadurch sehr große Gefahr des Herunterfallens		X
		d)	Sicherheitsvorrichtung fehlt oder funktioniert nicht einwandfrei		X
		e)	Anhänge-Anzeige funktioniert nicht		X
		f)	Kennzeichen oder Leuchte verdeckt (wenn nicht in Betrieb)	X	
g)	Kennzeichen nicht lesbar (wenn nicht in Betrieb)		X		
	Sicherheitskritische Veränderung ⁽³⁾ (sekundäre Teile)		X		
	Sicherheitskritische Veränderung ⁽³⁾ (primäre Teile)			X	
	h)	Anhängerkupplung zu schwach, nicht kompatibel oder Anhängervorrichtung nicht vorschriftsgemäß		X	

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel			
			Geringfügig	Schwerwiegend Gefährlich		
6.1.7. Kraftübertragung	Sichtprüfung	a) Sicherungsbolzen locker oder fehlen		X		
		Sicherungsbolzen locker oder fehlen, so dass die Verkehrssicherheit ernsthaft gefährdet ist		X		
		b) Getriebewellenlager übermäßig abgenutzt		X		
		Sehr große Gefahr, dass es sich lockert oder einreißt		X		
		c) Antriebsgelenke oder Übertragungsketten/-riemen übermäßig abgenutzt		X		
		Sehr große Gefahr, dass es sich lockert oder einreißt		X		
		d) Flexible Kupplung beschädigt		X		
		Sehr große Gefahr, dass es sich lockert oder einreißt		X		
		e) Welle beschädigt oder verbogen		X		
		f) Lagergehäuse gebrochen oder unsicher		X		
6.1.8. Motorhalterungen	Sichtprüfung	Sehr große Gefahr, dass es sich lockert oder einreißt		X		
		g) Staubabdichtung schwer beschädigt	X			
		Staubabdichtung fehlt oder gebrochen		X		
		h) Unzulässige Veränderung am Antriebssystem		X		
		Halterungen schadhaf, offensichtlich und schwer beschädigt		X		
		Halterungen locker oder gebrochen		X		
		a) Betätigungseinrichtung verändert, dadurch Beeinträchtigung der Sicherheit und/oder des Umweltverhaltens		X		
		b) Motor verändert, dadurch Beeinträchtigung der Sicherheit und/oder des Umweltverhaltens		X		
		6.1.9 Motorleistung (X)	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle			

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend
6.2. Führerhaus und Karosserie				
6.2.1. Zustand	Sichtprüfung	<p>a) Blende oder Bauteil locker oder beschädigt, wodurch Verletzungen verursacht werden können Können herunterfallen</p> <p>b) Karosserie säule unsicher</p> <p>Stabilität beeinträchtigt</p> <p>c) Eindringen von Motor- oder Abgasen</p> <p>Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen</p> <p>d) Sicherheitskritische Veränderung^{b)}</p>	X	X
6.2.2. Befestigung	Sichtprüfung	<p>Ungenügender Abstand zu sich drehenden oder sich bewegenden Teilen und zur Straße</p> <p>a) Karosserie oder Führerhaus unsicher</p> <p>Stabilität beeinträchtigt</p> <p>b) Karosserie/ Führerhaus sitzt offensichtlich nicht korrekt ausgerichtet auf dem Fahrgestell</p> <p>c) Befestigung der Karosserie/des Führerhauses am Fahrgestell oder Querträger unsicher oder fehlt, falls symmetrisch</p> <p>Befestigung der Karosserie/des Führerhauses am Fahrgestell oder Querträger unsicher oder fehlt, so dass die Verkehrssicherheit ernsthaft gefährdet ist</p> <p>d) Befestigungspunkte auf selbsttragender Karosserie übermäßig korrodiert</p>	X	X
6.2.3. Türen und Türanschläge	Sichtprüfung	<p>Stabilität beeinträchtigt</p> <p>a) Tür öffnet oder schließt nicht einwandfrei</p> <p>b) Tür kann sich versehentlich öffnen oder bleibt nicht geschlossen (Schiebetüren) Tür kann sich versehentlich öffnen oder bleibt nicht geschlossen (Scharnier Türen)</p> <p>c) Tür, Scharniere, Anschläge oder Säule schadhaf</p> <p>Tür, Scharniere, Anschläge oder Säule fehlen oder sind locker</p>	X	X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend Gefährlich
6.2.4. Boden	Sichtprüfung	Boden unsicher oder schwer beschädigt Stabilität unzureichend		X
6.2.5. Fahrersitz	Sichtprüfung	a) Sitzstruktur defekt		X
		Sitz locker b) Einstellmechanismus funktioniert nicht einwandfrei		X
6.2.6. Andere Sitze	Sichtprüfung	Sitz bewegt sich oder Rückenlehne kann nicht festgestellt werden a) Sitze defekt oder unsicher (sekundäre Teile)	X	
		Sitze defekt oder unsicher (primäre Teile) b) Montage der Sitze nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾	X	
6.2.7. Betätigungseinrichtungen	Sichtprüfung und Betätigung	Zulässige Anzahl der Sitze überschritten; Anordnung der Sitze nicht genehmigungsgemäß		X
		Eine für den sicheren Betrieb des Fahrzeugs erforderliche Betätigungseinrichtung funktioniert nicht einwandfrei Sicherer Betrieb beeinträchtigt		X
6.2.8. Trittstufen/Einstieg	Sichtprüfung	a) Stufe oder Stufenabsatz unsicher	X	
		Stabilität unzureichend b) Zustand von Stufe oder Stufenabsatz birgt Verletzungsgefahr für Nutzer		X
6.2.9. Andere interne und externe Zubehöriteile und Ausrüstungen	Sichtprüfung	a) Befestigung anderer Zubehöriteile oder Ausrüstungen defekt		X
		b) Andere Zubehöriteile oder Ausrüstungen nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾	X	
		Zubehöriteile können Verletzungen verursachen; sicherer Betrieb beeinträchtigt c) Hydraulische Einrichtung undicht	X	
		Übermäßiges Ausreten gefährlicher Stoffe		X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend
			Gefährlich	Gefährlich
6.2.10. Radabdeckungen (Koffelgel), Spritzschutz	Sichtprüfung	a) Fehlen, sind locker oder schwer korrigiert Können Verletzungen verursachen; können herunterfallen b) Ungenügender Abstand zum Rad (Spritzschutz)	X	X
		Ungenügender Abstand zum Rad (Radabdeckungen)	X	X
		c) Nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾	X	X
		Unzureichende Abdeckung des Reifen-Laufstreifens	X	X
7. SONSTIGE AUSSTATTUNGEN				
7.1. Sicherheitsgurte/Gurtschlösser und Rückhaltesysteme				
7.1.1. Montagesicherheit der Sicherheitsgurte/Gurtschlösser	Sichtprüfung	a) Verankerungspunkt schwer beschädigt		X
		Stabilität beeinträchtigt		X
		b) Verankerung locker		X
7.1.2. Zustand der Sicherheitsgurte/ Gurtschlösser	Sichtprüfung und Betätigung	a) Vorgeschriebener Sicherheitsgurt fehlt oder ist nicht montiert		X
		b) Sicherheitsgurt beschädigt	X	
		Einschnitt oder Anzeichen für Überdehnung		X
		c) Sicherheitsgurt nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾		X
		d) Gurtschloss beschädigt oder funktioniert nicht einwandfrei		X
		e) Sicherheitsgurtreaktor beschädigt oder funktioniert nicht einwandfrei		X
7.1.3. Gurtkraftbegrenzer	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugmittelle	Kraftbegrenzer fehlt oder ist offensichtlich nicht für das Fahrzeug geeignet		X
		System zeigt über die elektronische Fahrzeugmittelle Fehler an		X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend Gefährlich
7.1.4. Gurtraffer	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	Gurtraffer fehlt oder ist offensichtlich nicht für das Fahrzeug geeignet		X
7.1.5. Airbag	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an a) Airbags fehlen oder sind offensichtlich nicht für das Fahrzeug geeignet System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an b) Airbag offensichtlich nicht funktionsfähig		X X X X
7.1.6. Zusätzliche Rückhaltesysteme (SRS)	Sichtprüfung der Störungsanzeige (MIL) und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	SR-Störungsanzeige (MIL) weist auf Fehler im System hin System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X X
7.2. Feuerlöcher (X)(2)	Sichtprüfung	a) Fehlt b) Nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾	X	X
7.3. Schlösser und Diebstahlsicherungen	Sichtprüfung und Betätigung	Falls vorgeschrieben (z. B. Taxis, Stadt- und Reisebusse usw.) a) Diebstahlsicherung funktioniert nicht und verhindert nicht das Anfahren des Fahrzeugs b) Defekt	X	X X
7.4. Warndreieck (falls vorgeschrieben) (X) ⁽²⁾	Sichtprüfung	Sperrt oder blockiert unabsichtlich a) Fehlt oder ist unvollständig b) Nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾	X X	X
7.5. Verbandskasten (falls vorgeschrieben) (X)(2)	Sichtprüfung	Fehlt, unvollständig oder nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾	X	
7.6. Unterlegkeil(e) für Räder (falls vorgeschrieben) (X)(2)	Sichtprüfung	Fehlen oder sind nicht in gutem Zustand, unzureichende Stabilität oder Abmessungen		X
7.7. Akustische Warnvorrichtung	Sichtprüfung und Betätigung	a) Funktioniert nicht ordnungsgemäß. Funktioniert überhaupt nicht b) Betätigungseinrichtung unsicher c) Nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ Ausgegebenen Ton kann mit offiziellen Sirenen verwechselt werden	X X X	X X X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend
				Gefährlich
7.8 Geschwindigkeitsmesser	Sichtprüfung oder Betrieb während eines Straßentests oder elektronische Prüfung	a) Nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ eingebaut	X	
		Fehlt (falls vorgeschrieben)		X
		b) Funktionsfähigkeit beeinträchtigt	X	
7.9. Fahrerscheiber (falls eingebaut/ vorgeschrieben)	Sichtprüfung	Funktioniert überhaupt nicht		X
		c) Keine ausreichende Beleuchtung	X	
		Keine Beleuchtung		X
		a) Nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ eingebaut		X
		b) Funktioniert nicht		X
		c) Verplombung schadhaf oder fehlt		X
7.10. Geschwindigkeitsbegrenzer (falls eingebaut/ vorgeschrieben) (+E)	Sichtprüfung und Betätigung (falls Prüfgeräte vorhanden)	d) Kalibrierungsplakette fehlt, ist unleserlich oder veraltet		X
		e) Unbefugter Eingriff oder Manipulation offensichtlich		X
		f) Größe der Reifen entspricht nicht den Kalibrierungsparametern		X
		a) Nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ eingebaut		X
		b) Funktioniert offensichtlich nicht		X
		c) Abregelgeschwindigkeit falsch eingestellt (falls geprüft)		X
		d) Verplombung schadhaf oder fehlt		X
		e) Plakette fehlt oder ist unleserlich		X
		f) Größe der Reifen entspricht nicht den Kalibrierungsparametern		X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend Gefährlich
7.11 Kilometerzähler (falls vorhanden) (X)(2)	Sichprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Offensichtlich manipuliert (Betrug), um den Kilometerstand eines Fahrzeugs zu verringern oder falsch darzustellen b) Funktioniert offensichtlich nicht		X
7.12 Fahrdynamikregelung (Electronic Stability Control, ESC) (falls eingebaut/ vorgeschrieben)(X)	Sichprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Raddrehzahlsensoren fehlen oder sind beschädigt System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an b) Kabel beschädigt c) Andere Bauteile fehlen oder sind beschädigt d) Schalter beschädigt oder funktioniert nicht einwandfrei e) ESC-Störungsanzeige (MIL) weist auf Fehler im System hin		X X X X X
8. UMWELTBELASTUNG				
8.1. Lärm				
8.1.1 Lärmschutzsystem (+E)	Subjektive Bewertung (es sei denn, der Prüfer befindet, dass der Lärmpegel im Grenzbereich liegt, dann ist eine Standräuschprüfung mit einem Lärmmessgerät durchzuführen)	a) Lärmpegel übersteigt den in den Vorschriften ⁽¹⁾ erlaubten Wert b) Ein Bauteil des Lärmschutzsystems ist locker, beschädigt, unsachgemäß montiert, fehlt oder wurde offensichtlich derart geändert, dass der Lärmpegel beeinträchtigt wird. Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt		X X
8.2. Auspuffabgase				
8.2.1 Emissionen von Ottomotoren				
8.2.1.1 Abgasnachbehandlungssystem	Sichprüfung	a) Das vom Hersteller eingebaute Abgasnachbehandlungssystem fehlt, wurde verändert oder ist offensichtlich defekt b) Leckagen, die Emissionsmessungen beeinträchtigen c) MIL hält die ordnungsgemäße Abfolge nicht ein		X X X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend Gefährlich
8.2.1.2 Abgase (E)	Messung mit Hilfe eines den Vorschriften ⁽¹⁾ entsprechenden Abgasanalysegeräts oder Auslesen des OBD	<p>a) Abgase überschreiten die spezifischen Werte nach Herstellerangabe oder, falls hierzu keine Angaben vorliegen, überschreiten die CO-Emissionen bei Fahrzeugen ohne modernes Abgasnachbehandlungssystem 4.5%, oder 3.5%</p> <p>je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den Vorschriften⁽¹⁾</p> <p>ii) bei Fahrzeugen mit modernem Abgasnachbehandlungssystem bei Leerlauf des Motors: 0.5% bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0.3% oder</p> <p>bei Leerlauf des Motors: 0.3%⁷ bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0.2%</p> <p>je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den Vorschriften⁽¹⁾</p> <p>c) Lambda-Koeffizient außerhalb des Bereichs $1 \pm 0,03$ oder nicht in Übereinstimmung mit Herstellerangaben</p> <p>d) Bordspezifisches Diagnosesystem (OBD) zeigt erhebliche Störung an</p> <p>e) Abgasfermessung weist auf erhebliche Abweichung hin</p>	X X	
8.2.2 Emissionen von Dieselmotoren				
8.2.2.1 Abgasnachbehandlungssystem	Sichtprüfung	<p>a) Das vom Hersteller eingebaute Abgasnachbehandlungssystem fehlt oder ist offensichtlich defekt</p> <p>b) Leckagen, die Emissionsmessungen beeinträchtigen</p> <p>c) MIL hält die ordnungsgemäße Abfolge nicht ein</p> <p>d) Zu wenig Reagenzmittel (falls anwendbar)</p>	X X X X	
8.2.2.2 Abgastrübung	Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird, oder Auslesen des OBD	<p>a) Bei Fahrzeugen, die nach dem in den Vorschriften⁽¹⁾ genannten Datum erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden: Abgastrübung übersteigt den auf dem Herstellerschild am Fahrzeug angegebenen Wert</p> <p>b) Sofern diese Information nicht verfügbar ist oder die einschlägigen Vorschriften⁽¹⁾ die Verwendung von Referenzwerten nicht erlauben: Saugmotoren: $2,5 \text{ m}^{-1}$, Turbomotoren: $3,0 \text{ m}^{-1}$, bzw. bei in den Vorschriften⁽¹⁾ definierten oder nach dem darin genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen: $1,5 \text{ m}^{-1}$.⁸</p>	X X	

⁷ Fahrzeuge, deren Typgenehmigung entsprechend den Grenzwerten in Zeile A oder B der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EWG erteilt wurde oder die nach dem 1. Juli 2002 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.

⁸ Fahrzeuge, deren Typgenehmigung entsprechend den Grenzwerten in Zeile B der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EWG in der durch die Richtlinie 98/69/EG oder später geänderten Fassung bzw. in Zeile B1, B2 oder C der Tabelle in Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/777/EWG erteilt wurde oder die nach dem 1. Juli 2008 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend Gefährlich
	<p>mechanischen Zustand sein.</p> <p>2. Anforderungen an die Vorkonditionierung:</p> <p>i) Der Motor hat die volle Betriebstemperatur erreicht, d. h. mit einem Fühler im Messstabrohr wird eine Motoröltemperatur von mindestens 80 °C oder die übliche Betriebstemperatur, sofern diese niedriger ist, gemessen, oder die durch Messung der Infrarotstrahlung ermittelte Motorblocktemperatur liegt mindestens auf dieser Höhe. Ist diese Messung aufgrund der Fahrzeugkonfiguration nicht durchführbar, so kann die normale Betriebstemperatur des Motors auf andere Weise, z. B. durch die Inbetriebsetzung des Motorgebläses, erreicht werden.</p> <p>ii) Das Abgassystem wird mit mindestens drei Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült.</p>			

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend Gefährlich
	<p>c) Prüfverfahren: 1. Der Motor und ein etwa vorhandener Lader müssen vor dem Beginn des Beschleunigungszyklus die Leerlaufdrehzahl erreicht haben. Bei schweren Dieselmotoren ist dazu mindestens 10 Sekunden nach Lösen des Fahrpedals zu warten. 2. Zur Einleitung des Beschleunigungszyklus muss das Fahrpedal schnell (in weniger als einer Sekunde) und anhaltend, jedoch nicht gewaltsam vollständig herabgedrückt werden, um eine maximale Förderarbeit der Einspritzpumpe zu erzielen 3. Bei jedem Beschleunigungszyklus muss der Motor die Abregeldrehzahl bzw. bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe die vom Hersteller angegebene Drehzahl bzw., wenn diese Angabe nicht vorliegt, zwei Drittel der Abregeldrehzahl erreichen, bevor das Fahrpedal gelöst wird. Dies kann überprüft werden, indem z. B. die Motordrehzahl über wacht oder das Fahrpedal lange genug herabgedrückt wird, d. h. bei Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N2 und N3 sollte die Zeit von der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen mindestens zwei Sekunden betragen.</p> <p>4. Die Prüfung ist nur dann als nicht bestanden zu werten, wenn das arithmetische Mittel von mindestens drei Beschleunigungszyklen den Grenzwert überschreitet. Bei der Berechnung dieses Wertes werden Messungen, die erheblich vom gemittelten Messwert abweichen, oder das Ergebnis anderer statistischer Berechnungen, die</p>	<p>c) Abgasfermmessung weist auf erhebliche Abweichung hin</p>		X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend
	<p>die Streuung der Messungen berücksichtigen, außer Acht gelassen. Die Mitgliedstaaten können die Zahl der durchzuführenden Prüfzyklen begrenzen. 5. Um unnötige Prüfungen zu vermeiden, können die Mitgliedstaaten die Prüfung eines Fahrzeugs als nicht bestanden werten, dessen Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen die Grenzwerte erheblich überschreiten. Ebenso können die Mitgliedstaaten zur Vermeidung unnötiger Prüfungen die Prüfung von Fahrzeugen als bestanden werten, deren Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen deutlich unter den Grenzwerten liegen.</p> <p>Ersatzweise Abgasfernmessung mit Ergebnisssicherung durch Standard-Prüfmethoden</p>			
8.4	Andere umweltrelevante Positionen			
8.4.1	Flüssigkeitsaustritt	Übermäßiger Flüssigkeitsaustritt (außer Wasser), der eine Umweltschädigung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer bewirken kann		X
		Dauernde Tropfenbildung, die eine sehr schwere Gefahr darstellt		X
9. ZUSÄTZLICHE PRÜFUNGEN BEI FAHRZEUGEN ZUR PERSONENBEFÖRDERUNG (M2 UND M3)				
9.1.	Türen			
9.1.1	Einstiegs- und Ausstiegstüren	Sichtprüfung und Betätigung		
		a) Mangelhafte Funktion		X
		b) Zustand schadhaft	X	
		Verletzungsgefahr		X
		c) Notsteuerung defekt		X
		d) Fernbedienung der Türen oder Warnvorrichtungen fehlerhaft		X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend Gefährlich
9.1.2. Notausstiege	Sichtprüfung und (gegebenenfalls) Betätigung	a) Mangelhafte Funktion		X
		b) Notausstiegsschilder sind unleserlich	X	
		Notausstiegsschilder fehlen		
		c) Hammer zum Einschlagen der Scheiben fehlt	X	
		d) Zugang blockiert		X
9.2. Antibeslag- und -entfrostsungssystem (X) ⁽²⁾	Sichtprüfung und Betätigung	a) Mangelhafte Funktion	X	
		Sicherer Betrieb des Fahrzeugs beeinträchtigt		X
		b) Schadstoff- oder Abgase dringen in Fahrer- oder Fahrgastzelle ein		X
9.3. Lüftung und Heizung (X) ⁽²⁾	Sichtprüfung und Betätigung	Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen		X
		c) Entfrostsungssystem (falls vorgeschrieben) schadhaf	X	
		a) Mangelhafte Funktion		X
9.4. Sitze	Sichtprüfung	Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen		X
		b) Schadstoff- oder Abgase dringen in Fahrer- oder Fahrgastzelle ein		X
		Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen		X
9.4.1 Fahrgastsitze (einschließlich Sitze für Begleitpersonal)	Sichtprüfung	Klappsitze (falls zulässig) funktionieren nicht automatisch	X	
		Blockieren einen Notausstieg		X
9.4.2 Fahrersitz (zusätzliche Anforderungen)	Sichtprüfung	a) Sonderausstattung, wie z.B. Blendschutzeinrichtung, schadhaf	X	
		Sichtfeld beeinträchtigt		X
9.5. Innenbeleuchtung und Wegmarkierungen (X) ⁽²⁾	Visual inspection and by operation	b) Fahrerschutzvorrichtung unsicher	X	
		Verletzungsgefahr		X
9.6. Gänge, Stehplätze	Sichtprüfung	Einrichtung schadhaf	X	
		Funktioniert überhaupt nicht		X
9.7. Treppen und Stufen	Sichtprüfung und (gegebenenfalls) Betätigung	a) Boden unsicher		X
		Stabilität beeinträchtigt		X
		b) Haltestangen oder Festhaltegriffe schadhaf	X	
		Unsicher oder unbenutzbar		X
		a) Zustand schadhaf	X	
		Zustand beschädigt		X
		Stabilität beeinträchtigt		X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend Gefährlich
9.8. Fahrgastkommunikationssystem (X)(2)	Sichtprüfung und Betätigung	b) Einziehbare Stufen funktionieren nicht einwandfrei System defekt	X	X
9.9. Hinweistafeln (X)(2)	Sichtprüfung	Funktioniert überhaupt nicht a) Hinweistafel fehlt, ist fehlerhaft oder unleserlich Falsche Informationen	X	X
9.10. Vorschriften für die Beförderung von Kindern (X) ⁽²⁾				
9.10.1 Türen	Sichtprüfung	Türenschutz für diese Beförderungsart nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾	X	X
9.10.2 Signaleinrichtungen und Sonderausstattung	Sichtprüfung	Signaleinrichtung oder Sonderausstattung fehlt	X	
9.11. Vorschriften für die Beförderung von Personen mit Behinderungen (X) ⁽²⁾				
9.11.1 Türen, Rampen und Hebeeinrichtungen	Visual inspection and operation	a) Mangelhafte Funktion Sicherer Betrieb beeinträchtigt b) Zustand schadhaft Stabilität beeinträchtigt; Verletzungsgefahr c) Steuerung(en) defekt Sicherer Betrieb beeinträchtigt d) Warnvorrichtung(en) defekt Funktionen überhaupt nicht	X X X X X	X X X X X

Position	Methode	Mängel	Bewertung der Mängel	
			Geringfügig	Schwerwiegend
9.1.1.2 Rollstuhl-Rückhaltesystem	Sichtprüfung und (gegebenenfalls) Betätigung	a) Mangelhafte Funktion	X	
		Sicherer Betrieb beeinträchtigt		X
		b) Zustand schadhaft	X	
9.1.1.3 Signaleinrichtungen und Sonderausstattung	Sichtprüfung	Stabilität beeinträchtigt; Verletzungsgefahr	X	X
		c) Steuerung(en) defekt		
		Sicherer Betrieb beeinträchtigt		X
		Signaleinrichtung oder Sonderausstattung fehlt		X

ANMERKUNGEN:

- (1) "Vorschriften" bzw. "vorschriftsgemäß" bezieht sich auf die Typenehmigungsvorschriften zum Zeitpunkt der Genehmigung, Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme sowie auf Nachrüstbestimmungen oder nationale Vorschriften des Zulassungsstaats. Diese Versagensgründe gelten nur, wenn die Einhaltung der Vorschriften überprüft worden ist.
- (2) (X) zeigt Positionen an, die den Zustand des Fahrzeugs und dessen Gebrauchsfähigkeit im Straßenverkehr anbelangen, für die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung jedoch nicht als wesentlich erachtet werden.
- (3) "Sicherheitskritische Veränderung" verweist auf eine Veränderung, die die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs beeinträchtigt oder unverhältnismäßige Auswirkungen auf die Umwelt hat.
- (E) Zur Prüfung dieser Position ist ein Prüfergerät erforderlich.

ANHANG IV

I. GRUNDSÄTZE DER LADUNGSSICHERUNG

1. Die Ladungssicherung muss folgenden, beim Beschleunigen bzw. Abbremsen des Fahrzeugs auftretenden Kräften standhalten:
 - in Fahrtrichtung: dem 0,8fachen des Gewichts der Ladung;
 - in seitlicher Richtung: dem 0,5fachen des Gewichts der Ladung;
 - entgegen der Fahrtrichtung: dem 0,5fachen des Gewichts der Ladung;
 - und generell das Kippen oder Umstürzen der Ladung verhindern¹.

2. Bei der Ladungsverteilung sind die höchstzulässigen Achslasten sowie die erforderlichen Mindestachslasten im Rahmen der höchstzulässigen Gesamtmasse des Fahrzeugs zu berücksichtigen, wie sie in den gesetzlichen Vorschriften über Fahrzeuggewichte und -abmessungen vorgesehen sind.

3. Bei der Ladungssicherung sind die geltenden Anforderungen an die Festigkeit bestimmter Fahrzeugbauteile wie Stirn-, Seiten- und Rückwände, Rungen oder Zurrpunkte zu berücksichtigen, wenn diese Teile zur Ladungssicherung verwendet werden.

4. Für die Ladungssicherung können eine, mehrere oder eine Kombination der folgenden Methoden verwendet werden:
 - Verriegeln (lokal, zentral),
 - Blockieren,
 - Direktzurren,
 - Niederzurren.

¹ Der folgende Erwägungsgrund wird hinzugefügt: "*Die Ladungssicherung ist für die Straßenverkehrssicherheit von höchster Bedeutung. Daher sollte die Ladung so gesichert sein, dass sie den beim Einsatz des Fahrzeugs im Straßenverkehr auftretenden Beschleunigungen standhalten kann. Aus praktischen Erwägungen sollten die bei diesen Beschleunigungsvorgängen auftretenden Massenkräfte – als auf den europäischen Normen beruhende Grenzwerte – herangezogen werden.*"

5. Anwendbare Normen

Norm	Gegenstand
- EN 12195-1	Berechnungen von Zurrkräften
- EN 12640	Zurpunkte
- EN 12642	Stabilität von Fahrzeugaufbauten
- EN 12195 -2	Zurrgurte aus Chemiefasern
- EN 12195-3	Zurketten
- EN 12195-4	Zurrdrahtseile
- ISO 1161, ISO 1496	ISO-Container
- EN 283	Wechselbehälter
- EN 12641	Planen
- EUMOS 40511	Pfosten – Rungen
- EUMOS 40509	Tansportverpackung

II. KONTROLLE DER LADUNGSSICHERUNG

1. KLASSIFIZIERUNG DER MÄNGEL

Mängel sind in eine der folgenden Mängelgruppen einzustufen:

- Geringfügiger Mangel: Ein geringfügiger Mangel besteht, wenn die Ladung zwar sachgerecht gesichert ist, aber möglicherweise ein Sicherheitsratschlag angezeigt ist.
- Schwerwiegender Mangel: Ein schwerwiegender Mangel besteht, wenn die Ladung nur unzureichend gesichert ist und eine erhebliche Verlagerung oder ein Umkippen der Ladung oder von Ladungsteilen möglich ist.

- **Gefährlicher Mangel:** Ein gefährlicher Mangel besteht, wenn die Verkehrssicherheit aufgrund der Gefahr des Verlusts der Ladung oder von Ladungsteilen oder aufgrund einer von der Ladung unmittelbar ausgehenden Gefahr unmittelbar gefährdet ist oder wenn Menschen unmittelbar gefährdet werden.

Treten mehrere Mängel gleichzeitig auf, wird die Beförderung in die jeweils höchste Mängelgruppe eingestuft. Falls sich bei mehreren gleichzeitig auftretenden Mängeln die Wirkungen aufgrund der Kombination dieser Mängel voraussichtlich gegenseitig verstärken, ist die Beförderung in die nächsthöhere Mängelgruppe einzustufen.

2. KONTROLLVERFAHREN

Das Kontrollverfahren besteht aus einer Sichtprüfung der ordnungsgemäßen Anwendung geeigneter Maßnahmen in dem Umfang, der zur Sicherung der Ladung erforderlich ist; zusätzlich oder alternativ erfolgt eine Messung der Zugkräfte, eine Berechnung der Wirksamkeit der Sicherung und gegebenenfalls eine Prüfung der Bescheinigungen.

3. BEWERTUNG DER MÄNGEL

Tabelle 1 enthält die Vorgaben, **die bei der** Kontrolle der Ladungssicherung zwecks Bestimmung, ob ordnungsgemäße Beförderungsbedingungen vorliegen, **angewendet werden können**.

Die Mängel sind auf der Grundlage der in Abschnitt II.1 beschriebenen Klassifizierungen jeweils einzeln in die betreffende Kategorie einzustufen.

In der nachstehenden Tabelle aufgeführte Werte stellen lediglich Richtwerte dar und sollten als Richtschnur zur Einstufung der Mängel unter Berücksichtigung der besonderen Umstände – insbesondere der Art der Ladung – und nach dem Ermessen des Prüfers dienen.

Falls die Beförderung in den Anwendungsbereich der Richtlinie 95/50/EG über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße² fällt, sind möglicherweise spezifischere Vorschriften zu beachten.

² ABl. L 249 vom 17.10.1995, S. 35.

Tabelle 1

Position	Mängel	Mängelbewertung		
		Geringfügig	Schwerwiegend	Gefährlich
	Die Transportverpackung gestattet keine ordnungsgemäße Sicherung der Ladung	Nach dem Ermessen des Prüfers		
	Ein oder mehrere Ladungsteile sind nicht ordnungsgemäß positioniert	Nach dem Ermessen des Prüfers		
	Das Fahrzeug ist für die beförderte Ladung nicht geeignet (nicht unter Position 10 aufgeführter Mangel)	Nach dem Ermessen des Prüfers		
	Offensichtliche Mängel des Fahrzeugaufbaus (nicht unter Position 10 aufgeführter Mangel)	Nach dem Ermessen des Prüfers		
10	Eignung des Fahrzeugs			
10.1	Stirnwand (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)			
10.1.1	Schwächung des Bauteils durch Rostschäden, Verformungen Bauteil gebrochen, gefährdet den intakten Zustand des Frachtraums		x	x
10.1.2	Festigkeit des Bauteils unzureichend (Bescheinigung bzw. Kennzeichnung, falls zutreffend) Für die beförderte Fracht relevante Höhe unzureichend		x	x
10.2.	Seitenwände (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)			
10.2.1.	Schwächung des Bauteils durch Rostschäden, Verformungen, ungenügender Zustand von Scharnieren oder Anschlägen Bauteil gebrochen; Scharniere oder Anschläge fehlen oder unwirksam		x	x
10.2.2.	Festigkeit der Streben unzureichend (Bescheinigung bzw. Kennzeichnung, falls zutreffend) Für die beförderte Fracht relevante Höhe unzureichend		x	x
10.2.3.	Zustand der Seitenwandplanken ungenügend Bauteil gebrochen		x	x
10.3.	Rückwand (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)			
10.3.1.	Schwächung des Bauteils durch Rostschäden, Verformungen, ungenügender Zustand von Scharnieren oder Anschlägen Bauteil gebrochen; Scharniere oder Anschläge fehlen oder unwirksam		x	x
10.3.2.	Festigkeit des Bauteils unzureichend (Bescheinigung bzw. Kennzeichnung, falls zutreffend) Für die beförderte Fracht relevante Höhe unzureichend		x	x
10.4.	Rungen (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)			
10.4.1.	Schwächung des Bauteils durch Rostschäden, Verformungen oder ungenügende Befestigung am Fahrzeug Bauteil gebrochen; unsichere Befestigung am Fahrzeug		x	x
10.4.2.	Festigkeit unzureichend oder Bauart ungeeignet Für die beförderte Fracht relevante Höhe unzureichend		x	x
10.5.	Zurpunkte (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)			
10.5.1.	Zustand ungenügend oder Bauart ungeeignet Können den erforderlichen Zurrkräften nicht standhalten		x	x
10.5.2.	Unzureichende Anzahl Anzahl reicht nicht aus, um den erforderlichen Zurrkräften standzuhalten		x	x
10.6.	Erforderliche Spezialvorrichtungen (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)			
10.6.1.	Ungenügender Zustand, beschädigt Bauteil gebrochen; kann Rückhaltekräften nicht standhalten		x	x
10.6.2.	Nicht für die beförderte Ladung geeignet Fehlt		x	x
10.7.	Boden (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)			
10.7.1.	Ungenügender Zustand, beschädigt Bauteil gebrochen; Kann Ladung nicht tragen/standhalten		x	x
10.7.2.	Unzureichende Tragfähigkeitsklasse Kann Ladung nicht tragen/standhalten		x	x

Position	Mängel	Mängelbewertung		
		Geringfügig	Schwerwiegend	Gefährlich
20	Sicherungsarten			
20.1.	Verriegeln, Blockieren, Direktzurren			
20.1.1	Direkte Befestigung der Ladung (Blockieren)			
20.1.1.1	Abstand nach vorn zur Stirnwand bei Verwendung für direkte Ladungssicherung zu groß Mehr als 15 cm sowie Gefahr des Durchdringens der Wand		x	x
20.1.1.2.	Seitlicher Abstand zur Seitenwand bei Verwendung für direkte Ladungssicherung zu groß Mehr als 15 cm sowie Gefahr des Durchdringens der Wand		x	x
20.1.1.3.	Abstand nach hinten zur Rückwand bei Verwendung für direkte Ladungssicherung zu groß Mehr als 15 cm sowie Gefahr des Durchdringens der Wand		x	x
20.1.2.	Sicherungsvorrichtungen wie Verzurrschienen, Blockierbalken, Latten und Keile vorne, auf den Seiten und hinten			
20.1.2.1.	Unsachgemäße Befestigung am Fahrzeug Unzureichende Befestigung Kann Rückhaltekräften nicht standhalten, locker	x	x	x
20.1.2.2.	Sicherung unsachgemäß Sicherung unzureichend Völlig unwirksam	x	x	x
20.1.2.3.	Unzureichende Eignung der Sicherungsvorrichtungen Sicherungsvorrichtungen völlig ungeeignet		x	x
20.1.2.4.	Gewählte Methode zur Sicherung des Ladeguts nicht optimal Gewählte Methode völlig ungeeignet		x	x
20.1.3	Direkte Sicherung mit Netzen und Decken			
20.1.3.1.	Zustand der Netze und Decken (Etikett fehlt/beschädigt aber Gegenstand sonst in gutem Zustand) Ladungsrückhaltevorrichtungen beschädigt Ladungsrückhaltevorrichtungen schwer beschädigt und nicht mehr verwendbar	x	x	x
20.1.3.2.	Unzureichende Stärke der Netze und Decken Kann nur weniger als zwei Dritteln der erforderlichen Rückhaltekräfte standhalten		x	x
20.1.3.3.	Unzureichende Befestigung der Netze und Decken Befestigung kann nur weniger als zwei Dritteln der erforderlichen Rückhaltekräfte standhalten		x	x
20.1.3.4.	Unzureichende Eignung der Netze und Decken zur Ladungssicherung Völlig ungeeignet		x	x
20.1.4.	Abtrennung und Polsterung der Ladungen oder Leerräume			
20.1.4.1.	Eignung der Abtrenn- und Polstervorrichtung Abtrennung oder Leerräume ergeben zu große Abstände		x	x
20.1.5.	Direktverzerrung (Horizontal-, Quer-, Diagonalverzerrungen, Umspannungen/Buchtlaschings und Springlaschings)			
20.1.5.1.	Die erforderlichen Sicherungskräfte werden nicht erreicht Weniger als zwei Drittel der erforderlichen Kraft		x	x

Position	Mängel	Mängelbewertung		
		Geringfügig	Schwerwiegend	Gefährlich
20.2.	Kraftschlüssige Sicherung			
20.2.1.	Einhaltung der erforderlichen Sicherungskräfte			
20.2.1.1.	Die erforderlichen Sicherungskräfte werden nicht erreicht Weniger als zwei Drittel der erforderlichen Kraft		x	x
20.3.	Verwendete Ladungsrückhaltevorrichtungen			
20.3.1	Eignung der Ladungsrückhaltevorrichtungen Völlig ungeeignete Vorrichtung		x	x
20.3.2.	Etikett (z. B. Fähnchen/Bandende) fehlt/beschädigt, aber Vorrichtung noch in gutem Zustand Etikett (z. B. Fähnchen/Bandende) fehlt/beschädigt, aber Spuren erheblicher Abnutzung an Vorrichtung erkennbar	x	x	
20.3.3.	Ladungsrückhaltevorrichtungen beschädigt Ladungsrückhaltevorrichtungen schwer beschädigt und nicht mehr verwendbar		x	x
20.3.4.	Zurrwinden, falscher Gebrauch Zurrwinden schadhaf		x	x
20.3.5.	Falsche Verwendung der Ladungsrückhaltevorrichtung (z. B. fehlender Kantenschutz) funktionsuntaugliche Verwendung der Ladungsrückhaltevorrichtungen (z. B. Knoten)		x	x
20.3.6.	Ungeeignete Befestigung der Ladungsrückhaltevorrichtungen Weniger als zwei Drittel der erforderlichen Kraft		x	x
20.4.	Zusätzliches Zubehör (z. B. Anti-Rutschmatten, Kantenschützer, Anschlagkanten)			
20.4.1.	Verwendung von ungeeignetem Zubehör Verwendung falscher oder defekter Zubehörteile Verwendetes Zubehör völlig ungeeignet	x	x	x
20.5.	Transport von Schüttgut, leichtem Material und Lockermaterial			
20.5.1.	Schüttgut wird bei der Fahrt auf der Straße weggeweht; Ablenkung anderer Verkehrsteilnehmer möglich Gefährdung des Straßenverkehrs		x	x
20.5.2.	Schüttgut unzureichend gesichert Verlust von Ladung mit Gefährdung des Straßenverkehrs		x	x
20.5.3.	Fehlende Abdeckung für leichte Güter Verlust von Ladung mit Gefährdung des Straßenverkehrs		x	x
20.6.	Rundholztransporte			
20.6.1.	Ladung (Baumstämme) teilweise lose			x
20.6.2.	Die erforderlichen Sicherungskräfte der Ladeinheit werden nicht erreicht Weniger als zwei Drittel der erforderlichen Kraft		x	x
30	Ladung völlig ungesichert			x

ANHANG V

(Vorderseite)

**MUSTER FÜR EINEN BERICHT ÜBER EINE GRÜNDLICHERE TECHNISCHE UNTERWEGSKONTROLLE
MIT EINER CHECKLISTE DER PRÜFPUNKTE**

1. Ort der Kontrolle

Datum

Uhrzeit

Länderkennzeichen und amtliches Kennzeichen des Fahrzeugs

Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN)

Fahrzeugklasse

a)	N2 ^(a) (3,5 bis 12 t)	<input type="checkbox"/>
b)	N3 ^(a) (über 12 t)	<input type="checkbox"/>
c)	O3 ^(a) (3,5 bis 10 t)	<input type="checkbox"/>
d)	O4 ^(a) (über 10 t)	<input type="checkbox"/>
e)	M2 ^(a) (>9 Sitze ^(b) bis 5 t)	<input type="checkbox"/>
f)	M3 ^(a) (>9 Sitze ^(b) über 5 t)	<input type="checkbox"/>
g)	Andere Fahrzeugklasse (bitte angeben)	<input type="checkbox"/>

Kilometerstand zum Zeitpunkt der Kontrolle

8. Unternehmen, das den Transport durchführt

a) Name und Adresse

.....

b) Nummer der Gemeinschaftslizenz^(c) (Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 und Nr. 1073/2009)

...

9. Name des Fahrers

10. Checkliste

	Kontrolliert (d)	Nicht vorschriftsmäßig ^(e)
(0) Identifizierung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(1) Bremsanlage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2) Lenkung ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3) Sicht ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4) Beleuchtungseinrichtungen und Elektrik ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5) Achsen, Räder, Reifen, Aufhängung ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6) Fahrgestell und daran befestigte Teile ^(f)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(7) Sonstiges Gerät einschl. Fahrtenschreiber ^(f) und Geschwindigkeitsbegrenzer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(8) Umweltbelastung durch Emissionen und Austritt von Kraftstoff und/oder Öl	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(9) Zusatztests für Fahrzeuge der Klassen M2/M3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(10) Ladungssicherung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Ergebnis der Kontrolle:

Bestanden	<input type="checkbox"/>
Nicht vorschriftsmäßig	<input type="checkbox"/>
Betriebsverbot oder Nutzungsbeschränkung für das Fahrzeug wegen gefährlicher Mängel	<input type="checkbox"/>

Verschiedenes/Bemerkungen:

Behörde/Beamter oder Prüfer, die/der die Kontrolle durchgeführt hat

Unterschrift:

Prüfbehörde/-beamter oder Prüfer

Fahrer

.....

.....

Anmerkungen:

- a) Fahrzeugklasse gemäß Artikel 2.
- b) Anzahl der Sitze einschließlich Fahrersitz (Punkt S.1 im Fahrzeugschein).
- c) Soweit diese Daten vorliegen.
- d) "Kontrolliert" bedeutet, dass mindestens einer der in Anhang II der Richtlinie XX/XX/XX aufgeführten Punkte dieser Gruppe Gegenstand einer Überprüfung war und keine oder nur geringfügige Mängel festgestellt wurden.
- e) Nicht vorschriftsmäßige Positionen mit schwerwiegenden oder gefährlichen Mängeln: siehe Rückseite.
- f) Prüfverfahren und Mängelbewertung gemäß den Anhängen II oder IV der Richtlinie XX/XX/XX.

<p>0. IDENTIFIZIERUNG DES FAHRZEUGS</p> <p>0.1. Kennzeichenschilder</p> <p>0.2. Fahrzeug-Identifizierungs- / Fahrgestell- / Seriennummer</p> <p>1. Bremsanlage</p> <p>1.1. Mechanischer Zustand und Funktion</p> <p>1.1.1. Bremspedallagerung</p> <p>1.1.2. Zustand des Pedals und Weg der Bremsbetätigungseinrichtung</p> <p>1.1.3. Vakuumpumpe oder Kompressor und Behälter</p> <p>1.1.4. Druckwarnanzeige, Manometer</p> <p>1.1.5. Handbremsventil</p> <p>1.1.6. Feststellbremse, Betätigungshebel, Ratsche</p> <p>1.1.7. Bremsventile (Fußventile, Druckregler, Regelventile)</p> <p>1.1.8. Kupplung/Kupplungskopf für Anhängerbremsen (elektrisch und pneumatisch)</p> <p>1.1.9. Energievorratsbehälter, Druckluftbehälter</p> <p>1.1.10. Bremskraftverstärker, Hauptbremszylinder (Hydraulik)</p> <p>1.1.11. Starre Bremsleitungen</p> <p>1.1.12. Flexible Bremsschläuche</p> <p>1.1.13. Bremsbeläge und Bremsklötze</p> <p>1.1.14. Bremsstromeln, Bremsscheiben</p> <p>1.1.15. Bremsseile, -zugstangen, -betätigungshebel, -gestänge</p> <p>1.1.16. Radbremszylinder (einschl. Federspeicher oder Hydraulikzylinder)</p> <p>1.1.17. Bremskraftregler</p> <p>1.1.18. Automatische Gestängesteller und -anzeige</p> <p>1.1.19. Dauerbremsssystem (soweit vorhanden oder vorgeschrieben)</p> <p>1.1.20. Automatische Betätigung der Anhängerbremsen</p> <p>1.1.21. Vollständiges Bremsssystem</p> <p>1.1.22. Prüfanschlüsse</p> <p>1.2. Betriebsbremse: Wirkung und Wirksamkeit</p> <p>1.2.1. Wirkung</p> <p>1.2.2. Wirksamkeit</p> <p>1.3. Hilfsbremse (Notbremse) Wirkung und Wirksamkeit</p>	<p>4. LEUCHTEN, RÜCKSTRAHLER, ELEKTRISCHE ANLAGE</p> <p>4.1. Frontscheinwerfer</p> <p>4.1.1. Zustand und Funktion</p> <p>4.1.2. Einstellung</p> <p>4.1.3. Schaltung</p> <p>4.1.4. Übereinstimmung mit den Vorschriften</p> <p>4.1.5. Höheneinstellungsvorrichtungen</p> <p>4.1.6. Scheinwerferreinigungsanlage</p> <p>4.2. Front- und Heckleuchten, Positionslampen, seitliche und hintere Begrenzungs- und Umrissleuchten</p> <p>4.2.1. Zustand und Funktion</p> <p>4.2.2. Schaltung</p> <p>4.2.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften</p> <p>4.3. Bremsleuchten</p> <p>4.3.1. Zustand und Funktion</p> <p>4.3.2. Schaltung</p> <p>4.3.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften</p> <p>4.4. Fahrtrichtungsanzeiger und Warmblinkleuchten</p> <p>4.4.1. Zustand und Funktion</p> <p>4.4.2. Schaltung</p> <p>4.4.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften</p> <p>4.4.4. Blinkfrequenz</p> <p>4.5. Nebelscheinwerfer und Nebelschlussleuchten</p> <p>4.5.1. Zustand und Funktion</p> <p>4.5.2. Einstellung</p> <p>4.5.4. Schaltung</p> <p>4.5.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften</p> <p>4.6. Rückfahrscheinwerfer</p> <p>4.6.1. Zustand und Funktion</p> <p>4.6.2. Schaltung</p> <p>4.6.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften</p> <p>4.7. Hintere Kennzeichenbeleuchtung</p> <p>4.7.1. Zustand und Funktion</p>	<p>6.1.3. Kraftstofftank und Kraftstoffleitungen (einschl. Heizungskraftstofftank und Leitungen)</p> <p>6.1.4. Stoßstangen, seitlicher und hinterer Unterfahrschutz</p> <p>6.1.5. Reserveradhalterung</p> <p>6.1.6. Anhängervorrichtung und Zugeinrichtungen</p> <p>6.1.7. Kraftübertragung</p> <p>6.1.8. Motorhalterungen</p> <p>6.1.9. Motorleistung</p> <p>6.2. Führerhaus und Karosserie</p> <p>6.2.1. Zustand</p> <p>6.2.2. Befestigung</p> <p>6.2.3. Türen und Türanschläge</p> <p>6.2.4. Boden</p> <p>6.2.5. Fahrersitz</p> <p>6.2.6. Andere Sitze</p> <p>6.2.7. Betätigungseinrichtungen</p> <p>6.2.8. Trittstufen/Einstieg</p> <p>6.2.9. Andere interne und externe Zubehörteile und Ausstattungen</p> <p>6.2.10. Radabdeckungen (Kofflängel), Spritzschutz</p> <p>7. SONSTIGE AUSSTATTUNGEN</p> <p>7.1. Sicherheitsgurte/Gurtschlösser</p> <p>7.1.1. Montagesicherheit</p> <p>7.1.2. Zustand</p> <p>7.1.3. Gurtkraftbegrenzer</p> <p>7.1.4. Gurtraffer</p> <p>7.1.5. Airbag</p> <p>7.1.6. Zusätzliche Rückhaltesysteme (SRS)</p> <p>7.2. Feuerlöscher</p> <p>7.3. Schlösser und Diebstahlsicherungen</p> <p>7.4. Wamdreieck</p> <p>7.5. Verbandskasten</p> <p>7.6. Unterlegkeil(e) für Räder</p> <p>7.7. Akustische Warnvorrichtung</p>
---	--	--

<p>1.3.1. Wirkung</p> <p>1.3.2. Wirksamkeit</p> <p>1.4. Feststellbremse: Wirkung und Wirksamkeit</p> <p>1.4.1. Wirkung</p> <p>1.4.2. Wirksamkeit</p> <p>1.5. Dauerbremsystem: Wirkung</p> <p>1.6. Antiblockiersystem (ABS)</p> <p>1.7. Elektronisches Bremsystem (EBS)</p> <p>1.8. Bremsflüssigkeit</p> <p>2. LENKUNG</p> <p>2.1. Mechanischer Zustand</p> <p>2.1.1. Zustand des Lenkgetriebes</p> <p>2.1.2. Befestigung des Lenkgehäuses</p> <p>2.1.3. Zustand des Lenkgestänges</p> <p>2.1.4. Funktion des Lenkgestänges</p> <p>2.1.5. Servolenkung</p> <p>2.2. Lenkrad und Lenksäule</p> <p>2.2.1. Zustand des Lenkrads</p> <p>2.2.2. Lenksäule</p> <p>2.3. Lenkungsspiel</p> <p>2.4. Spureinstellung</p> <p>2.5. Drehkranz</p> <p>2.6. Elektronische Servolenkung (EPS)</p> <p>3. SICHT</p> <p>3.1. Sichtfeld</p> <p>3.2. Scheiben</p> <p>3.3. Rückspiegel</p> <p>3.4. Scheibenwischer</p> <p>3.5. Scheibenwaschanlage</p> <p>3.6. Antibeschlagsystem</p>	<p>4.7.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften</p> <p>4.8. Rückstrahler, Seitenrückstrahler und hintere Kennzeichnungs tafeln</p> <p>4.8.1. Zustand</p> <p>4.8.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften</p> <p>4.9. Kontrollleuchten</p> <p>4.9.1. Zustand und Funktion</p> <p>4.9.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften</p> <p>4.10. Elektrische Verbindungen zwischen Zugfahrzeug und Anhänger oder Sattelanhänger</p> <p>4.11. Elektrische Leitungen</p> <p>4.12. Nicht obligatorische Leuchten</p> <p>4.13. Batterie</p> <p>5. Achsen, Räder, Reifen und Aufhängung</p> <p>5.1. Achsen</p> <p>5.1.1. Achsen</p> <p>5.1.2. Achsschenkelbolzen</p> <p>5.1.3. Radlager</p> <p>5.2. Räder und Reifen</p> <p>5.2.1. Radnabe</p> <p>5.2.2. Räder</p> <p>5.2.3. Reifen</p> <p>5.3. Aufhängung</p> <p>5.3.1. Federn und Stabilisatoren</p> <p>5.3.2. Stoßdämpfer</p> <p>5.3.3. Drehstäbe, Führungslenker, Dreiecklenker und Aufhängungsarme</p> <p>5.3.4. Aufhängungsgelenke</p> <p>5.3.5. Luffederung</p> <p>6. FAHRGESTELL UND DARAN BEFESTIGTE TEILE</p> <p>6.1. Fahrgestell oder Rahmen und daran befestigte Teile</p> <p>6.1.1. Allgemeiner Zustand</p> <p>6.1.2. Abgasführungen und Schalldämpfer</p>	<p>7.8. Geschwindigkeit messer</p> <p>7.9. Fahrten schreiber</p> <p>7.10. Geschwindigkeitsbegrenzer</p> <p>7.11. Kilometerzähler</p> <p>7.12. Fahrdynamikregelung (Electronic Stability Control, ESC)</p> <p>8. UMWELTBELASTUNG</p> <p>8.1. Lärmschutzsystem</p> <p>8.2. Auspuffabgase</p> <p>8.2.1. Emissionen von Ottomotoren</p> <p>8.2.1.1. Abgasnachbehandlungssystem</p> <p>8.2.1.2. Abgase</p> <p>8.2.2. Emissionen von Dieselmotoren</p> <p>8.2.2.1. Abgasnachbehandlungssystem</p> <p>8.2.2.2. Abgasröhrung</p> <p>8.3. Unterdrückung elektromagnetischer Interferenzen</p> <p>8.4. Andere umweltrelevante Positionen</p> <p>8.4.1. Sichtbarer Rauch</p> <p>8.4.2. Flüssigkeitsverlust</p> <p>9. ZUSÄTZLICHE PRÜFUNGEN BEI FAHRZEUGEN ZUR PERSONENBEFÖRDERUNG (M2 UND M3)</p> <p>9.1. Türen</p> <p>9.1.1. Einstiegs- und Ausstiegstüren</p> <p>9.1.2. Notausstiege</p> <p>9.2. Antibeschlag- und Entfrostsungssystem</p> <p>9.3. Lüftung und Heizung</p> <p>9.4. Sitze</p> <p>9.4.1. Fahrgastsitze</p> <p>9.4.2. Fahrersitz</p> <p>9.5. Innenbeleuchtung und Wegmarkierungen</p> <p>9.6. Gänge, Stehplätze</p> <p>9.7. Treppen und Stufen</p>
---	--	--

ANHANG VI

Standardformular für Mitteilungen an die Kommission

Das Standardformular ist in einem elektronisch auswertbaren Format zu erstellen und auf elektronischem Weg unter Verwendung einer Standardbürosoftware zu übermitteln.

Jeder Mitgliedstaat erstellt

eine Übersichtstabelle und

für jeden Zulassungsstaat der bei einer gründlicheren Kontrolle überprüften Fahrzeuge eine separate detaillierte Tabelle mit Angaben zu den in jeder Fahrzeugklasse kontrollierten Punkten und festgestellten Mängeln.

ÜBERSICHTSTABELLE

über alle (anfänglichen und gründlicheren) Kontrollen

bis Jahr
[X+1]

Jahr [X]

Berichtszeitraum

z. B. Belgien

Berichterstattender Mitgliedstaat:

Fahrzeug-klasse:	[...]		N2		N3		M2		M3		O3		O4		Andere Klassen (fakultativ)		Gesamt	
	[...]	[...]	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht kontrollierter Fahrzeuge
Österreich																		
Belgien																		
Bulgarien																		
Kroatien																		
Zypern																		
Tschechische Republik																		
Dänemark																		
Irland																		
Estland																		

<i>Mängel im Einzelnen (zusätzlich)</i>																	
<i>1.1.1</i>																0	0
<i>1.1.2</i>																0	0
...																0	0
<i>2.1.1</i>																0	0
<i>2.1.2</i>																0	0
...																0	0
<i>3.1</i>																0	0
<i>3.2</i>																0	0
...																0	0
<i>20.6.2</i>																0	0
<i>30</i>																0	0
Gesamtzahl der Gruppe "nicht vor-schriftsmäßig"														0		0	0
