



RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 18. Juli 2013 (25.07)
(OR. en)

11618/13

Interinstitutionelles Dossier:
2012/0186 (COD)

CODEC 1615
TRANS 358
PE 316

INFORMATORISCHER VERMERK

des	Generalsekretariats
für den	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Betr.:	Vorschlag für eine Verordnung 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 – Ergebnisse der Beratungen des Europäischen Parlaments (Straßburg, 1.-4. Juli 2013)

I. EINLEITUNG

Die Berichterstatterin, Frau Olga SEHNALOVA (S&D – CZ), hat im Namen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr einen Bericht mit 73 Abänderungen (Abänderungen 1-73) an dem Verordnungsvorschlag vorgelegt.

Von der S&D-Fraktion wurden vier Abänderungen (Abänderungen 74-77) eingebracht.

II. AUSSPRACHE

Siehe informatorischen Vermerk (Dokument 11619/13) zur gemeinsamen Aussprache über Verkehrssicherheit, die am 1. Juli 2013 stattgefunden hat.

III. ABSTIMMUNG

Bei der Abstimmung am 2. Juli 2013 nahm das Europäische Parlament 66 Abänderungen an (Abänderungen 1- 20, 28- 35, 37, 39- 50, 52-73 und 75-77), die diesem Vermerk im Wortlaut beigefügt sind.

Die Abstimmung über die legislative Entschließung wurde auf eine spätere Tagung verschoben, so dass die erste Lesung noch nicht abgeschlossen ist. Der Gegenstand wurde gemäß Artikel 57 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Europäischen Parlaments an den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr zurücküberwiesen, damit die Verhandlungen mit dem Rat beginnen können.

Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen *I**

Abänderungen des Europäischen Parlaments vom 2. Juli 2013 zu dem 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 (COM(2012)0382 – C7-0188/2012 – 2012/0186(COD))¹

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Abänderung 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(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.**

Geänderter Text

(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. **Verkehrssicherheit sollte vor allem mit Hilfe von Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen sichergestellt werden.** **Unterwegskontrollen von Nutzfahrzeugen sollten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen lediglich ergänzen und auf Fahrzeuge abzielen,** von denen eine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht.

Abänderung 2

¹ Der Gegenstand wurde gemäß Artikel 57 Absatz 2 Unterabsatz 2 der Geschäftsordnung zur erneuten Prüfung an den zuständigen Ausschuss zurücküberwiesen (A7-0207/2013).

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(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.**

Geänderter Text

(4) Zahlreiche technische Standards und Anforderungen im Bereich der Fahrzeugsicherheit **sowie Umweltstandards** 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 **in technischer Hinsicht verkehrs- und betriebstüchtig bleiben.**

Abänderung 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Da nach dem Bericht der Kommission über die Umsetzung der Richtlinie 2000/30/EG zahlreiche Fahrzeuge, die für Unterwegskontrollen angehalten werden, keine Mängel aufweisen, sollte sich die Auswahl der den Unterwegskontrollen zu unterziehenden Fahrzeuge nach dem Risikoprofil der Betreiber richten und auf Unternehmen mit hohem Risikopotenzial abzielen, um den Aufwand für die Betreiber zu verringern, die ihre Fahrzeuge ordnungsgemäß instand halten.

Abänderung 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

(6) Die Unterwegskontrollen sollten mittels eines Systems für die Risikoeinstufung durchgeführt werden. ***Die Mitgliedstaaten können sich auf das Risikoeinstufungssystem stützen, das mit der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates eingeführt wurde.***

Geänderter Text

(6) Die ***technischen*** Unterwegskontrollen sollten ***daher*** mittels eines Systems für die Risikoeinstufung durchgeführt werden, das ***auf der Anzahl und Schwere der Mängel beruht, die gemäß den standardisierten Bescheinigungen über die technische Überwachung sowie den Berichten über vorangegangene technische Unterwegskontrollen an den Fahrzeugen einzelner Betreiber festgestellt wurden.***

Abänderung 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) Angesichts des Umfangs des Nutzfahrzeugverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten und um jede Diskriminierung aufgrund des Landes, in dem das Nutzfahrzeug zugelassen worden ist, zu vermeiden, sollte das System für die Risikoeinstufung in der gesamten Union eingeführt werden und auf einer angemessenen Vereinheitlichung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen und der Unterwegskontrollen in allen Mitgliedstaaten basieren.

Abänderung 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(6b) Mit der Verordnung (EG)
Nr. 1071/2009 des Europäischen
Parlaments und des Rates vom
21. Oktober 2009 zur Festlegung
gemeinsamer Regeln für die Zulassung
zum Beruf des
Kraftverkehrsunternehmers wurde das
Europäische Register der
Kraftverkehrsunternehmen (ERRU)
eingerichtet. Das ERRU ermöglicht eine
Vernetzung der einzelstaatlichen
elektronischen Register der
Kraftverkehrsunternehmen in der
gesamten Union unter Einhaltung der
EU-Vorschriften über den Schutz
personenbezogener Daten. Die Nutzung
dieses Systems, das von den jeweils
zuständigen Behörden der einzelnen
Mitgliedstaaten betrieben wird,
ermöglicht eine Zusammenarbeit
zwischen den Mitgliedstaaten und
verringert die Kosten, die die Kontrollen
sowohl für die Unternehmen als auch für
die Behörden verursachen.**

Abänderung 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(7a) Landwirtschaftliche Zugmaschinen
mit einer bauartbedingten
Höchstgeschwindigkeit von über 40 km/h
werden in manchen Fällen verwendet, um
im gewerblichen Güterkraftverkehr
Lastkraftwagen zu ersetzen. Es sollte
sichergestellt werden, dass in Fällen, wo
landwirtschaftliche Zugmaschinen auf
diese Weise genutzt werden, sie bei
technischen Unterwegskontrollen ebenso**

behandelt werden wie Lastkraftwagen.

Abänderung 8

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) Um unnötige Verwaltungslasten und -kosten zu vermeiden und die Wirksamkeit der Kontrollen zu verbessern, **sollten vorrangig Fahrzeuge ausgewählt werden**, die von Unternehmen betrieben werden, die Sicherheits- und Umweltschutzstandards nicht einhalten; Fahrzeuge, die von verantwortungsvollen und sicherheitsbewussten Wirtschaftsteilnehmern betrieben und ordnungsgemäß *instand gehalten* werden, **sollten** weniger häufig kontrolliert werden, so dass diese Betreiber für ihr Verhalten belohnt werden.

Geänderter Text

(10) Um unnötige Verwaltungslasten und -kosten zu vermeiden und die Wirksamkeit der Kontrollen zu verbessern, **sollte es den zuständigen nationalen Behörden möglich sein, zu beschließen, dass die** Fahrzeuge, die von Unternehmen betrieben werden, die Sicherheits- und Umweltschutzstandards nicht einhalten, **vorrangig ausgewählt werden, während** Fahrzeuge, die von verantwortungsvollen und sicherheitsbewussten Wirtschaftsteilnehmern betrieben und ordnungsgemäß *instand gehalten* werden, weniger häufig kontrolliert werden, so dass diese Betreiber für ihr Verhalten belohnt werden.

Abänderung 9

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

(11) Technische Unterwegskontrollen sollten aus einer anfänglichen und gegebenenfalls zusätzlichen Kontrollen bestehen. In beiden Fällen sollten alle relevanten Teile und Systeme der Fahrzeuge erfasst werden. Um für eine stärkere Harmonisierung der Kontrollen zu sorgen, sollten für alle denkbaren Prüfpositionen Prüfverfahren und Beispiele für Mängel und deren Bewertung anhand ihrer Schwere eingeführt werden.

Geänderter Text

(11) Technische Unterwegskontrollen sollten aus einer anfänglichen und gegebenenfalls zusätzlichen Kontrollen bestehen. In beiden Fällen sollten alle relevanten Teile und Systeme der Fahrzeuge erfasst werden, **einschließlich der Sicherung der Ladung**. 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. **Die Anwendung der Normen für die Ladungssicherung und für ihre**

Bewertung sollte gefördert werden.

Abänderung 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11a) Da die Leistungsfähigkeit von Reifen eng an den Reifendruck gekoppelt ist, sollte die Ausweitung der verpflichtenden Ausstattung mit Kontrollsystmen für den Reifendruck gemäß der Verordnung 64.02 der UNECE (VN-Wirtschaftskommission für Europa) auf Nutzfahrzeuge erwogen werden. Wird dieser Beschluss gefasst, sollte das Funktionieren dieser Systeme im Verlauf von technischen Unterwegskontrollen überprüft werden.

Abänderung 11

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11b) Die Mitgliedstaaten können die Ladungssicherung bei technischen Unterwegskontrollen gemäß den bestehenden Normen überprüfen. Das Ergebnis dieser Kontrollen sollte nicht in das Risikoeinstufungssystem eingespeist werden, bevor die Vorschriften zur Ladungssicherung auf Unionsebene vereinheitlicht werden. Solange es diese Vereinheitlichung noch nicht gibt, sollte die Anwendung der europäischen Normen und der „European Best Practice Guidelines on Cargo Securing for Road Transport“ (europäische Leitlinien für optimale Verfahren zur Ladungssicherung im Straßenverkehr) gefördert werden.

Abänderung 12

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(12) In mehreren Mitgliedstaaten werden Berichte über technische Unterwegskontrollen elektronisch erstellt. In solchen Fällen **sollten die Vorteile der elektronischen Datenübermittlung umfassend genutzt werden und ein Rückgriff auf das Ausdrucken der Berichte** über die technische Unterwegskontrolle **so selten wie möglich erfolgen**. 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 **wie immer gearteten** zusätzlichen Verwaltungsaufwand erfolgen kann.

Abänderung 13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

(13) Durch den Einsatz von mobilen Kontrolleinheiten werden die Kosten und Verzögerungen für die Wirtschaftsteilnehmer verringert, da umfangreichere Kontrollen unmittelbar am Straßenrand vorgenommen werden können. **Unter besonderen umständen** können auch Prüfstellen herangezogen werden, um genauere Kontrollen vorzunehmen.

Geänderter Text

(13) Durch den Einsatz von mobilen Kontrolleinheiten werden die Kosten und Verzögerungen für die Wirtschaftsteilnehmer verringert, da umfangreichere Kontrollen unmittelbar am Straßenrand vorgenommen werden können. **Es** können auch Prüfstellen herangezogen werden, um genauere Kontrollen vorzunehmen, **sofern sich diese in der Nähe befinden**.

Abänderung 14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) Das Personal, das anfängliche Unterwegskontrollen vornimmt, sollte über die entsprechenden Qualifikationen verfügen, um Sichtprüfungen wirksam durchführen zu können.

Abänderung 15

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(14a) Für die Durchführung der anfänglichen Unterwegskontrolle sollten keine Gebühren von Unternehmen oder Fahrern erhoben werden. Um jedoch die Kosten für die Nutzung von technischen Anlagen für eine eingehendere technische Unterwegskontrolle durch eine mobile Kontrolleinheit oder durch eine Prüfstelle in der Nähe einzudämmen, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, eine Gebühr zu erheben, wenn schwerwiegende oder gefährliche Mängel festgestellt worden sind, die darauf hinweisen, dass das Unternehmen, das das Fahrzeug betreibt, seiner Verantwortung nicht nachgekommen ist, das Fahrzeug verkehrstüchtig zu halten. Um die finanzielle Belastung für diese Unternehmen zu beschränken, sollte die Gebühr nicht höher sein als die Gebühr für eine Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung bei einem Fahrzeug derselben Fahrzeugklasse. Alle Gewinne oder Einnahmen aus der Erhebung dieser Gebühren sollten für die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr verwendet werden.

Abänderung 16

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(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, *insbesondere in Bezug auf die bei technischen Unterwegskontrollen geprüften Nutzfahrzeugklassen, die Anzahl und Art der festgestellten Mängel und ihre Schwere*. 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.

Abänderung 17

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17

Vorschlag der Kommission

(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 vorgenommen Unterwegskontrollen mitteilen. Die Kommission sollte dem Europäischen Parlament Bericht über die erhobenen Daten erstatten.

Geänderter Text

(17) Um eine Überwachung der Umsetzung des Systems der Unterwegskontrollen in der Union zu ermöglichen, sollten die Mitgliedstaaten der Kommission **vor dem 31. März jedes zweiten Jahres** die Ergebnisse der von ihnen vorgenommen Unterwegskontrollen mitteilen. Die Kommission sollte dem Europäischen Parlament Bericht über die erhobenen Daten erstatten.

Abänderung 18

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(17a) Um den Zeitverlust für Unternehmen und Fahrer möglichst gering zu halten und um die Wirksamkeit insgesamt zu verbessern, sollte die gemeinsame Durchführung von technischen Unterwegskontrollen und von Kontrollen der Einhaltung von Sozialvorschriften im Straßenverkehr, insbesondere von Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr¹, von Richtlinie 2006/22/EG und von Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr² gefördert werden.

¹ ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.

² ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

Abänderung 19

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

I. Mit dieser Verordnung wird ein System für technische Unterwegskontrollen hinsichtlich der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen eingeführt, die im Gebiet der Mitgliedstaaten am Straßenverkehr teilnehmen.

Abänderung 20

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Technische Unterwegskontrollen werden ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder des Landes, in dem das kontrollierte Nutzfahrzeug zugelassen ist oder in Betrieb genommen wurde, durchgeführt.

Abänderung 75

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Diese Verordnung gilt für Nutzfahrzeuge folgender Klassen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h gemäß der Richtlinie 2007/46/EG **des Europäischen Parlaments und des Rates**:

– Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz (Fahrzeugklassen M2 und M3),

– Kraftfahrzeuge mit **mindestens vier Rädern und mit** einer zulässigen Höchstmasse von bis zu 3 500 kg, die **in der Regel der Güterbeförderung im Straßenverkehr** dienen (Fahrzeugklasse N1),

– Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg zur Beförderung von Gütern (Fahrzeugklassen N2 und N3),

– **Anhänger und Sattelanhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3 500 kg (Fahrzeugklassen O1 und O2)**,

– **Anhänger und Sattelanhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als**

1. Diese Verordnung gilt für Nutzfahrzeuge folgender Klassen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h gemäß der Richtlinie 2007/46/EG **und der Richtlinie 2003/37/EG**:

– Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz **sowie ihre Anhänger** (Fahrzeugklassen M2 und M3),

– Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Höchstmasse von bis zu 3 500 kg, die der Güterbeförderung dienen **sowie ihre Anhänger** (Fahrzeugklasse N1),

– Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg zur Beförderung von Gütern **sowie ihre Anhänger** (Fahrzeugklassen N2 und N3),

3 500 kg (Fahrzeugklassen O3 und O4).

– Zugmaschinen auf Rädern der Klasse T5 mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h, deren Nutzung hauptsächlich im gewerblichen Kraftverkehr auf öffentlichen Straßen erfolgt.

Abänderung 28

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 6

Vorschlag der Kommission

(6) „Nutzfahrzeug“ ein für die **gewerbliche** Beförderung von Gütern oder von Fahrgästen vorgesehenes Kraftfahrzeug und sein Anhänger;

Geänderter Text

(6) „Nutzfahrzeug“ ein für die Beförderung von Gütern oder von Fahrgästen vorgesehenes Kraftfahrzeug und sein Anhänger **für die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen;**

Abänderung 29

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 9

Vorschlag der Kommission

(9) „Unterwegskontrolle“ eine unerwartete technische Kontrolle eines Nutzfahrzeugs, das auf öffentlichen Straßen im Gebiet eines Mitgliedstaats am Straßenverkehr teilnimmt, durch die Behörden oder unter ihrer unmittelbaren Aufsicht;

Geänderter Text

(9) „**technische** Unterwegskontrolle“ eine unerwartete technische Kontrolle eines Nutzfahrzeugs **und der Sicherung seiner Ladung, während** das **Fahrzeug** auf öffentlichen Straßen im Gebiet eines Mitgliedstaats am Straßenverkehr teilnimmt, durch die Behörden oder unter ihrer unmittelbaren Aufsicht;

Abänderung 30

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 10

Vorschlag der Kommission

(10) „Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung“ **Überprüfung, ob die Teile und Bauteile eines Fahrzeugs mit seinen Sicherheits- und Umweltmerkmalen** zum Zeitpunkt der Genehmigung, Erstzulassung, Inbetriebnahme oder Nachrüstung **übereinstimmen**;

Geänderter Text

(10) „Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung“ **eine Kontrolle des Fahrzeugs, um sicherzustellen, dass es auf öffentlichen Straßen sicher benutzt werden kann und die zum Zeitpunkt der Genehmigung, Erstzulassung, Inbetriebnahme oder Nachrüstung geltenden Sicherheits- und Umweltmerkmale erfüllt**;

Abänderung 31

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 11**

Vorschlag der Kommission

(11) „zuständige Behörde“ eine Behörde oder öffentliche Stelle, **die mit der Durchführung des nationalen Systems für Unterwegskontrollen betraut ist**;

Geänderter Text

(11) „zuständige Behörde“ eine **von einem Mitgliedstaat mit der Verwaltung des Systems für Unterwegskontrollen, gegebenenfalls einschließlich der Durchführung von technischen Unterwegskontrollen, betraute** Behörde oder öffentliche Stelle;

Abänderung 32

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 12 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12a) „Unternehmen“ jede natürliche oder juristische Person, jede Vereinigung oder Gruppe von Personen ohne Rechtspersönlichkeit mit oder ohne Erwerbszweck sowie jede eigene Rechtspersönlichkeit besitzende oder einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit unterstehende offizielle Stelle, die Beförderungen im Straßenverkehr gewerblich oder im Werkverkehr vornimmt;

Abänderung 33

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 14 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(14a) „Sicherheitsprüfung“ eine Sicht-, Leitungs- und Funktionsprüfung von Fahrgestell und Fahrwerk, Verbindungseinrichtung, Lenkung, Reifen, Rädern und Bremsanlage des Nutzfahrzeugs;

Abänderung 34

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 14 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(14b) „Prüfstelle“ eine von einem Mitgliedstaat zur Durchführung von Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen ermächtigte öffentliche oder private Stelle oder Einrichtung;

Abänderung 35

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 14 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(14c) „Betreiber“ eine natürliche oder juristische Person, die ein Fahrzeug betreibt und gleichzeitig dessen Eigentümer ist oder die vom Eigentümer des Fahrzeugs ermächtigt wurde, es zu betreiben.

Abänderung 37

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Jeder Mitgliedstaat führt in jedem Kalenderjahr eine **angemessene Zahl** von anfänglichen Unterwegskontrollen durch.

*Die Gesamtzahl der anfänglichen Unterwegskontrollen entspricht mindestens 5 % der Gesamtzahl **folgender Nutzfahrzeuge gemäß Artikel 2 Absatz 1**, die in seinem Gebiet zugelassen sind:*

- Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz (Fahrzeugklassen M2 und M3),*
 - Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg zur Beförderung von Gütern (Fahrzeugklassen N2 und N3),*
 - Anhänger und Sattelanhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg (Fahrzeugklassen O3 und O4).*
- Mindestens 5 % der Nutzfahrzeuge, die nicht in seinem Gebiet zugelassen sind, dort aber betrieben werden, werden im entsprechenden Verhältnis einer Kontrolle unterzogen.*

Abänderung 76

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6

Vorschlag der Kommission

1. **Auf nationaler Ebene** wird ein System für die Risikoeinstufung für Unterwegskontrollen eingeführt, das auf der Anzahl und Schwere der Mängel

Geänderter Text

1. **Um die Wirksamkeit der technischen Unterwegskontrollen zu verbessern**, wird ein System für die Risikoeinstufung für Unterwegskontrollen eingeführt, das auf

beruht, die an **Fahrzeugen einzelner Unternehmen** festgestellt wurden. Das Risikoeinstufungssystem wird von der zuständigen Behörde **des** jeweiligen Mitgliedstaats angewendet.

der Anzahl und Schwere der Mängel beruht, die **bei Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen und technischen Unterwegskontrollen auf Unionsebene an Nutzfahrzeugen** festgestellt wurden. Das Risikoeinstufungssystem **beruht auf einem einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen in der gesamten Union** und wird von der zuständigen Behörde **in dem** jeweiligen Mitgliedstaats angewendet.

Drei Jahre nach dem Inkrafttreten der Verordnung Nr. XXX/XXX des Europäischen Parlaments und des Rates über die regelmäßige technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeughänger und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG müssen Bescheinigungen über die technische Überwachung und Berichte über technische Unterwegskontrollen einem Formblatt der EU entsprechen.

2. Jedem Unternehmen, das im System für die Risikoeinstufung aufgeführt wird, **wird** ein Risikoprofil zugewiesen, dem die Kriterien **in** Anhang I zugrundeliegen.

2. Nach Ablauf der Frist gemäß Absatz 1 wird jedem Unternehmen, das im System für die Risikoeinstufung aufgeführt wird, ein Risikoprofil zugewiesen, dem die **folgenden** Kriterien **gemäß** Anhang I zugrundeliegen:

- **Anzahl der Mängel,**
- **Schwere der Mängel,**
- **Anzahl der Kontrollen oder Überprüfungen,**
- **Zeitfaktor.**

Unternehmen werden nach folgendem Risikoprofil eingeteilt:

- hohes Risiko,
- mittleres Risiko,
- geringes Risiko.

Unternehmen werden nach folgendem Risikoprofil eingeteilt:

- hohes Risiko,
- mittleres Risiko,
- geringes Risiko.

Damit Unternehmen ihr Risikoprofil verbessern können, werden bei der Risikoeinstufung des jeweiligen Unternehmens Angaben zur Einhaltung der Anforderungen an die Verkehrssicherheit durch die Unternehmen herangezogen, die in

freiwilligen regelmäßigen Verkehrssicherheitskontrollen erhoben wurden, die in folgenden Zeitabständen durchgeführt werden:

- Fahrzeuge der Klasse N2 mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 t: erstmals ab dem 42. Monat nach Erstzulassung und für die weiteren Sicherheitsprüfungen alle sechs Monate nach der zuletzt durchgeföhrten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung;*
- Fahrzeuge der Klasse N3: erstmals ab dem 30. Monat nach Erstzulassung und für die weiteren Sicherheitsprüfungen alle sechs Monate nach der zuletzt durchgeföhrten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung;*
- Fahrzeuge der Klasse O4: erstmals ab dem 30. Monat nach Erstzulassung und für die weiteren Sicherheitsprüfungen alle sechs Monate nach der zuletzt durchgeföhrten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung.*

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

3. Bei der Umsetzung des Systems für die Risikoeinstufung für Unterwegskontrollen **stützen** sich die Mitgliedstaaten auf das Risikoeinstufungssystem, das gemäß **der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009** eingeführt wurde.

Vier Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung beinhaltet das Risikoeinstufungssystem Angaben zur Verkehrssicherheit der in Artikel 2 genannten Fahrzeuge.

Abänderung 39

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Fahrer eines in einem Mitgliedstaat

Geänderter Text

1. Fahrer eines in einem Mitgliedstaat

zugelassenen Fahrzeugs müssen die Prüfbescheinigung über die letzte technische Überwachung sowie gegebenenfalls über die letzte Unterwegskontrolle im Fahrzeug mitführen.

zugelassenen Fahrzeugs müssen die Prüfbescheinigung über die letzte technische Überwachung sowie gegebenenfalls über die letzte Unterwegskontrolle im Fahrzeug mitführen. *Wenn diese Bescheinigungen in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, in elektronischer Form vorliegen, dürfen die Behörden nicht fordern, dass sie als Papierfassung im Fahrzeug mitgeführt wird.*

Abänderung 40

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die **einzelnen Unternehmen** müssen dafür sorgen, dass die von ihnen betriebenen Fahrzeuge jederzeit den technischen Vorschriften entsprechen.

Geänderter Text

3. **Unternehmen**, die *Fahrzeuge betreiben, für die die Vorschriften der Verordnung gelten*, sorgen dafür, dass die von ihnen betriebenen Fahrzeuge jederzeit den technischen Vorschriften entsprechen **und dass die Prüfbescheinigung sowie ein Nachweis über die jüngste Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung gemäß Artikel 10 der Verordnung XX [über die regelmäßige technische Überwachung] im Original oder als beglaubigte Kopie im Fahrzeug mitgeführt werden.**

Abänderung 41

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die einzelnen Unternehmen müssen dafür sorgen, dass die von ihnen betriebenen Fahrzeuge jederzeit den technischen Vorschriften entsprechen.

Geänderter Text

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Abänderung 42

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 9

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Abänderung 43

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

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

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

Geänderter Text

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

- a) eine Kontrolle der Prüfbescheinigung **der zuletzt durchgeführten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung, ein Nachweis gemäß Artikel 10 der Verordnung XX [über die regelmäßige technische Überwachung]** und, falls vorhanden, des **neuesten** Berichts über eine technische Unterwegskontrolle, die gemäß Artikel 7 Absatz 1 im Fahrzeug mitgeführt werden;
- b) eine Sichtprüfung des **technischen** Zustands des Fahrzeugs.

Abänderung 44

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 – Absatz 1 – Unterabsatz 2 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ba) möglicherweise Überprüfung, ob die anderen für den Betrieb eines Nutzfahrzeugs in der Union geltenden Bestimmungen erfüllt sind;

Abänderung 45

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 – Absatz 2 – Unterabsatz 2 – Spiegelstrich 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– Fahrgestell und Fahrwerk,

Abänderung 46

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 – Absatz 2 – Unterabsatz 2 – Spiegelstrich 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

*– Achsen, Räder, Reifen **und**
Aufhängung,*

Abänderung 47

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 – Absatz 2 – Unterabsatz 2 – Spiegelstrich 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– Verbindungseinrichtung,

Abänderung 48

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 – Absatz 2 – Unterabsatz 2 – Spiegelstrich 4

Vorschlag der Kommission

– Umweltbelastung.

Geänderter Text

– Umweltbelastung: **Lärm und Abgase.**

Abänderung 49

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 – Absatz 2 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Bei der Kontrolle jedes dieser Bereiche werden alle in Anhang II aufgelisteten, für diese Bereiche **als erforderlich betrachteten und** relevanten Positionen berücksichtigt.

Abänderung 50

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 – Absatz 2 – Unterabsatz 4

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Der Prüfer kann darüber hinaus **und bei Bestehen eines möglichen Sicherheitsrisikos gegebenenfalls** andere in Anhang II *Teil 1* aufgeführte Positionen überprüfen und dabei alle in diesem Anhang genannten Positionen berücksichtigen, **die für diese Bereiche als erforderlich betrachtet werden und relevant sind.**

Abänderung 77

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 10 – Absatz 2 – Unterabsatz 5

Vorschlag der Kommission

Wenn aus der Prüfbescheinigung oder einem Bericht über eine

Geänderter Text

Wenn aus der Prüfbescheinigung **der zuletzt durchgeföhrten Verkehrs- und**

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

Betriebssicherheitsprüfung, der freiwilligen regelmäßigen Verkehrssicherheitskontrolle 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 ***derartige*** Kontrolle ist aufgrund eines offensichtlichen Mangels gerechtfertigt.

Abänderung 52

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Sollen Kontrollen in einer Prüfstelle ausgeführt werden, ***darf der Ort der anfänglichen Unterwegskontrolle nicht weiter als 10 km von dieser Prüfstelle entfernt sein.***

Geänderter Text

2. Sollen Kontrollen in einer Prüfstelle ausgeführt werden, ***so sind diese unverzüglich und in der nächstgelegenen Prüfstelle vorzunehmen.***

Abänderung 53

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Mobile Kontrolleinheiten müssen über eine Ausrüstung verfügen, die zur Durchführung einer Unterwegskontrolle geeignet ist, und zwar mindestens zur Beurteilung des Zustands von Bremsen, Lenkung, Aufhängung und Emissionen des Fahrzeugs.

Geänderter Text

3. Mobile Kontrolleinheiten verfügen über eine Ausrüstung, die zur Durchführung einer Unterwegskontrolle geeignet ist, und zwar mindestens zur Beurteilung des Zustands von Bremsen, Lenkung, Aufhängung und Emissionen des Fahrzeugs ***sowie zum Wiegen des Fahrzeugs.***

Abänderung 54

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 12 – Absatz 2 – Spiegelstrich 3

Vorschlag der Kommission

– gefährliche Mängel, die eine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen, *so dass das Fahrzeug unter keinen Umständen* am Straßenverkehr *teilnehmen darf*.

Geänderter Text

– gefährliche Mängel, die eine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen **und das Verbot der Teilnahme des Fahrzeugs** am Straßenverkehr **durch den betroffenen Mitgliedstaat oder seine zuständigen Behörden rechtfertigen**.

Abänderung 55

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13

Vorschlag der Kommission

Artikel 13

Besondere Vorschriften für die Kontrolle der Ladungssicherung

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

Geänderter Text

Artikel 13

Kontrolle der Ladungssicherung

Die Prüfer können an einem Fahrzeug eine Kontrolle der Ladungssicherung gemäß *den bestehenden Normen* vornehmen. *Das Ergebnis einer derartigen Kontrolle wird nicht in das Risikoeinstufungssystem eingespeist, bevor die Vorschriften zur Ladungssicherung auf Unionsebene vereinheitlicht werden.*

Vor dem ... [Anpassung an den in Artikel 18a genannten Termin des Vorschlags einer Verordnung über die regelmäßige technische Überwachung] legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, in dem das Niveau der Vereinheitlichung im Bereich Ladungssicherung im Straßenverkehr und der Durchführung von diesbezüglichen Unterwegskontrollen dargestellt und die Methoden analysiert werden, mit denen sichergestellt werden soll, dass Unternehmen, die das Fahrzeug betreiben, sowie Verlader, Spediteure, Lader und andere einschlägige Wirtschaftsteilnehmer, die mit Ladung

umgehen, die Anforderungen an die Ladungssicherung erfüllen.

Dem Bericht wird gegebenenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag beigefügt.

Abänderung 56

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Jeder bei einer anfänglichen oder einer ausführlicheren Kontrolle entdeckte schwerwiegende Mangel muss unverzüglich ***in der Nähe des Kontrollorts*** behoben werden.

Geänderter Text

1. Jeder bei einer anfänglichen oder einer ausführlicheren Kontrolle entdeckte schwerwiegende Mangel muss unverzüglich ***an einem Ort mit der entsprechenden technischen Ausstattung*** behoben werden, ***der dem Ort der ursprünglichen oder eventuell der ausführlicheren Kontrolle am nächsten ist.***

Abänderung 57

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 3 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

3. Der Prüfer darf ein Fahrzeug, bei dem gefährliche Mängel festgestellt wurden, nicht für den Verkehr freigeben, bis diese Mängel am Ort der Kontrolle behoben worden sind. Der Prüfer **kann gestatten**, dass **ein solches** Fahrzeug benutzt wird, um die nächste Werkstatt zu erreichen, wo diese Mängel behoben werden können, vorausgesetzt, die gefährlichen Mängel sind so weit behoben worden, dass das Fahrzeug diese Werkstatt erreichen kann und es keine unmittelbare Gefahr für die Sicherheit seiner Insassen oder anderer Verkehrsteilnehmer darstellt.

Geänderter Text

3. Der Prüfer darf ein Fahrzeug, bei dem gefährliche Mängel festgestellt wurden, nicht für den Verkehr freigeben, bis diese Mängel am Ort der Kontrolle **oder in einer der nächstgelegenen Werkstätten** behoben worden sind. *Wenn in Bezug auf die in Artikel 10 Absatz 2 genannten Bereiche eines Fahrzeugs Mängel festgestellt werden, gestattet* der Prüfer, dass **das** Fahrzeug benutzt wird, um die nächste Werkstatt zu erreichen, wo diese Mängel behoben werden können, vorausgesetzt, die gefährlichen Mängel sind so weit behoben worden, dass das Fahrzeug diese Werkstatt erreichen kann und es keine unmittelbare Gefahr für die Sicherheit seiner Insassen oder anderer Verkehrsteilnehmer darstellt.

Abänderung 58

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 3 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Abänderung 59

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Der Prüfer teilt der zuständigen Behörde die Ergebnisse der ausführlicheren Unterwegskontrollen innerhalb einer angemessenen Frist nach Durchführung dieser Kontrollen mit. Die zuständige Behörde bewahrt **diese Informationen** für einen Zeitraum von 36 Monaten ab Eingang auf.

Geänderter Text

2. Der Prüfer teilt der zuständigen Behörde die Ergebnisse der ausführlicheren Unterwegskontrollen innerhalb einer angemessenen Frist nach Durchführung dieser Kontrollen **auf elektronischem Wege** mit. Die zuständige Behörde **speist diese Angaben in das einzelstaatliche Register gemäß Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 ein und** bewahrt **sie** für einen Zeitraum von 36 Monaten ab Eingang auf.

Abänderung 60

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Ergebnisse der Unterwegskontrolle werden der Behörde, die das Fahrzeug zugelassen hat, mitgeteilt.

Geänderter Text

3. Die Ergebnisse der Unterwegskontrolle werden **auf elektronischem Wege** der Behörde, die das Fahrzeug zugelassen hat, **dem Fahrzeughalter und, im Falle von in anderen Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeugen, mit Hilfe des ERRU gemäß Verordnung (EG) Nr. 1071/2009** mitgeteilt.

Abänderung 61

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Werden an einem nicht im kontrollierenden Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeug schwerwiegende oder gefährliche Mängel festgestellt,

Geänderter Text

1. Werden an einem nicht im kontrollierenden Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeug schwerwiegende oder gefährliche Mängel festgestellt,

insbesondere solche, die zu einem Verbot der Benutzung des Fahrzeugs führen, so informiert die Kontaktstelle die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, über die Ergebnisse dieser Kontrolle.

Dabei müssen Angaben zu den Positionen des Berichts über die Unterwegskontrolle gemäß Anhang VI **gemacht werden**.

Die Kommission legt die Durchführungsbestimmungen fest, nach denen die zuständige Behörde des Zulassungsmitgliedstaats gemäß dem in Artikel 23 Absatz 2 genannten Prüfverfahren über Fahrzeuge mit schwerwiegenden oder gefährlichen Mängeln informiert wird.

insbesondere solche, die zu einem Verbot der Benutzung des Fahrzeugs führen, so informiert die Kontaktstelle die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, über die Ergebnisse dieser Kontrolle.

Der Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, berücksichtigt diese Information, wenn er die Unternehmen gemäß Artikel 6 Absatz 2 einteilt.

In der Information müssen Angaben zu den Positionen des Berichts über die Unterwegskontrolle gemäß Anhang VI **enthalten sein; diese werden in einem standardisierten Format angegeben und ihre 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 zuständige Behörde des Zulassungsmitgliedstaats gemäß dem in Artikel 23 Absatz 2 genannten Prüfverfahren über Fahrzeuge mit schwerwiegenden oder gefährlichen Mängeln informiert wird.

Abänderung 62

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, informiert **die zuständige Behörde des** kontrollierenden **Mitgliedstaats** über die ergriffenen Maßnahmen **und speist die Angaben darüber in den ERRU ein**.

Abänderung 63

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 18 – Absatz 2 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Werden an einem Fahrzeug schwerwiegende oder gefährliche Mängel festgestellt, wird der Name des Betreibers der Kontaktstelle gemäß Artikel 16 mitgeteilt.

Abänderung 64

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 18 – Absatz 2 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2b. Der Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, setzt die Behörde, die eine technische Unterwegskontrolle durchführt, über das Risikoprofil des Unternehmens, dessen Fahrzeug kontrolliert wird, in Kenntnis. Die Angaben werden innerhalb einer angemessenen Frist auf elektronischem Wege übermittelt. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte betreffend die Bestimmungen für die Übermittlung derartiger Angaben an diese Behörden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 23 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Abänderung 65

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 20 – Absatz 2 – Unterabsatz 2**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Die Kommission *legt* dem Europäischen Parlament *einen* Bericht *vor, in dem* die erhobenen Daten *zusammengefasst werden*.

Abänderung 66

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 22 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 21 gilt [ab Inkrafttreten dieser Verordnung] **auf unbestimmte Zeit.**

Geänderter Text

2. Die Befugnisübertragung **an die Kommission** gemäß Artikel 21 gilt [ab Inkrafttreten dieser Verordnung] **für einen Zeitraum von fünf Jahren. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, sofern das Europäische Parlament oder der Rat nicht spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums Widerspruch gegen eine solche Verlängerung einlegen.**

Abänderung 67

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 24 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die Vorschriften gemäß Absatz 1 sehen Sanktionen vor, wenn ein Fahrer oder Wirtschaftsteilnehmer nicht mit dem Prüfer zusammenarbeitet und wenn er **während einer Prüfung entdeckte Mängel nicht behebt.**

Geänderter Text

2. Die Vorschriften gemäß Absatz 1 sehen Sanktionen vor, wenn ein Fahrer oder Wirtschaftsteilnehmer nicht mit dem Prüfer zusammenarbeitet und wenn er **ein Fahrzeug infolge der Nichteinhaltung von Artikel 14 unrechtmäßig betreibt.**

Abänderung 68

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Teil 2 – Ziffer 5.2.2 – Buchstabe d a (neu)

Vorschlag der Kommission

5.2.2. Räder Sichtprüfung der beiden Seiten jedes Rades

Geänderter Text

5.2.2. Räder Sichtprüfung der beiden Seiten jedes Rades ***da) Rad passt nicht zur Radnabe***

Abänderung 69

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Teil 2 – Ziffer 5.2.3 – Spalte 2: Methode

Vorschlag der Kommission

5.2.3 Reifen Sichtprüfung des gesamten Reifens durch Vor- und Rückwärtsrollen des Fahrzeugs

Geänderter Text

5.2.3 Reifen Sichtprüfung des gesamten Reifens durch Vor- und Rückwärtsrollen des Fahrzeugs

Verwendung eines Druckmessgeräts zur Messung des Reifendrucks; Vergleich mit den vom Hersteller vorgegebenen Werten

Abänderung 70

Vorschlag für eine Verordnung Anhang III – Teil 1 – Überschrift: Gefährliche Mängel – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Mängel, die eine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen. ***Die weitere*** Teilnahme des Fahrzeugs am

Geänderter Text

Mängel, die eine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen ***und das Verbot der*** Teilnahme des Fahrzeugs am

Straßenverkehr **ist nicht gestattet**; in einigen Fällen kann allerdings dessen direkte Überführung an einen bestimmten Ort unter festgelegten Bedingungen erlaubt werden, z. B. zur unverzüglichen Instandsetzung oder zur amtlichen Verwahrung.

Straßenverkehr **durch den betroffenen Mitgliedstaat oder seine zuständigen Behörden rechtfertigen**; in einigen Fällen kann allerdings dessen direkte Überführung an einen bestimmten Ort unter festgelegten Bedingungen erlaubt werden, z. B. zur unverzüglichen Instandsetzung oder zur amtlichen Verwahrung.

Abänderung 71

Vorschlag für eine Verordnung Anhang 3 – Teil 2 – Ziffer 5.2.3 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

5.2.3. Reifen	e) Profiltiefe der Reifen nicht vorschriftsgemäß⁽¹⁾	X	X
<i>Weniger als 80 % der vorgeschriebenen Profiltiefe</i>			

Geänderter Text

5.2.3. Reifen	e) Profiltiefe der Reifen entspricht der gesetzlich vorgegebenen Mindesttiefe	X	X
<i>Profil tiefe der Reifen ist geringer als die gesetzlich vorgegebene Mindesttiefe</i>			

Abänderung 72

Vorschlag für eine Verordnung Anhang 3 – Teil 2 – Ziffer 5.2.3 – Buchstabe g a (neu)

Vorschlag der Kommission

5.2.3. Reifen

Geänderter Text

5.2.3. Reifen	ga) Betriebsdruck in einem der Fahrzeugreifen um 20 % verringert	X	X
---------------	---	---	---

Abänderung 73

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang IV**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

entfällt