



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 18. Juli 2013**

**11619/13**

---

---

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

---

---

**CODEC 1616  
TRANS 359  
PE 317**

### **INFORMATORISCHER VERMERK**

---

des	Generalsekretariats
für den	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Betr.:	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG - Ergebnisse der Beratungen des Europäischen Parlaments (Straßburg, 1.- 4. Juli 2013)

---

#### **I. EINLEITUNG**

Der Berichterstatter, Herr Werner KUHN (PPE-DE), legte im Namen des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr einen Bericht mit 109 Abänderungen (Abänderungen 1-109) am Verordnungsvorschlag vor.

Zehn weitere Abänderungen wurden eingebracht: PPE-Fraktion eine Abänderung (Abänderung 110), ECR-Fraktion zwei Abänderungen (Abänderungen 111 und 112), ADLE-Fraktion zwei Abänderungen (Abänderungen 113 und 114), S&D-Fraktion zwei Abänderungen (Abänderungen 115 und 118) sowie die Fraktionen Verts/ALE und S&D gemeinsam drei Abänderungen (Abänderungen 116, 117 und 119).

## II. AUSSPRACHE

Die Aussprache fand am 1. Juli 2013 als gemeinsame Aussprache über die folgenden drei Dossiers statt:

1. Vorschlag für eine Verordnung über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG [2012/0184 (COD) / Berichterstatter: Werner KUHN (PPE - DE)] - Abstimmungsergebnisse siehe Abschnitt III;
2. 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 [2012/0186 (COD) / Berichterstatterin: Frau Olga SEHNALOVA (S&D - CZ)] - Abstimmungsergebnisse siehe Dokument 11618/13;
3. Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge [2012/0185 (COD) / Berichterstatterin: Frau Vilja SAVISAAR-TOOMAST (ADLE - EE)] - Abstimmungsergebnisse siehe Dokument 11617/13.

Der Berichterstatter für die vorgeschlagene Verordnung über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, Herr Werner KUHN (PPE - DE), eröffnete die Aussprache und

- dankte der Kommission dafür, dass sie diesen Vorschlag in Form einer Verordnung unterbreitet habe, denn eine Richtlinie hätte den Mitgliedstaaten zu viel Spielraum gelassen;
- machte auf die Auswirkungen des Verordnungsvorschlags auf die Bürger Europas und die Mitgliedstaaten aufmerksam und erklärte, dass die technischen Anforderungen und die Prüfungsverfahren aktualisiert worden seien, 80 Seiten Anhänge stellten diese Arbeit unter Beweis. Diese Anforderungen seien als Mindeststandards zu verstehen, die Mitgliedstaaten sollten höhere Standards beibehalten oder einführen dürfen. Das Gleiche sollte für die Häufigkeit der Überwachungen gelten, hier sei ein Kompromiss dahin gehend gefunden worden, dass ein Fahrzeug vier Jahre nach Erstzulassung und danach alle zwei Jahre überprüft werden müsse;
- hielt fest, dass in Bezug auf den Anwendungsbereich der Verordnung eine Einigung für Kraftfahrzeuganhänger, Wohnwagen und Zugmaschinen erzielt worden sei; Kraftfahrzeuganhänger mit einem Gewicht von bis zu 2000 kg und Zugmaschinen mit einer Geschwindigkeit von bis zu 50 km/h, die nicht auf öffentlichen Straßen führen, müssten nicht überprüft werden, während Wohnwagen einer regelmäßigen technischen Überprüfung unterzogen werden müssten;

- machte geltend, dass sich die Situation bei der Einbeziehung von Motorrädern schwieriger darstelle und es deshalb noch weiterer Informationen bedürfe. Bisher müssten Motorräder in der Hälfte der Mitgliedstaaten einer technischen Überprüfung unterzogen werden, während technische Inspektionen in der anderen Hälfte nicht verlangt würden. Die Kommission werde aufgefordert, einen neuen Vorschlag für die technische Überwachung dieser Fahrzeugkategorien bis 2016 zu unterbreiten, ab diesem Zeitpunkt müssten neu zugelassene Motorräder und Kleinkraftfahräder vor ihrer Zulassung einer technischen Überprüfung unterzogen werden;
- stellte fest, dass historische Fahrzeuge von einer technischen Überprüfung ausgeschlossen würden, sofern sie älter als 30 Jahre und in einem historischen Kontext gebaut worden seien.

Die Berichterstatterin für den Vorschlag für eine Verordnung über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen,  
Frau Olga SEHNALOVA (S&D - CZ)

- betonte, dass es europaweit geltender Vorschriften bedürfe, um die Qualität der Überprüfungen zu verbessern und deren Anzahl zu erhöhen. Diese Überprüfungen sollten auf Risikoprofilen beruhen, die auf der Grundlage eines "Risikoeinstufungssystems für Unterwegskontrollen" sowie der Anzahl und der Schwere der während der regelmäßigen Überprüfungen aufgetretenen Mängel erstellt würden. Die Überprüfungen sollten ohne Diskriminierung aufgrund der Nationalität der Fahrer oder des Zulassungsstaats erfolgen;
- führte an, dass regelmäßige Überprüfungen weiterhin das wichtigste Instrument zur Gewährleistung der Verkehrs- und Betriebssicherheit blieben und technische Unterwegskontrollen von Nutzfahrzeugen lediglich ergänzend durchgeführt werden sollten. Die anfänglichen Unterwegskontrollen sollten mindestens 5 % der Gesamtzahl der im Hoheitsgebiet zugelassenen Nutzfahrzeuge entsprechen. Zudem sollten mindesten 5 % der Nutzfahrzeuge, die im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats nicht zugelassen sind, dort jedoch betrieben werden, überprüft werden;
- sprach sich für ein schrittweises Vorgehen aus; erst im dritten Jahr nach der Erstzulassung sollten zusätzliche Überprüfungen eingeführt werden. Für jede Fahrzeugkategorie sollten Profile erstellt und zusätzliche Überprüfungen entsprechend diesem Profil durchgeführt werden;
- erklärte, dass die Überprüfung der Ladungssicherung gemäß den bestehenden technischen Standards ausgeweitet werden sollte. Die Ergebnisse dieser Überprüfungen sollten erst dann in das Risikoeinstufungssystem einfließen, wenn die Vorschriften über die Ladungssicherung auf Unionsebene harmonisiert seien.

Die Berichterstatterin für den Vorschlag für eine Richtlinie über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge, Frau Vilja SAVISAAR-TOOMAST (ADLE - EE)

- betonte, dass mit dem Richtlinienvorschlag das Ziel einer Harmonisierung der Vorschriften der Mitgliedstaaten für die Zulassung von Fahrzeugen und des Bürokratieabbaus verfolgt werde;
- sprach sich für die Einrichtung einer europaweiten Datenbank für alle Zulassungsdokumente aus. Eine solche Datenbank würde technische Informationen, für das Fahrzeug geltende Umweltvorschriften, das Ergebnis der letzten technischen Überprüfung sowie den Termin der nächsten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung enthalten. Ein solches System trüge zur besseren Anerkennung und Gültigkeit einer in einem anderen Mitgliedstaat durchgeführten technischen Überprüfung bei;
- plädierte für die Möglichkeit der Abmeldung eines Fahrzeugs und der Löschung der alten Daten im System, beispielsweise wenn ein Fahrzeug verkauft oder gestohlen worden sei und nicht mehr vom bisherigen Besitzer betrieben werde;
- merkte an, dass sie persönlich davon überzeugt sei, dass die Vorschrift betreffend die Größe des Zulassungsdokuments harmonisiert werden müsste, obgleich diese Abänderung vom Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr nicht unterstützt worden sei.

Der Vizepräsident der Kommission Herr Siim KALLAS

- begrüßte die Fortschritte bei den Bestimmungen, mit denen Interessenkonflikte bei der Durchführung von Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen vermieden werden sollen. Er hob zudem hervor, dass der Verwaltungsaufwand bei Unterwegskontrollen von Fahrzeugen, von denen die größte Gefahr ausgehe, verringert würde;
- bedauerte jedoch, dass Motorräder nicht regelmäßigen obligatorischen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen unterzogen werden müssten und vom Rechtsakt ausgeschlossen seien, obwohl Motorradfahrer am häufigsten bei Unfällen umkämen. Die Gruppe der 17 Mitgliedstaaten, die Prüfungen für diese Fahrzeuge eingeführt hätten, berichteten von erheblich geringeren Zahlen von Todesfällen;
- stellte fest, dass die Vorschriften für leichte Nutzfahrzeuge, die als Ersatz für schwere Nutzfahrzeuge eingesetzt würden und häufig tödliche Unfälle verursachten, ebenfalls nicht sehr ambitioniert seien;
- brachte seine Enttäuschung darüber zum Ausdruck, dass die vorgeschlagene Erhöhung der Häufigkeit von Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen für historische Fahrzeuge ebenfalls nicht übernommen worden sei.

Herr Markus FERBER (PPE – DE), der im Namen seiner Fraktion sprach,

- dankte dem Berichterstatter, Herrn Kuhn, für den erzielten Kompromiss und betonte, dass nicht die Häufigkeit der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen, sondern deren Qualität für die Straßenverkehrssicherheit ausschlaggebend sei;
- gab zu bedenken, dass die Zahl der Unterwegskontrollen nicht nur in Relation zu den in einem Land zugelassenen LKW, sondern auch in Relation zur Anzahl der LKW, die das Land durchqueren, zu setzen sei;
- führte an, dass beim Risikoeinstufungssystem für Unterwegskontrollen die Möglichkeit eingeräumt werden sollte, die Risikobewertungsstufe zu verbessern, indem zusätzlich zu den obligatorischen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen in Eigeninitiative technische Überprüfungen veranlasst würden;
- sprach sich dafür aus, Lieferwagen auszuschließen, da die Kommission nicht nachweisen könne, dass höhere Zulassungszahlen bei diesen Fahrzeugen zu höheren Unfallzahlen führten. Deshalb würden die neuen Vorschriften lediglich für LKW mit einem Gewicht von über 3,5 t den neuen Vorschriften gelten.

Herr Said EL KHADROUI (S&D – BE), der im Namen seiner Fraktion sprach,

- dankte der Kommission für den Vorschlag und unterstützte sie in ihrem Vorgehen. Er hob hervor, dass seine Fraktion bei den Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen einem 4-2-1-Intervall den Vorzug gegeben hätte, doch dieser Vorschlag habe im Ausschuss nicht die erforderliche Mehrheit erhalten. Seine Fraktion unterstütze deshalb nun den Kompromiss 4-2-2, hoffe jedoch, dass die Mitgliedstaaten von der Möglichkeit Gebrauch machen würden, auf nationaler Ebene strengere Vorschriften zu erlassen;
- bedauerte – ebenso wie die Kommission –, dass Zweiradfahrzeuge nicht wie von der Kommission vorgeschlagen regelmäßig überprüft würden. Er plädierte für weitere Untersuchungen, die die positiven Ergebnisse in den Mitgliedstaaten, in denen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen für Motorräder existieren, untermauern würden. Die Kommission könne anhand dieser Informationen die notwendigen Vorschriften zu einem späteren Zeitpunkt vorschlagen;
- betonte, dass die vorgeschlagenen neuen Vorschriften zur Bekämpfung von Betrug und der Manipulation von Kilometerzählern beitragen würden.

Herr Phil BENNION (ADLE - UK), der im Namen seiner Fraktion sprach,

- unterstrich die Notwendigkeit harmonisierter Mindeststandards für technische Vorschriften für Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen auf europäischer Ebene, da Fahrzeuge überall in Europa am Straßenverkehr teilnehmen dürften. Da diese Standards in vielen Mitgliedstaaten bereits relativ hoch seien, sollten sie beibehalten und in der gesamten Union angehoben werden;
- unterstützte generell den Kommissionsvorschlag, einschließlich der Unterwegskontrollen von Kraftfahrzeuganhängern und Wohnwagen sowie der Einbeziehung dieser Fahrzeuge in das Risikoeinstufungssystem. Er bat die Kommission jedoch um eine Begründung und um Nachweise, warum die regelmäßige Überprüfung von Kraftfahrzeuganhängern und Wohnwagen gefordert werden solle; selbst in dieser Phase des Verfahrens seien diese Informationen sehr willkommen.

Frau Isabelle DURANT (Verts/ALE – FR) sprach im Namen ihrer Fraktion und

- betonte, dass Motorräder in den Anwendungsbereich der Verordnung über die technische Überwachung aufgenommen werden müssten. Es sei nicht zu rechtfertigen, dass Fahrzeuge mit vier Rädern überprüft werden müssten, während zwei- oder dreirädrige Fahrzeuge ausgenommen seien, insbesondere angesichts des hohen Anteils dieser Fahrzeugkategorie an tödlichen Unfällen;
- befürwortete, dass auf der Grundlage von Studien der Kommission ab 2016 Vorschriften für die technische Überprüfung von großen Motorrädern und ab 2018 für kleinere eingeführt werden sollten.

Herr Philip BRADBURN (ECR - UK) begrüßte im Namen der ECR-Fraktion insbesondere den Bericht über die Zulassungsdokumente und dankte der Berichterstatterin für die erzielte Einigung, die für Großbritannien annehmbar sein dürfte. Den Bedenken wegen eines obligatorischen Austauschs von Datenbankinformationen sei Rechnung getragen und somit die nationale Souveränität über die von den Mitgliedstaaten erhobenen Daten gewahrt worden. Das neue System der erneuten Zulassung von Fahrzeugen in Europa dürfte einfacher und weniger bürokratisch sein.

Herr Jacky HENIN (GUE/NGL – FR) sprach im Namen seiner Fraktion und

- unterstützte die Einführung und die Harmonisierung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen auf europäischer Ebene;
- erinnerte daran, dass die Bürger mit dem geringsten Einkommen wegen der Sparmaßnahmen oft ältere Fahrzeuge hätten und von den technischen Überprüfungen besonders betroffen wären. Er schlug vor, die Kaufkraft der Bürger zu stärken und die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern.

Jaroslav PASKA (EFD - SK) sprach im Namen seiner Fraktion und

- warnte davor, dass verstärkte technische Überprüfungen zu Bußgeldern und unfairen Kosten führen würden, wenn der Besitzer ein solches Fahrzeug weiterhin betreibe;
- hob hervor, dass Fahrzeuge künftig nicht mehr betrieben werden könnten und in der Garage stehen bleiben müssten, weil Ersatzteile häufig nicht verfügbar seien;
- betonte, dass gute Vorschriften allein oft nicht ausreichen und vielmehr alles von der Umsetzung abhängen würde.

### **III. ABSTIMMUNG**

Bei der Abstimmung am 2. Juli 2013 nahm das Europäische Parlament 109 Abänderungen (Abänderungen 1 - 6, 8 - 36, 38 - 48, 50 - 109, 110, 115 und 117) an, deren Wortlaut in der Anlage wiedergegeben ist.

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.

**Technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern  
\*\*\*I**

**Abänderungen des Europäischen Parlaments vom 2. Juli 2013 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD))<sup>1</sup>**

**(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)**

**Abänderung 1**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 3**

*Vorschlag der Kommission*

(3) Die technische Überwachung ist Teil eines breiter angelegten 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 breiter angelegten 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. **Regelmäßige Überprüfungen sollten das wichtigste Instrument zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit sein. Technische Unterwegskontrollen von Nutzfahrzeugen sollten nur eine ergänzende Maßnahme zu regelmäßigen Überprüfungen darstellen und auf Fahrzeuge abzielen,** von denen eine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht.

---

<sup>1</sup> Der Gegenstand wurde gemäß Artikel 57 Absatz 2 Unterabsatz 2 der Geschäftsordnung zur erneuten Prüfung an den zuständigen Ausschuss zurücküberwiesen (A7-0210/2013).



## Abänderung 2

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(3a) Alle Fahrzeuge, die am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, müssen, unbeschadet der vorgeschriebenen regelmäßigen Überprüfung ihrer Verkehrstüchtigkeit, jederzeit verkehrstüchtig sein, wenn sie sich im Gebrauch befinden.***

## Abänderung 3

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(3b) Die Umsetzung von Maßnahmen zur Sicherstellung der Verkehrstüchtigkeit sollte Sensibilisierungskampagnen beinhalten, die sich auf Fahrzeugeigentümer konzentrieren und darauf abzielen, dass Fahrzeugeigentümer aus grundlegenden Kontrollen an ihren Fahrzeugen bewährte Verfahren und Gewohnheiten entwickeln.***

## Abänderungen 4 und 115

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(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 der regelmäßigen technischen Überwachung dafür gesorgt werden, dass einmal in Verkehr gebrachte Fahrzeuge während ihrer gesamten Lebensdauer den

(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 der regelmäßigen technischen Überwachung dafür gesorgt werden, dass einmal in Verkehr gebrachte Fahrzeuge während ihrer gesamten Lebensdauer den

Sicherheitsstandards genügen. **Dieses System sollte** für die Fahrzeugklassen gemäß der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates, 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 Fahrzeuge und der Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 74/150/EWG gelten.

Sicherheitsstandards genügen. **Alle nachträglich eingebauten Ausrüstungsteile, die sich auf die Sicherheits- und Umweltmerkmale des Fahrzeugs auswirken, dürfen den Zustand dieser Merkmale, wie er bei der Genehmigung, der Erstzulassung oder der Inbetriebnahme war, nicht beeinträchtigen. Die Mitgliedstaaten könnten einzelstaatliche Anforderungen für die technische Überwachung der Fahrzeugklassen gemäß der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge einführen; dieses nationale System zur Sicherstellung der Verkehrstüchtigkeit sollte für die Fahrzeugklassen gemäß 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 Fahrzeuge und der Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge gelten.**

## Abänderung 5

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(5a) Jede frühzeitige Offenlegung eines verkehrssicherheitsrelevanten Mangels an einem Kraftfahrzeug trägt zur Behebung eben dieses Mangels und damit zur Vermeidung eines Unfalls bei und die**

*eingesparten Unfallfolgekosten sollten zum Aufbau eines Bonussystems beitragen.*

## Abänderung 6

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

#### *Vorschlag der Kommission*

(6) Ein großer Teil der Gesamtemissionen im Straßenverkehr, vor allem der CO<sub>2</sub>-Emissionen, ist auf eine Minderheit von Fahrzeugen mit schlecht funktionierenden Abgasnachbehandlungssystemen zurückzuführen. Auf schätzungsweise 5 % der Fahrzeugflotte entfallen 25 % aller Schadstoffemissionen. Daher würde ein System regelmäßiger Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen auch zu einem besseren Umweltschutz durch Verringerung der durchschnittlichen Fahrzeugemissionen beitragen.

#### *Geänderter Text*

(6) Ein großer Teil der Gesamtemissionen im Straßenverkehr, vor allem der CO<sub>2</sub>-Emissionen, ist auf eine Minderheit von Fahrzeugen mit schlecht funktionierenden Abgasnachbehandlungssystemen zurückzuführen. Auf schätzungsweise 5 % der Fahrzeugflotte entfallen 25 % aller Schadstoffemissionen. ***Das gilt auch für erhöhte Partikel- und NO<sub>x</sub>-Emissionen durch moderne Motorkonstruktionen, die einen umfassenderen Emissionstest erforderlich machen, einschließlich einer Überprüfung während des Betriebs mithilfe eines elektronischen Geräts zur Kontrolle der Integrität und der Funktionalität des On-Board-Diagnosesystems (OBD-Systems) des Fahrzeugs, die durch bestehende Auspufftests verifiziert wird, um eine vollständige Kontrolle des Emissionssystems sicherzustellen, da eine Prüfung auf der Grundlage des OBD-Systems allein nicht verlässlich ist.*** Daher würde ein System regelmäßiger Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen auch zu einem besseren Umweltschutz durch Verringerung der durchschnittlichen Fahrzeugemissionen beitragen.

## Abänderung 8

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

#### *Vorschlag der Kommission*

(8) Landwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer bauartbedingten

#### *Geänderter Text*

(8) Landwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer bauartbedingten

Höchstgeschwindigkeit von über 40 km/h werden **mehr und mehr** genutzt, um **bei örtlichen Beförderungen** Lastkraftwagen zu ersetzen. **Ihr Risikopotenzial ist mit dem von Lastkraftwagen vergleichbar; daher sollte** diese **Fahrzeugklasse** bei der technischen Überwachung ebenso behandelt werden wie Lastkraftwagen.

Höchstgeschwindigkeit von über 40 km/h werden **manchmal** genutzt, um **im gewerblichen Güterkraftverkehr** Lastkraftwagen zu ersetzen. **Es ist wichtig sicherzustellen, dass in Fällen, wo landwirtschaftliche Zugmaschinen auf diese Weise genutzt werden, sie** bei der technischen Überwachung ebenso behandelt werden wie Lastkraftwagen.

## Abänderung 9

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9

#### *Vorschlag der Kommission*

(9) Fahrzeuge von historischem Interesse **sollen** das Erbe der Epoche, in der sie gebaut wurden, **erhalten und es wird davon ausgegangen, dass sie kaum auf öffentlichen Straßen fahren**. Daher sollte es den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, den Geltungsbereich der regelmäßigen **technischen Überwachung** auf diese Fahrzeuge auszuweiten. Ferner sollte es den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, die technische Überwachung anderer Arten von Spezialfahrzeugen zu regeln.

#### *Geänderter Text*

(9) Fahrzeuge von historischem Interesse **erhalten** das Erbe der Epoche, in der sie gebaut wurden, **werden historisch korrekt instand gehalten und selten als Alltagsfahrzeuge verwendet**. Daher sollte es den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, den Geltungsbereich der regelmäßigen **Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung** auf diese Fahrzeuge auszuweiten **oder das System für deren Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung anders zu regeln**. Ferner sollte es den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, die technische Überwachung anderer Arten von Spezialfahrzeugen zu regeln.

## Abänderung 10

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

#### *Vorschlag der Kommission*

(10) Die technische Überwachung ist eine hoheitliche Tätigkeit und **sollte daher von den Mitgliedstaaten oder entsprechend ermächtigten Stellen** unter **staatlicher Aufsicht durchgeführt werden**. Die Mitgliedstaaten **sollten auf jeden Fall weiterhin für die technische Überwachung zuständig sein, auch wenn das nationale System die Ermächtigung privater Stellen**

#### *Geänderter Text*

(10) Die technische Überwachung ist eine hoheitliche Tätigkeit und **als solche vom betroffenen Mitgliedstaat oder von staatlich entsprechend beauftragten öffentlichen Stellen oder von Organisationen oder Einrichtungen vorzunehmen, die vom Staat dafür bestimmt und unter seiner unmittelbaren Aufsicht tätig sind, einschließlich hierfür**

*einschließlich Reparaturbetrieben gestattet.*

*zugelassener privatwirtschaftlicher Organisationen. Sind die mit der technischen Überwachung beauftragten Einrichtungen gleichzeitig als Kraftfahrzeugreparaturwerkstätten tätig, so sollten die Mitgliedstaaten in besonderer Weise dafür Sorge tragen, dass die Objektivität und eine hohe Qualität der Überwachung gewahrt sind.*

## **Abänderung 11**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(10a) Zur besseren Anwendung des Grundsatzes der Freizügigkeit in der Union sollten die Mitgliedstaaten die im jeweiligen ursprünglichen Mitgliedstaat der Zulassung erteilten Prüfbescheinigungen für eine erneute Zulassung untereinander anerkennen.*

## Abänderung 12

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(10b) Sobald die Vereinheitlichung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung nachweislich in ausreichendem Maße erreicht worden ist, sollten Bestimmungen für eine vollständige gegenseitige Anerkennung von Prüfbescheinigungen in der gesamten Union eingeführt werden.***

## Abänderung 13

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(11) Zur Prüfung der Fahrzeuge und insbesondere der elektronischen Sicherheitsbauteile muss unbedingt auf die technischen Spezifikationen jedes einzelnen Fahrzeugs zurückgegriffen werden können. Daher sollten die Fahrzeughersteller nicht nur den vollständigen Datensatz gemäß Übereinstimmungsbescheinigung bereitstellen, sondern auch Zugang zu den Daten gewähren, die zur Überprüfung der Funktionsweise von sicherheits- und umweltbezogenen Bauteilen erforderlich sind. ***Das gleiche sollte zu diesem Zweck für die Bestimmungen über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen gelten, die den Prüfstellen den Zugang auf die für die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung erforderlichen Datenkomponenten ermöglichen. Dies ist vor allem im Bereich elektronisch gesteuerter Systeme von entscheidender Bedeutung und sollte für alle vom Hersteller eingebauten Elemente gelten.***

(11) Zur Prüfung der Fahrzeuge und insbesondere der elektronischen Sicherheitsbauteile muss unbedingt auf die technischen Spezifikationen jedes einzelnen Fahrzeugs zurückgegriffen werden können. Daher sollten die Fahrzeughersteller nicht nur den vollständigen Datensatz gemäß Übereinstimmungsbescheinigung bereitstellen, sondern auch Zugang zu den Daten gewähren, die zur Überprüfung der Funktionsweise von sicherheits- und umweltbezogenen Systemen erforderlich sind. ***Diese Daten sollten Informationen enthalten, anhand derer die Funktionsfähigkeit der Fahrzeugsicherheitssysteme so überwacht werden kann, dass sich im Rahmen einer regelmäßigen technischen Prüfung eine vorhersagbare Bestehensquote erreichen lässt.***

## Abänderung 14

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

#### *Vorschlag der Kommission*

(12) Um in der gesamten Europäischen Union eine qualitativ hochwertige Prüfung zu erreichen, sollten die Instandhaltung und Kalibrierung sämtlicher bei der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung zu verwendenden Prüfgeräte auf Unionsebene festgelegt werden.

#### *Geänderter Text*

(12) Um in der gesamten Europäischen Union eine qualitativ hochwertige Prüfung zu erreichen, sollten die Instandhaltung und Kalibrierung sämtlicher bei der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung zu verwendenden Prüfgeräte auf Unionsebene festgelegt werden. ***Es sollten Anreize für Innovationen in den Bereichen Prüfsysteme, Verfahren und Geräte geschaffen werden, mit denen weitere Kostensenkungen erzielt werden können und die Nutzung verbessert werden kann.***

## Abänderung 15

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13

#### *Vorschlag der Kommission*

(13) Die Prüfer sollten bei der Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung unabhängig handeln und jeder Interessenkonflikt sollte vermieden werden. ***Das Ergebnis der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung sollte daher nicht mit dem Gehalt oder einem wirtschaftlichen oder persönlichen Vorteil verknüpft werden.***

#### *Geänderter Text*

(13) Die Prüfer sollten bei der Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung unabhängig handeln und jeder Interessenkonflikt sollte vermieden werden. ***Die Mitgliedstaaten sollten daher sicherstellen, dass die Begutachtungen ordnungsgemäß durchgeführt werden und insbesondere auf ihre Objektivität achten.***

## Abänderung 16

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

***(13a) Die Qualität und Unparteilichkeit der Prüfstellen ist für das Erreichen einer höheren Straßenverkehrssicherheit unerlässlich. Daher sollten Prüfstellen,***

***die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen durchführen, unter anderem die Mindestanforderungen der ISO/IEC-Norm 17020 „Allgemeine Kriterien für den Betrieb verschiedener Typen von Stellen, die Inspektionen durchführen“ erfüllen.***

## **Abänderung 17**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Erwägung 14**

##### *Vorschlag der Kommission*

(14) Die Prüfungsergebnisse sollten nicht aus kommerziellen Gründen verändert werden. Nur wenn die Ergebnisse der von einem Prüfer durchgeführten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung offenkundig unrichtig sind, sollte die Aufsichtsstelle die Ergebnisse einer Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung ändern dürfen.

##### *Geänderter Text*

(14) Die Prüfungsergebnisse sollten nicht aus kommerziellen Gründen verändert werden. Nur wenn die Ergebnisse der von einem Prüfer durchgeführten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung offenkundig unrichtig sind, sollte die Aufsichtsstelle die Ergebnisse einer Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung ändern ***sowie der Stelle, die die Bescheinigung ausgestellt hat, entsprechende Sanktionen auferlegen*** dürfen.

## **Abänderung 18**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Erwägung 15**

##### *Vorschlag der Kommission*

(15) Hohe Standards der technischen Überwachung erfordern vom Prüfpersonal ein hohes Maß an Fähigkeiten und Kompetenzen. Ein Ausbildungssystem, das die Grundausbildung und regelmäßige Auffrischkurse umfasst, sollte eingeführt werden. Um für das vorhandene Prüfpersonal einen reibungslosen Übergang zum Ausbildungssystem mit regelmäßigen Auffrischungsschulungen zu gewährleisten, sollte eine Übergangszeit festgelegt werden.

##### *Geänderter Text*

(15) Hohe Standards der technischen Überwachung erfordern vom Prüfpersonal ein hohes Maß an Fähigkeiten und Kompetenzen. Ein Ausbildungssystem, das die Grundausbildung und regelmäßige Auffrischkurse umfasst, sollte eingeführt werden. Um für das vorhandene Prüfpersonal einen reibungslosen Übergang zum Ausbildungssystem mit regelmäßigen Auffrischungsschulungen zu gewährleisten, sollte eine Übergangszeit festgelegt werden. ***Mitgliedstaaten, die schon heute ein höheres Ausbildungs-***



***Qualifikations- und Prüfungsniveau als die Mindestanforderungen stellen, sollte es gestattet sein, ihr höheres Niveau beizubehalten.***

## Abänderung 19

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17

#### *Vorschlag der Kommission*

(17) Die Zeitabstände der technischen Überwachung sollten vom Fahrzeugtyp ***und der Kilometerfahrleistung*** abhängen. Die Wahrscheinlichkeit technischer Mängel an Fahrzeugen nimmt ab einem bestimmten Alter ***und, vor allem bei intensiver Nutzung, ab einem bestimmten Kilometerstand*** zu. Daher ist es angemessen, ältere Fahrzeuge ***und Fahrzeuge mit hohem Kilometerstand in kürzeren Zeitabständen*** zu prüfen.

#### *Geänderter Text*

(17) Die Zeitabstände der technischen Überwachung sollten vom Fahrzeugtyp abhängen. Die Wahrscheinlichkeit technischer Mängel an Fahrzeugen nimmt ab einem bestimmten Alter zu. Daher ist es angemessen, ältere Fahrzeuge ***häufiger*** zu prüfen.

## Abänderung 20

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 19

#### *Vorschlag der Kommission*

(19) Die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung sollte alle für die spezifische Bauart, Konstruktion und Ausrüstung des geprüften Fahrzeugs relevanten Positionen einschließen. Hierbei sollten angesichts des derzeitigen Stands der Fahrzeugtechnik moderne elektronische Systeme in die Liste der zu prüfenden Positionen aufgenommen werden. Im Hinblick auf eine Harmonisierung der technischen Überwachung sollte eine Prüfmethode für jede Prüfposition eingeführt werden.

#### *Geänderter Text*

(19) Die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung sollte alle für die spezifische Bauart, Konstruktion und Ausrüstung des geprüften Fahrzeugs relevanten Positionen einschließen. ***Diese Positionen sollten aktualisiert werden, um neue Forschungsergebnisse und den technischen Fortschritt bei der Fahrzeugsicherheit zu berücksichtigen. Minderwertige Reifen, die auf nicht normgerechte Achsen montiert werden, sollten als ein Element angesehen werden, das eine Sicherheitsgefährdung darstellt, und sollten daher in die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung aufgenommen werden.*** Hierbei sollten angesichts des derzeitigen Stands der Fahrzeugtechnik moderne elektronische

Systeme in die Liste der zu prüfenden Positionen aufgenommen werden. Im Hinblick auf eine Harmonisierung der technischen Überwachung sollte eine Prüfmethode für jede Prüfposition eingeführt werden.

## Abänderung 21

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 20 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(20a) Für die Normen für Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen sollte ein hohes gemeinsames unionsweites Mindestniveau festgelegt werden, damit Mitgliedstaaten, deren Normen bereits über das in dieser Verordnung festgelegte Mindestniveau für Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen hinausgehen, diese beibehalten und gegebenenfalls dem technischen Fortschritt anpassen können.***

## Abänderung 22

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(21) Der Inhaber der Zulassung eines Fahrzeugs, das Gegenstand einer Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung ist, bei der – vor allem die Straßenverkehrssicherheit betreffende – Mängel festgestellt werden, sollte diese Mängel unverzüglich abstellen. Bei sicherheitsgefährdenden Mängeln **sollte die Zulassung des Fahrzeugs entzogen werden**, bis diese Mängel vollständig abgestellt sind.

(21) Der Inhaber der Zulassung eines Fahrzeugs, das Gegenstand einer Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung ist, bei der Mängel festgestellt werden, sollte diese Mängel unverzüglich abstellen, insbesondere wenn das Fahrzeug eine Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellt. Bei sicherheitsgefährdenden Mängeln sollte **das Fahrzeug nicht mehr im Straßenverkehr genutzt werden**, bis diese Mängel vollständig abgestellt sind.

## Abänderung 23

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22

#### *Vorschlag der Kommission*

(22) Nach jeder Prüfung **sollte** eine Prüfbescheinigung erteilt werden, in **der u. a.** Angaben zum Fahrzeug und **zu den Prüfergebnissen enthalten sind. Im Hinblick auf eine ordnungsgemäße Weiterverfolgung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen** sollten die Mitgliedstaaten diese Angaben in einer Datenbank sammeln und speichern.

#### *Geänderter Text*

(22) **Um eine angemessene Überwachung der Prüfungsergebnisse sicherzustellen, sollte** nach jeder Prüfung eine Prüfbescheinigung erteilt werden, **die auch in elektronischer Form, mit ebenso genauen** Angaben zum Fahrzeug und **den Prüfungsergebnissen wie in der ursprünglichen Prüfbescheinigung, erstellt werden sollte. Darüber hinaus** sollten die Mitgliedstaaten diese Angaben in einer **zentralisierten** Datenbank sammeln und speichern, **damit die Echtheit der Ergebnisse der regelmäßigen technischen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung leicht überprüft werden kann.**

## Abänderung 24

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22 a

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

(22a) **Da einige Mitgliedstaaten für bestimmte Fahrzeugklassen, wie etwa leichte Kraftfahrzeuganhänger keine Zulassung voraussetzen, sollten Informationen über eine erfolgreich bestandene Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung in Form eines Prüfnachweises sichtbar am Fahrzeug angebracht werden.**

## Abänderung 25

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 23

#### *Vorschlag der Kommission*

(23) Bei schätzungsweise 5-12 % der

#### *Geänderter Text*

(23) Bei schätzungsweise 5-12 % der

Gebrauchtwagenverkäufe wird der Stand des Kilometerzählers gefälscht, was die Gesellschaft mit erheblichen Kosten in Höhe von mehreren Milliarden Euro pro Jahr belastet und zu einer falschen Bewertung *des technischen Zustands* eines Fahrzeugs führt. Im Hinblick auf die Bekämpfung gefälschter Kilometerstände könnte die Feststellung von unbefugten Eingriffen oder Manipulationen des Kilometerzählers dadurch erleichtert werden, dass der Kilometerstand in der Prüfbescheinigung vermerkt wird und die vorhergehende Prüfbescheinigung obligatorisch vorzulegen ist. Auch sollten Kilometerstandsfälschungen systematischer als strafbarer Verstoß eingestuft werden.

Gebrauchtwagenverkäufe ***im eigenen Land*** wird der Stand des Kilometerzählers gefälscht, ***während dieser Prozentsatz beim grenzüberschreitenden Verkauf sehr viel höher ist***, was die Gesellschaft mit erheblichen Kosten in Höhe von mehreren Milliarden Euro pro Jahr belastet und zu einer falschen Bewertung *der Verkehrs- und Betriebssicherheit* eines Fahrzeugs führt. Im Hinblick auf die Bekämpfung gefälschter Kilometerstände könnte die Feststellung von unbefugten Eingriffen oder Manipulationen des Kilometerzählers dadurch erleichtert werden, dass der Kilometerstand in der Prüfbescheinigung vermerkt wird und die vorhergehende Prüfbescheinigung obligatorisch vorzulegen ist. Auch ***die Einrichtung einer elektronischen Plattform für Fahrzeuginformationen, die unter angemessener Wahrung des Datenschutzes die Kilometerstände und die schweren Unfälle der Fahrzeuge während ihrer gesamten Lebensdauer erfasst, würde dazu beitragen, Manipulationen zu verhindern und wichtige Informationen zugänglich zu machen. Zudem*** sollten Kilometerstandsfälschungen systematischer als strafbarer Verstoß eingestuft werden.

## Abänderung 26

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 25

#### *Vorschlag der Kommission*

(25) Die technische Überwachung ist Teil eines weiter gefassten Regulierungsrahmens, der die gesamte Lebensdauer von Fahrzeugen von der Genehmigung über die Zulassung und die Prüfungen bis zum Verschrotten abdeckt. Die Entwicklung und Verknüpfung nationaler Datenbanken und der elektronischen Fahrzeug-Datenbanken der Hersteller ***dürfte grundsätzlich*** zur Steigerung der Effizienz der gesamten

#### *Geänderter Text*

(25) Die technische Überwachung ist Teil eines weiter gefassten Regulierungsrahmens, der die gesamte Lebensdauer von Fahrzeugen von der Genehmigung über die Zulassung und die Prüfungen bis zum Verschrotten abdeckt. Die Entwicklung und Verknüpfung nationaler Datenbanken und der elektronischen Fahrzeug-Datenbanken der Hersteller ***würde*** zur Steigerung der Effizienz der gesamten

Fahrzeugverwaltungskette, zur Kostensenkung und zum Abbau von Verwaltungsaufwand beitragen. **Die Kommission sollte daher eine Studie zu Durchführbarkeit, Kosten und Nutzen der Einrichtung einer Europäischen elektronischen Plattform für Fahrzeuginformationen durchführen.**

Fahrzeugverwaltungskette, zur Kostensenkung und zum Abbau von Verwaltungsaufwand beitragen.

## Abänderung 27

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 25 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(25a) Da diese Verordnung darauf abzielen sollte, eine stärkere Harmonisierung und Standardisierung der regelmäßigen technischen Überprüfung von Fahrzeugen zu fördern, die letztendlich zur Schaffung eines Binnenmarktes für die regelmäßige technische Überprüfung in der Union mit einem System der gegenseitigen Anerkennung von Prüfbescheinigungen führen sollte, durch das es möglich wäre, Fahrzeuge in allen Mitgliedstaaten zu prüfen, sollte die Kommission einen Bericht über den Fortschritt des Harmonisierungsprozesses verfassen, um festzustellen, wann ein solches System der gegenseitigen Anerkennung möglich wäre.**

## Abänderung 28

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 26

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(26) Damit diese Verordnung **um weitere technische Einzelheiten ergänzt** werden kann, sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden, damit sie gegebenenfalls der Weiterentwicklung der

(26) Damit diese Verordnung **aktualisiert** werden kann, sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden, damit sie gegebenenfalls der Weiterentwicklung der EU-Typgenehmigungsvorschriften

EU-Typgenehmigungsvorschriften bezüglich der Fahrzeugklassen Rechnung tragen sowie die erforderliche Anpassung 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.

bezüglich der Fahrzeugklassen Rechnung tragen sowie die erforderliche Anpassung 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.

## Abänderung 29

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Erwägung 29

##### *Vorschlag der Kommission*

(29) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Festlegung von gemeinsamen Mindestanforderungen und harmonisierten Vorschriften für die technische Überwachung von Fahrzeugen in der Europäischen Union auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher besser auf Unionsebene zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

##### *Geänderter Text*

(29) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Festlegung von gemeinsamen Mindestanforderungen und harmonisierten Vorschriften für die technische Überwachung von Fahrzeugen in der Europäischen Union auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher besser auf Unionsebene zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus. **Die Mitgliedstaaten können beschließen, höhere Anforderungen als die Mindeststandards festzulegen.**

## Abänderung 30

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 1

*Vorschlag der Kommission*

Mit dieser Verordnung wird ein System regelmäßiger Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen von Fahrzeugen eingeführt.

*Geänderter Text*

Mit dieser Verordnung wird ein System regelmäßiger Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen von Fahrzeugen eingeführt, **das auf technischen Mindestnormen und -anforderungen beruht, mit dem Ziel, ein hohes Maß an Straßenverkehrssicherheit und Umweltschutz sicherzustellen.**

**Abänderung 31**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 2 – Absatz 1 – Spiegelstrich 1**

*Vorschlag der Kommission*

– Kraftfahrzeuge **zur Personenbeförderung** mit **mindestens vier Rädern und mit** nicht mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz – Fahrzeugklasse M1,

*Geänderter Text*

– **vorwiegend für die Beförderung von Personen und deren Gepäck ausgelegte und gebaute** Kraftfahrzeuge mit nicht mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz – Fahrzeugklasse M1,

## Abänderung 32

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Spiegelstrich 2

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

– *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),

## Abänderung 33

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Spiegelstrich 3

*Vorschlag der Kommission*

– 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),

*Geänderter Text*

– *vorwiegend für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute* Kraftfahrzeuge mit einer Höchstmasse von bis zu *3,5 Tonnen* (Fahrzeugklasse N1),

## Abänderung 34

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Spiegelstrich 4

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

– *vorwiegend für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute* Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als *3,5 Tonnen* (Fahrzeugklassen N2 und N3),



## Abänderung 35

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Spiegelstrich 5

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

– **vorwiegend für die Beförderung von Gütern oder Personen sowie für die Unterbringung von Personen ausgelegte und gebaute** Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von **mehr als 750 kg jedoch nicht mehr als 3,5 Tonnen (Fahrzeugklasse O2)**,

## Abänderung 36

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Spiegelstrich 6

#### *Vorschlag der Kommission*

– Anhänger **und Sattelanhänger** mit einer zulässigen Gesamtmasse von **mehr als 3 500 kg** – Fahrzeugklassen O3 und O4,

#### *Geänderter Text*

– **vorwiegend für die Beförderung von Gütern oder Personen sowie für die Unterbringung von Personen ausgelegte und gebaute** Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von **mehr als 3,5 Tonnen** – Fahrzeugklassen O3 und O4,

## Abänderung 117/1

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Spiegelstrich 7

#### *Vorschlag der Kommission*

– zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge – Fahrzeugklassen L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e und L7e,

#### *Geänderter Text*

– **ab Januar 2016** zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge – Fahrzeugklassen L2e, L3e, L4e, L5e und L7e,

## Abänderung 38

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 – Spiegelstrich 8

*Vorschlag der Kommission*

– Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als **40 km/h – Fahrzeugklasse T5**.

*Geänderter Text*

Zugmaschinen auf Rädern **der Fahrzeugklasse T5** mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als **40 km/h, die vorwiegend auf öffentlichen Straßen verwendet werden.**

## Abänderung 39

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**1a. Darüber hinaus kann der Mitgliedstaat die Pflicht zur regelmäßigen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung auf andere Fahrzeuggruppen ausdehnen. Die Mitgliedstaaten informieren die Kommission unter Angabe von Gründen über jede Ausdehnung, die sie beschließen.**

## Abänderung 117/2

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 1 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**1b. Sofern die Kommission in ihrem Bericht gemäß Artikel 18a keinen Nachweis dafür erbringt, dass eine derartige Maßnahme wirkungslos ist, gilt diese Verordnung ab dem 1. Januar 2018 für die folgenden Fahrzeugklassen:**

**– zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge – Fahrzeugklassen L1e, L2e und L6e.**

## Abänderung 40

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 2 – Spiegelstrich 2

*Vorschlag der Kommission*

– Fahrzeuge *der Streitkräfte*, der Feuerwehr, *des Zivilschutzes*, der Notfall- oder *Rettungsdienste*,

*Geänderter Text*

– Fahrzeuge, *die von den Streitkräften*, der Feuerwehr, *dem Zivilschutz*, *den* Notfall- oder *Rettungsdiensten verwendet werden*,

## Abänderung 41

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 2 – Spiegelstrich 4 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

– *Kraftfahrzeuganhänger der Klasse O2 mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 2,0 Tonnen, ausgenommen Wohnanhänger.*

## Abänderung 42

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 5

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(5) „zwei- oder dreirädriges *Kraftfahrzeug*“ ein Fahrzeug mit eigener Antriebsmaschine auf zwei Rädern mit oder ohne Beiwagen, sowie dreirädrige und vierrädrige Fahrzeuge mit *Eigenantrieb*;

*entfällt*

## Abänderung 43

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 7

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(7) „Fahrzeug von historischem Interesse“ ein Fahrzeug, das *folgende* Voraussetzungen erfüllt:

(7) „Fahrzeug von historischem Interesse“ ein Fahrzeug, das *von dem Mitgliedstaat der Zulassung oder von einer seiner benannten Zulassungsbehörden als*

- es wurde vor mindestens 30 Jahren hergestellt,
- *es* wird *unter Verwendung von Ersatzteilen gewartet, die den historischen Bauteilen des Fahrzeugs entsprechen,*
- *die* technischen Merkmale *seiner Hauptbauteile wie Motor, Bremsen, Lenkung oder Aufhängung wurden nicht verändert und*
- *sein Aussehen ist unverändert;*

*historisch betrachtet wird und die folgenden* Voraussetzungen erfüllt:

- Es wurde vor mindestens 30 Jahren hergestellt *oder erstmals zugelassen,*
- *sein gemäß den einschlägigen Rechtsakten der Union über die Typgenehmigung festgelegter spezifischer Fahrzeugtyp* wird *nicht mehr hergestellt,*
- *es wird historisch korrekt bewahrt und instand gehalten, ohne wesentliche Änderungen seiner* technischen Merkmale;

## Abänderung 44

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 9

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(9) „Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung“ eine Überprüfung, ob *ein Fahrzeug für den öffentlichen Straßenverkehr geeignet ist und mit den erforderlichen* Sicherheits- und Umweltmerkmalen zum Zeitpunkt der Genehmigung, Erstzulassung, Inbetriebnahme oder Nachrüstung *übereinstimmt;*

## Abänderung 45

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 13

#### *Vorschlag der Kommission*

(13) „Prüfer“ eine von einem Mitgliedstaat zur Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen in einer Prüfstelle oder im Auftrag *der* zuständigen Behörde ermächtigte Person;

#### *Geänderter Text*

(13) „Prüfer“ eine von einem Mitgliedstaat *oder dessen zuständiger Behörde* zur Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen in einer Prüfstelle oder im Auftrag *einer* zuständigen Behörde ermächtigte Person;

## Abänderung 46

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

2. Die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen werden **ausschließlich** von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats oder **den von den Mitgliedstaaten ermächtigten Prüfstellen** durchgeführt.

#### *Geänderter Text*

2. Die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen werden von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats oder **von einer von dem Mitgliedstaat entsprechend beauftragten öffentlichen Stelle oder von Stellen bzw. Einrichtungen, die vom Staat dafür bestimmt worden und unter staatlicher Aufsicht tätig sind, einschließlich zugelassener privater Stellen, grundsätzlich in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist,** durchgeführt.

## Abänderung 47

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

3. Die Fahrzeughersteller gewähren den Prüfstellen oder gegebenenfalls der zuständigen Behörde Zugang zu den für die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung erforderlichen technischen Angaben nach Anhang I. Die Kommission legt nach dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren detaillierte Vorschriften für den Zugang zu den technischen Angaben nach Anhang I fest.

#### *Geänderter Text*

3. Die Fahrzeughersteller gewähren den Prüfstellen **und den Prüfgeräteherstellern** oder gegebenenfalls der zuständigen Behörde **unentgeltlich** Zugang zu den für die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung erforderlichen technischen Angaben nach Anhang I. **Für Prüfgerätehersteller enthalten diese Angaben Daten, die benötigt werden, um mit Prüfgeräten eine genügend/ungenügend-Bewertung der Funktionsfähigkeit der elektronischen Steuersysteme von Fahrzeugen durchzuführen.** Die Kommission legt nach dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren detaillierte Vorschriften für den Zugang zu den technischen Angaben nach Anhang I fest **und untersucht auch die Realisierbarkeit der Schaffung eines einzigen Zugangsportals, um diese Angaben zu erhalten.**

## Abänderung 48

### Vorschlag für eine Verordnung Kapitel 3 – Überschrift

*Vorschlag der Kommission*

**VORSCHRIFTEN FÜR VERKEHRS-  
UND  
BETRIEBSSICHERHEITSPRÜFUNGEN**

*Geänderter Text*

**MINDESTANFORDERUNGEN AN  
VERKEHRS- UND  
BETRIEBSSICHERHEITSPRÜFUNGEN**

## Abänderung 50

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1 – Spiegelstrich 2

*Vorschlag der Kommission*

– Fahrzeuge der Klassen M1, N1 und O2:  
vier Jahre nach der Erstzulassung, dann  
**nach zwei Jahren und später jährlich;**

*Geänderter Text*

– Fahrzeuge der Klassen M1, N1 und O2:  
vier Jahre nach der Erstzulassung, dann  
**alle zwei Jahre;**

## Abänderung 51

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1 – Spiegelstrich 3

*Vorschlag der Kommission*

– als Taxi oder Krankenwagen zugelassene  
Fahrzeuge der Klasse M1, Fahrzeuge der  
Klassen M2, M3, N2, N3, **T5**, O3 und O4:  
ein Jahr nach der Erstzulassung, danach  
jährlich.

*Geänderter Text*

– als Taxi oder Krankenwagen zugelassene  
Fahrzeuge der Klasse M1, Fahrzeuge der  
Klassen M2, M3, N2, N3, O3 und O4: ein  
Jahr nach der Erstzulassung, danach  
jährlich;

## Abänderung 52

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1 – Spiegelstrich 3 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

– **Fahrzeuge der Klasse T5, die  
vorwiegend auf öffentlichen Straßen  
verwendet werden: ein Jahr nach der**

*Erstzulassung, danach jährlich;*

### **Abänderung 53**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 5 – Absatz 1 – Spiegelstrich 3 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**– andere Fahrzeugkategorien: in  
Zeitabständen, die vom Mitgliedstaat der  
Zulassung festgelegt werden.**

### **Abänderung 54**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 5 – Absatz 1 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**1a. Jedem Mitgliedstaat steht es frei  
Verkehrs- und  
Betriebssicherheitsprüfungen zu fördern,  
sollte sich der Fahrzeughalter für eine  
Verringerung des Prüfintervalls auf ein  
Jahr entscheiden. Der Zeitraum der  
Förderung beginnt frühestens, sobald ein  
Fahrzeug das Alter von 10 Jahren nach  
seiner Erstzulassung erreicht hat.**

### **Abänderung 55**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 5 – Absatz 1 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**1b. Ein Mitgliedstaat kann vorschreiben,  
dass Fahrzeuge beliebiger Klassen, die in  
seinem Hoheitsgebiet zugelassen sind,  
häufiger einer regelmäßigen Verkehrs-  
und Betriebssicherheitsprüfung  
unterzogen werden müssen.**

## Abänderung 56

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 2

*Vorschlag der Kommission*

**2. Weisen Fahrzeuge der Klassen M1 oder N1 bei der ersten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung nach der Erstzulassung einen Kilometerstand von 160 000 km auf, so wird die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung anschließend jährlich durchgeführt.**

*Geänderter Text*

**entfällt**

## Abänderung 57

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

3. Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung kann die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde auffordern, die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung innerhalb eines Zeitraums durchzuführen, der ab dem Beginn des Monats vor dem Monat, in den der Jahrestag nach Absatz 1 fällt, bis zum Ende des zweiten auf dieses Datum folgenden Monats läuft, ohne dass sich dies auf das Datum der nächsten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung auswirkt.

*Geänderter Text*

3. Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung kann die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde **bzw. die Stellen oder Einrichtungen, die vom Staat dafür bestimmt worden und unter staatlicher Aufsicht tätig sind**, auffordern, die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung innerhalb eines Zeitraums durchzuführen, der ab dem Beginn des Monats vor dem Monat, in den der Jahrestag nach Absatz 1 fällt, bis zum Ende des zweiten auf dieses Datum folgenden Monats läuft, ohne dass sich dies auf das Datum der nächsten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung auswirkt.



## Abänderung 58

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 4 – Spiegelstrich 3

*Vorschlag der Kommission*

*– wenn sich der Inhaber der  
Zulassungsbescheinigung eines  
Fahrzeugs ändert.*

*Geänderter Text*

**entfällt**

## Abänderung 59

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 4 – Spiegelstrich 3 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*– wenn das Fahrzeug einen  
Kilometerstand von 160 000 km erreicht  
hat.*

*Geänderter Text*

## Abänderung 60

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

1. Die Verkehrs- und  
Betriebssicherheitsprüfung erstreckt sich  
auf die Bereiche nach Anhang II Nummer  
2.

*Geänderter Text*

1. Die Verkehrs- und  
Betriebssicherheitsprüfung erstreckt sich  
**mindestens** auf die Bereiche nach  
Anhang II Nummer 2.

## Abänderung 61

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 2

*Vorschlag der Kommission*

2. Die zuständigen Behörden des  
Mitgliedstaats oder die Prüfstelle führen zu  
jedem Bereich nach Absatz 1 eine  
Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung

*Geänderter Text*

2. Die zuständigen Behörden des  
Mitgliedstaats oder die Prüfstelle führen zu  
jedem Bereich nach Absatz 1 eine  
Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung

durch, die sich mindestens auf die Positionen nach Anhang II Nummer 3 erstreckt. Sie wenden dabei die nach Anhang II Nummer 3 für diese Position geltenden Prüfmethoden an.

durch, die sich mindestens auf die Positionen nach Anhang II Nummer 3 erstreckt. Sie wenden dabei die nach Anhang II Nummer 3 für diese Position geltenden Prüfmethoden an **oder eine gleichwertige Prüfmethode, die von der zuständigen Behörde genehmigt wurde.**

## Abänderung 62

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde, die eine Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung eines Fahrzeugs durchgeführt hat, erteilt für dieses Fahrzeug eine Prüfbescheinigung, die mindestens die Bestandteile nach Anhang IV umfasst.

#### *Geänderter Text*

1. Die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde, die eine Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung eines Fahrzeugs durchgeführt hat, erteilt für dieses Fahrzeug eine Prüfbescheinigung, **die auch in elektronischem Format verfügbar ist und** mindestens die Bestandteile nach Anhang IV umfasst. **Zu diesem Zweck erstellt die Kommission ein einheitliches europäisches Formblatt für Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen.**

## Abänderung 63

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

2. Die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde **händigt** der Person, die das Fahrzeug zur Prüfung vorführt, die **Prüfbescheinigung bzw. bei elektronisch erstellten Prüfbescheinigungen** einen **ordnungsgemäß beglaubigten** Ausdruck der **Bescheinigung aus**.

#### *Geänderter Text*

2. **Sobald die Prüfung zufriedenstellend abgeschlossen ist, händigt die** Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde der Person, die das Fahrzeug zur Prüfung vorführt, **eine Prüfbescheinigung aus oder stellt, falls die Bescheinigung in elektronischer Form erstellt ist,** einen Ausdruck der **Prüfergebnisse zur Verfügung**.

## Abänderung 64

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***2a. Wenn ein Antrag auf erneute Zulassung eines Fahrzeugs eingegangen ist und das Fahrzeug aus einem anderen Mitgliedstaat stammt, erkennen die Zulassungsbehörden die Prüfbescheinigung des Fahrzeugs an, sobald seine Gültigkeit bei der erneuten Zulassung überprüft wurde. Die Anerkennung gilt für denselben Zeitraum wie die ursprüngliche Bescheinigung, außer in Fällen, in denen die ursprüngliche Gültigkeitsdauer der Bescheinigung die im Mitgliedstaat der erneuten Zulassung geltende maximale rechtliche Gültigkeitsdauer überschreitet. In diesem Fall wird die Gültigkeitsdauer herabgesetzt und ausgehend von dem Zeitpunkt berechnet, zu dem die ursprüngliche Prüfbescheinigung für das Fahrzeug ausgestellt wurde. Vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung teilen sich die Mitgliedstaaten gegenseitig das Format der Prüfbescheinigung mit, das von ihren zuständigen Behörden anerkannt wird, sowie Anweisungen, wie deren Echtheit überprüft werden kann.***

## Abänderung 65

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 4

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

4. Zum Zweck der Überprüfung des Kilometerstands bzw. wenn hierzu im Anschluss an die vorhergehende Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung keine Angaben elektronisch übermittelt wurden, fordert der Prüfer die Person, die das Fahrzeug zur Prüfung vorführt, zur Vorlage der im Anschluss an die vorhergehende Verkehrs- und

4. Zum Zweck der Überprüfung des Kilometerstands (**wenn vorhanden**) bzw. wenn hierzu im Anschluss an die vorhergehende Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung keine Angaben elektronisch übermittelt wurden, fordert der Prüfer die Person, die das Fahrzeug zur Prüfung vorführt, zur Vorlage der im Anschluss an die vorhergehende Verkehrs-

Betriebssicherheitsprüfung ausgestellten Bescheinigung auf.

und Betriebssicherheitsprüfung ausgestellten Bescheinigung auf, **sofern die Bescheinigung nicht elektronisch erstellt wurde.**

## Abänderung 66

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 5

#### *Vorschlag der Kommission*

5. Die Ergebnisse der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung werden der Behörde, die das Fahrzeug zugelassen hat, mitgeteilt. Diese Mitteilung enthält alle in der Prüfbescheinigung aufgeführten Angaben.

#### *Geänderter Text*

5. Die Ergebnisse der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung werden der Behörde, die das Fahrzeug zugelassen hat, **unverzüglich auf elektronischem Wege** mitgeteilt. Diese Mitteilung enthält alle in der Prüfbescheinigung aufgeführten Angaben.

## Abänderung 67

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

2. Im Fall von schwerwiegenden Mängeln **entscheidet** die zuständige Behörde darüber, unter welchen Voraussetzungen ein Fahrzeug genutzt werden darf, bevor es erneut einer Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung unterzogen wird. Diese Untersuchung muss binnen sechs Wochen nach der ersten Prüfung erfolgen.

#### *Geänderter Text*

2. Im Fall von schwerwiegenden Mängeln **kann** die zuständige **nationale** Behörde darüber **entscheiden**, unter welchen Voraussetzungen ein Fahrzeug genutzt werden darf, bevor es erneut einer Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung unterzogen wird. Diese Untersuchung muss binnen sechs Wochen nach der ersten Prüfung erfolgen.

## Abänderung 68

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

3. Im Fall von sicherheitsgefährdenden Mängeln **darf das Fahrzeug gemäß Artikel 3a der Richtlinie XXX des**

#### *Geänderter Text*

3. Im Fall von sicherheitsgefährdenden Mängeln **kann der Mitgliedstaat oder die zuständige Behörde die Nutzung des**

*Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge nicht am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen und seine Zulassung wird entzogen, bis die Mängel abgestellt sind und eine neue Prüfbescheinigung ausgestellt wird, aus der hervorgeht, dass das Fahrzeug den technischen Vorschriften entspricht.*

*Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen so lange verhindern oder einschränken, bis alle sicherheitsgefährdenden Mängel abgestellt sind.*

## Abänderung 69

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

Die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, der eine Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung eines in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeugs durchgeführt hat, erteilt einen Nachweis für jedes Fahrzeug, das die Prüfung bestanden hat. Der Nachweis gibt das Datum der nächsten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung an.

#### *Geänderter Text*

Die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, der eine Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung eines in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeugs durchgeführt hat, erteilt einen Nachweis für jedes Fahrzeug, das die Prüfung bestanden hat. Der Nachweis gibt das Datum der nächsten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung an. ***Ein Nachweis muss nicht ausgestellt werden, wenn im Zulassungsdokument des Fahrzeugs eine Eintragung über die bestandene Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung und das Datum der nächsten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung vorgenommen werden kann.***

## Abänderung 70

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 1 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

***Wenn das geprüfte Fahrzeug einer Fahrzeugklasse angehört, die in dem Mitgliedstaat, in dem es in Betrieb***

*genommen wurde, nicht registrierungspflichtig ist, wird der Prüfnachweis sichtbar am Fahrzeug angebracht.*

## **Abänderung 71**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 2**

#### *Vorschlag der Kommission*

Jeder Mitgliedstaat erkennt den nach Absatz 1 erteilten Nachweis an.

#### *Geänderter Text*

Jeder Mitgliedstaat erkennt den nach Absatz 1 erteilten Nachweis **eines anderen Mitgliedstaates oder die entsprechende Eintragung im Zulassungsdokument des Fahrzeugs** an, soweit der Nachweis für ein in diesem Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug ausgestellt wurde.

## **Abänderung 72**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 1**

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Die zur Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung eingesetzten Prüfeinrichtungen und –geräte müssen den technischen Mindestanforderungen nach Anhang V genügen.

#### *Geänderter Text*

1. Die zur Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung eingesetzten Prüfeinrichtungen und -geräte müssen **mindestens** den technischen Mindestanforderungen nach Anhang V genügen.

## **Abänderung 73**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 1 a (neu)**

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

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

## Abänderung 74

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 1 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***1b. Prüfstellen, die von den Mitgliedstaaten bereits vor Inkrafttreten dieser Verordnung anerkannt wurden, müssen nach einem Zeitraum von mindestens 5 Jahren ab Inkrafttreten der Verordnung erneut auf die Erfüllung der Mindestnormen geprüft werden.***

## Abänderung 75

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 2 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

## Abänderung 76

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

1. Die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung wird von Prüfern durchgeführt, die die Mindestanforderungen in Bezug auf Qualifikation und Ausbildung nach Anhang VI erfüllen.

1. Die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung wird von Prüfern durchgeführt, die die Mindestanforderungen in Bezug auf Qualifikation und Ausbildung nach Anhang VI erfüllen. ***Die Mitgliedstaaten können zusätzliche Anforderungen in Bezug auf Qualifikation und Ausbildung***

*festlegen.*

## Abänderung 77

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***1a. Die Mitgliedstaaten schreiben eine adäquate Ausbildung der Prüfer entsprechend der Qualifikationsanforderungen vor.***

## Abänderung 78

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 2

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

2. Die **Mitgliedstaaten** erteilen den Prüfern, die die Mindestanforderungen in Bezug auf Qualifikation und Ausbildung erfüllen, eine Bescheinigung, die mindestens die Angaben nach Anhang VI Nummer 3 enthalten muss.

2. Die **zuständigen Behörden oder gegebenenfalls die zugelassenen Ausbildungseinrichtungen** erteilen den Prüfern, die die Mindestanforderungen in Bezug auf Qualifikation und Ausbildung erfüllen, eine Bescheinigung, die mindestens die Angaben nach Anhang VI Nummer 3 enthalten muss.

## Abänderung 79

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 3

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

3. Die bei Geltungsbeginn dieser Verordnung bei den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten oder einer Prüfstelle beschäftigten Prüfer sind von den Anforderungen nach Anhang VI Nummer 1 ausgenommen. Die Mitgliedstaaten erteilen diesen Prüfern eine

3. Die bei Geltungsbeginn dieser Verordnung bei den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten oder einer Prüfstelle beschäftigten **oder von ihnen autorisierten** Prüfer sind von den Anforderungen nach Anhang VI Nummer 1 ausgenommen. Die Mitgliedstaaten erteilen diesen Prüfern eine



Bescheinigung über die Gleichwertigkeit.

Bescheinigung über die Gleichwertigkeit.

## Abänderung 80

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 4 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***4a. Personen, die ein Fahrzeug repariert oder gewartet haben, werden in der Folge bei der regelmäßigen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung nicht als Prüfer für dasselbe Fahrzeug eingesetzt, es sei denn, die Aufsichtsstelle hat sich davon überzeugt, dass ein hohes Maß an Objektivität gewährleistet werden kann. Die Mitgliedstaaten können strengere Anforderungen in Bezug auf die Trennung von Tätigkeiten vorschreiben.***

## Abänderung 81

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 5

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

5. Die Prüfstelle teilt der Person, die das Fahrzeug zur Prüfung vorführt, mit, welche ***Reparaturen durchzuführen sind***, und ändert das Prüfergebnis nicht aus kommerziellen Gründen ab.

5. Die Prüfstelle teilt der Person, ***bzw. der Reparaturwerkstatt***, die das Fahrzeug zur Prüfung vorführt, mit, welche ***Mängel am Fahrzeug festgestellt wurden***, und ändert das Prüfergebnis nicht aus kommerziellen Gründen ab.

## Abänderung 82

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass die Prüfstellen in seinem Hoheitsgebiet einer Aufsicht unterliegen.***

## Abänderung 83

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

2. Unmittelbar von einer zuständigen Behörde betriebene Prüfstellen sind von den in Bezug auf Ermächtigung und Aufsicht geltenden Anforderungen ausgenommen.

#### *Geänderter Text*

2. Unmittelbar von einer zuständigen Behörde **eines Mitgliedstaats** betriebene Prüfstellen sind von den in Bezug auf Ermächtigung und Aufsicht geltenden Anforderungen ausgenommen.

## Abänderung 84

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15

#### *Vorschlag der Kommission*

Die Kommission prüft **Durchführbarkeit, Kosten und Nutzen der Einrichtung einer elektronischen** Plattform für Fahrzeuginformationen im Hinblick auf den Austausch von Daten über die technische Überwachung zwischen den für Prüfung, Zulassung und Genehmigung von Fahrzeugen zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, den Prüfstellen und den Fahrzeugherstellern.

#### *Geänderter Text*

Die Kommission prüft, **wie eine elektronische** Plattform für Fahrzeuginformationen **am effizientesten und effektivsten eingerichtet werden kann, wobei die bestehenden und bereits eingerichteten IT-Lösungen in Bezug auf den grenzübergreifenden Datenaustausch genutzt werden, um damit die Kosten möglichst gering zu halten und Doppelarbeiten zu vermeiden. Bei der Prüfung ist zu ermitteln, wie die bestehenden nationalen Systeme** im Hinblick auf den Austausch von Daten über die technische Überwachung **und den Kilometerstand** zwischen den für Prüfung, Zulassung und Genehmigung von Fahrzeugen zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, den Prüfstellen, **den Prüfgeräteherstellern** und den Fahrzeugherstellern **am besten miteinander verbunden werden können.**

**Die Kommission prüft ebenfalls die Erfassung und Speicherung von bereits vorhandenen und sicherheitsrelevanten Daten im Hinblick auf Fahrzeuge, die in schwere Unfälle verwickelt waren. Dabei sollten mindestens Informationen über**

*ersetzte und reparierte sicherheitsrelevante Bauteile enthalten sein.*

*Diese Informationen sollten von Prüfern zur Begutachtung eines vorgestellten Fahrzeugs und in anonymisierter Form von den Mitgliedstaaten zur Planung und Durchführung von Maßnahmen, die die Verkehrssicherheit erhöhen, sowie vom Inhaber der Zulassungsbescheinigung bzw. vom Fahrzeughalter abgerufen werden können.*

Basierend auf dieser Prüfung unterbreitet und bewertet *sie* verschiedene Optionen einschließlich der Möglichkeit, die Anforderung in Bezug auf den Prüfnachweis nach Artikel 10 zu streichen. Binnen zwei Jahren nach Geltungsbeginn dieser Verordnung erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die Ergebnisse der Prüfung und fügt gegebenenfalls einen Legislativvorschlag bei.

Basierend auf dieser Prüfung unterbreitet und bewertet *die Kommission* verschiedene Optionen einschließlich der Möglichkeit, die Anforderung in Bezug auf den Prüfnachweis nach Artikel 10 zu streichen *und der Einführung eines Systems, um bei grenzüberschreitenden Fahrzeugverkäufen Informationen über die Kilometerstände und über schwere Unfälle der Fahrzeuge während ihrer gesamten Lebensdauer zwischen den Mitgliedstaaten auszutauschen.* Binnen zwei Jahren nach Geltungsbeginn dieser Verordnung erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die Ergebnisse der Prüfung und fügt gegebenenfalls einen Legislativvorschlag bei.

## Abänderung 85

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17

#### *Vorschlag der Kommission*

Die Kommission wird ermächtigt, gemäß **Artikel 19** delegierte Rechtsakte zu erlassen, um

– Artikel 2 Absatz 1 und Artikel 5 Absätze 1 und 2 gegebenenfalls zu aktualisieren, **um Änderungen der Fahrzeugklassen zu berücksichtigen, die sich aus Änderungen der in Artikel 3 Absatz 1 genannten Rechtsvorschriften** ergeben,

#### *Geänderter Text*

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

**(a) die in** Artikel 2 Absatz 1 und Artikel 5 Absätze 1 und 2 **genannten Bezeichnungen von Fahrzeugklassen** gegebenenfalls zu aktualisieren, **wenn sich aufgrund von Änderungen der in Artikel 2 Absatz 1 genannten Typengenehmigungsvorschriften**

**Änderungen der Fahrzeugklassen ergeben, ohne sich auf den Geltungsbereich und die Häufigkeit der Prüfungen auszuwirken;**

**– die Anhänge an den technischen Fortschritt oder an Änderungen von internationalen oder EU-Rechtsvorschriften anzupassen.**

**(b) Anhang II Nummer 3 in Bezug auf Methoden sowie Ursachen für Mängel, Anhang V im Falle der Verfügbarkeit effizienterer und wirksamer Prüfmethoden und Anhang I für den Fall, dass zusätzliche Informationen nötig sind, um Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen durchzuführen, anzupassen;**

**(c) Anhang II Nummer 3 in Bezug auf die Liste der Prüfpositionen, die Methoden und die Ursachen für Mängel, Anhang III in Bezug auf die Bewertung von Mängeln sowie Anhang V anzupassen, um sie mit der Weiterentwicklung der Sicherheits- und Umweltschutzvorschriften der Union in Einklang zu bringen, und um Anhang I für den Fall anzupassen, dass zusätzliche Informationen nötig sind, um Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen durchzuführen.**

## **Abänderung 86**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

2. Die **Befugnisübertragung** gemäß Artikel 17 **gilt ab** [Inkrafttreten dieser Verordnung] **auf unbestimmte Zeit.**

*Geänderter Text*

2. Die **Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte** gemäß Artikel 17 **wird der Kommission mit** [Inkrafttreten dieser Verordnung] **für einen Zeitraum von fünf Jahren übertragen. 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, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.*

## **Abänderung 87**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### **Artikel 18a**

##### ***Berichterstattung über zwei- bzw. dreirädrige Kraftfahrzeuge***

***Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat innerhalb von [drei Jahren nach Veröffentlichung dieser Verordnung] einen Bericht über die Aufnahme von zwei- bzw. dreirädrigen Fahrzeugen in diese Verordnung vor. In dem Bericht wird der Stand der Verkehrssicherheit in Bezug auf diese Fahrzeugklasse in der Union bewertet. Die Kommission vergleicht insbesondere die Verkehrssicherheit von zwei- bzw. dreirädrigen Fahrzeugen in Mitgliedstaaten, die für diese Fahrzeugklasse Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen durchführen mit der Verkehrssicherheit dieser Fahrzeugklasse in Mitgliedstaaten, die dies nicht tun, um zu bewerten, ob Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen für zwei- bzw. dreirädrige Fahrzeuge im Verhältnis zu den festgelegten Straßenverkehrssicherheitszielen stehen. Dem Bericht werden gegebenenfalls Gesetzgebungsvorschläge beigelegt.***

## **Abänderung 110**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 b (neu)**

**Artikel 18b**

**Berichterstattung**

**Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat innerhalb von [fünf Jahren nach Veröffentlichung dieser Verordnung] einen Bericht über die Umsetzung und die Auswirkungen der Verordnung vor, insbesondere in Bezug auf die Häufigkeit der Prüfungen, den Stand der Harmonisierung der regelmäßigen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen und die Wirksamkeit der Bestimmungen für die grenzüberschreitende Anerkennung von Prüfbescheinigungen bei Zulassungen von Fahrzeugen aus anderen Mitgliedstaaten. In dem Bericht ist darüber hinaus zu analysieren, ob der Stand der Harmonisierung für eine umfassende grenzüberschreitende Anerkennung von Prüfbescheinigungen in der gesamten Union ausreicht und ob höhere europäische Standards nötig sind, um dieses Ziel zu erreichen. Dem Bericht werden gegebenenfalls Legislativvorschläge beigelegt.**

**Abänderung 88**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 19 – Absatz 2**

2. Jeder Mitgliedstaat trifft die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Manipulationen oder unbefugte Eingriffe am Kilometerzähler als Verstoß gelten und durch wirksame, verhältnismäßige, abschreckende und nicht diskriminierende Sanktionen geahndet werden.

2. Jeder Mitgliedstaat trifft die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Manipulationen oder unbefugte Eingriffe **an sicherheits- und umweltrelevanten Fahrzeugbauteilen und -systemen und** am Kilometerzähler als Verstoß gelten und durch wirksame, verhältnismäßige, abschreckende und nicht diskriminierende Sanktionen geahndet werden, **und um die Richtigkeit des Kilometerstandes während der gesamten**

*Lebensdauer eines Fahrzeugs  
sicherzustellen.*

**Abänderung 89**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang I – Teil 5 – Nummer 5.3 – Spiegelstrich 8 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**– Empfohlener Reifendruck**

**Abänderung 90**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang II – Teil 1 – Absatz 4 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Ist die Prüfung eines Fahrzeugs mit einer in diesem Anhang empfohlenen Prüfmethode nicht möglich, so kann die Prüfstelle die Prüfung nach einer alternativen Methode durchführen, wenn diese von der entsprechenden zuständigen Behörde in schriftlicher Form genehmigt wurde. Der zuständigen Behörde gegenüber muss glaubhaft versichert werden, dass die Sicherheits- und Umweltschutzstandards dabei gewahrt bleiben.***

**Abänderung 91**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang II – Teil 3 – Position 1.8 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

1.8. Bremsflüssigkeit

Messung der  
Siedetemperatur oder des  
Wassergehalts

(a) Siedetemperatur der  
Bremsflüssigkeit zu  
niedrig **oder**  
**Wassergehalt zu hoch**

*Geänderter Text*

1.8. Bremsflüssigkeit

Messung der Siedetemperatur oder des Wassergehalts

(a) Siedetemperatur der Bremsflüssigkeit zu niedrig

**Abänderung 92**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang II – Teil 3 – Position 3.3 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

3.3. Rückspiegel oder Rückblickeinrichtung

Sichtprüfung mit Betätigung

(a) Rückspiegel oder Rückblickeinrichtung fehlt oder Montage nicht vorschriftsgemäß<sup>(1)</sup>

*Geänderter Text*

3.3. Rückspiegel oder Rückblickeinrichtung

Sichtprüfung mit Betätigung

(a) Rückspiegel oder Rückblickeinrichtung fehlt oder Montage nicht den Vorschriften entsprechend<sup>(1)</sup>,  
***einschließlich der Vorschriften gemäß Richtlinie 2007/38/EG über die Nachrüstung von in der Gemeinschaft zugelassenen schweren Lastkraftwagen mit Spiegeln***

**Abänderung 93**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang II – Teil 3 – Position 4.1.2**

*Vorschlag der Kommission*

4.1.2. Einstellung

Bestimmung der waagrechten Einstellung jedes Scheinwerfers bei Abblendlicht mit Hilfe eines Scheinwerfereinstellgeräts ***oder eines Prüfschirms***

Scheinwerfereinstellung nicht innerhalb der vorschriftsmäßigen Grenzen.



*Geänderter Text*

4.1.2. Einstellung

Bestimmung der waagrechten **und senkrechten** Einstellung jedes Scheinwerfers bei Abblendlicht mit Hilfe eines Scheinwerfereinstellgeräts **und eines elektronischen Kontrollgeräts, um gegebenenfalls die dynamische Funktionsfähigkeit zu überprüfen**

Scheinwerfereinstellung nicht innerhalb der vorschriftsmäßigen Grenzen.

**Abänderung 94**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang II – Teil 3 – Position 4.1.3**

*Vorschlag der Kommission*

4.1.3. Schaltung

Sichtprüfung und Betätigung

(a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß<sup>(1)</sup>  
(Anzahl der gleichzeitig leuchtenden Scheinwerfer)  
  
(b) Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt

*Geänderter Text*

4.1.3. Schaltung

Sichtprüfung und Betätigung **sowie gegebenenfalls Verwendung eines elektronischen Kontrollgeräts**

(a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß<sup>(1)</sup>  
(Anzahl der gleichzeitig leuchtenden Scheinwerfer)  
  
(b) Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt

**Abänderung 95**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang II – Teil 3 – Position 4.1.5**

*Vorschlag der Kommission*

4.1.5.  
Niveauregulierungseinrichtung (falls vorgeschrieben)

Sichtprüfung und  
Betätigung (soweit möglich)

(a) Vorrichtung  
funktioniert nicht

(b) Manuelle Vorrichtung  
kann vom Fahrersitz aus  
nicht betätigt werden

*Geänderter Text*

4.1.5.  
Niveauregulierungseinrichtung (falls vorgeschrieben)

Sichtprüfung und  
Betätigung **sowie  
gegebenenfalls  
Verwendung eines  
elektronischen  
Kontrollgeräts**

(a) Vorrichtung  
funktioniert nicht

(b) Manuelle Vorrichtung  
kann vom Fahrersitz aus  
nicht betätigt werden

**Abänderung 96**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang II – Teil 3 – Position 4.3.2**

*Vorschlag der Kommission*

4.3.2. Schaltung

Sichtprüfung und  
Betätigung

(a) Schalterfunktion ist  
nicht vorschriftsgemäß

(b) Funktion der  
Betätigungseinrichtung  
beeinträchtigt

*Geänderter Text*

4.3.2. **Bremsleuchten** –  
Schaltung **des**  
**Notbremslichts**

Sichtprüfung und  
Betätigung **mit Hilfe eines  
elektronischen Prüfgeräts  
zur Variierung der  
Eingabesignale des  
Bremspedalsensors und  
Sichtprüfung der  
Notbremslichtfunktion**

(a) Schalterfunktion ist  
nicht vorschriftsgemäß

(b) Funktion der  
Betätigungseinrichtung  
beeinträchtigt

***(ba) Notbremslicht  
funktioniert nicht oder  
nicht ordnungsgemäß***

## **Abänderung 97**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Teil 3 – Position 4.5.2**

#### *Vorschlag der Kommission*

4.5.2. Einstellung (X)<sup>(2)</sup>

Betätigung und Prüfung  
mittels eines  
Scheinwerfereinstellgeräts

Nebelscheinwerfer  
befindet sich außerhalb  
der waagrechten  
Einstellung, wenn die  
Lichtverteilung Hell-  
Dunkel-Grenze hat.

#### *Geänderter Text*

4.5.2. Einstellung (X)<sup>(2)</sup>

Betätigung und Prüfung  
mittels eines  
Scheinwerfereinstellgeräts

Nebelscheinwerfer  
befindet sich außerhalb  
der waagrechten ***oder  
senkrechten*** Einstellung,  
wenn die Lichtverteilung  
Hell-Dunkel-Grenze hat.

## **Abänderung 98**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Teil 3 – Position 5.2.2. – Buchstabe d a (neu)**

#### *Vorschlag der Kommission*

5.2.2. Räder

Sichtprüfung der beiden  
Seiten jedes Rades,  
während das Fahrzeug  
über einer Prüfgrube oder  
auf einer Hebebühne steht

(a) Bruch oder defekte  
Schweißung.

(...)

#### *Geänderter Text*

5.2.2. Räder

Sichtprüfung der beiden  
Seiten jedes Rades,  
während das Fahrzeug  
über einer Prüfgrube oder  
auf einer Hebebühne steht

(a) Bruch oder defekte  
Schweißung.

(...)

**(da) Rad entspricht nicht  
Radnabe**

## **Abänderung 99**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Anhang II – Teil 3 – Position 5.2.3. – Spalte 2**

##### *Vorschlag der Kommission*

##### 5.2.3. Reifen

Sichtprüfung des gesamten Reifens entweder bei Rotation des Rades, während dieses vom Boden abgehoben ist und das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht, oder beim Vor- und Rückwärtsrollen des Fahrzeugs über einer Prüfgrube

##### *Geänderter Text*

##### 5.2.3. Reifen

Sichtprüfung des gesamten Reifens entweder bei Rotation des Rades, während dieses vom Boden abgehoben ist und das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht, oder beim Vor- und Rückwärtsrollen des Fahrzeugs über einer Prüfgrube

***Verwendung eines Manometers, um den Reifendruck zu messen und ihn mit den vom Hersteller angegebenen Werten zu vergleichen***

## Abänderung 100

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang II – Teil 3 – Position 8.2.1.2

##### *Vorschlag der Kommission*

##### 8.2.1.2. Abgase

Messung mit Hilfe eines den Vorschriften<sup>(1)</sup> entsprechenden Abgasanalysegeräts  
***Ersatzweise kann bei Fahrzeugen mit geeigneten bordeigenen Diagnosesystemen anstatt mehrerer Abgasmessungen die einwandfreie Funktion durch entsprechendes Ablesen derselben und Prüfung ihrer ordnungsgemäßen Funktion im Leerlauf entsprechend den Warmlaufempfehlungen des Fahrzeugherstellers und unter Einhaltung sonstiger Vorschriften kontrolliert werden<sup>(1)</sup>.***

(a) Abgase überschreiten die spezifischen Werte nach Herstellerangabe

(b) oder, falls hierzu keine Angaben vorliegen, überschreiten die CO-Emissionen,

i) bei Fahrzeugen ohne modernes Abgasnachbehandlungssystem

– 4,5 % oder

– 3,5 %

je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den Vorschriften<sup>(1)</sup>

ii) bei Fahrzeugen mit modernem Abgasnachbehandlungssystem

– bei Leerlauf des Motors:

0,5 %  
– bei erhöhter  
Leerlaufdrehzahl: 0,3 %  
oder  
– bei Leerlauf des Motors:  
0,3 %<sup>6</sup>  
– bei erhöhter  
Leerlaufdrehzahl: 0,2 %  
je nach Datum der  
Erstzulassung oder  
Erstinbetriebnahme  
gemäß den Vorschriften<sup>(1)</sup>  
(c) Lambda außerhalb des  
Bereichs  $1 \pm 0,03$  oder  
nicht in Übereinstimmung  
mit Herstellerangaben  
(d) Bordeigenes  
Diagnosesystem (OBD)  
zeigt erhebliche Störung  
an

*Geänderter Text*

8.2.1.2. Abgase

Messung mit Hilfe eines  
den Vorschriften<sup>(1)</sup>  
entsprechenden  
Abgasanalysegeräts. ***Auch  
in Kombination mit dem  
bordeigenen  
Diagnosesystem ist die  
Kontrolle der  
Auspuffabgase immer die  
Standardmethode der  
Abgasprüfung.***

***Ablesen der OBD-  
Informationen und  
Kontrolle (Bereitschaft)  
des ordnungsgemäßen  
Funktionierens des OBD-  
Systems bei Leerlauf des  
Motors gemäß den  
Empfehlungen des  
Herstellers und anderen  
Vorschriften bei  
Fahrzeugen, die mit  
einem vorschriftsmäßigen  
bordeigenen  
Diagnosesystem (OBD)***

(a) Abgase überschreiten  
die spezifischen Werte  
nach Herstellerangabe

*ausgestattet sind<sup>(1)</sup>.*

*Messung der Höhe der  
NO<sub>x</sub>-Emissionen durch  
ein geeignetes Gerät /  
entsprechend  
ausgestattetes  
Abgasanalysegerät unter  
Verwendung bestehender  
Methoden zur Kontrolle  
der Auspuffabgase.*

(b) oder, falls hierzu keine  
Angaben vorliegen,  
überschreiten die CO-  
Emissionen,

i) bei Fahrzeugen ohne  
modernes  
Abgasnachbehandlungssy-  
stem

– 4,5 %, oder

– 3,5%

je nach Datum der  
Erstzulassung oder  
Erstinbetriebnahme  
gemäß den Vorschriften<sup>(1)</sup>

ii) bei Fahrzeugen mit  
modernem  
Abgasnachbehandlungssy-  
stem

– bei Leerlauf des Motors:  
0,5 %

– bei erhöhter  
Leerlaufdrehzahl: 0,3 %

oder

– bei Leerlauf des Motors:  
0,3 %<sup>6</sup>

– bei erhöhter  
Leerlaufdrehzahl: 0,2 %

**oder**

**– bei Leerlauf des  
Motors: 0,2 %<sup>(6a)</sup>**

**– bei erhöhter  
Leerlaufdrehzahl: 0,1 %  
(6a)**

je nach Datum der  
Erstzulassung oder  
Erstinbetriebnahme  
gemäß den Vorschriften<sup>(1)</sup>

(c) Lambda außerhalb des Bereichs  $1 \pm 0,03$  oder nicht in Übereinstimmung mit Herstellerangaben

(d) Bordeigenes Diagnosesystem (OBD) zeigt **bei Leerlauf des Motors** erhebliche Störung an

**Die Höhe der  $NO_x$ -Emissionen entspricht nicht den Anforderungen oder überschreitet einen spezifischen vom Hersteller angegebenen Grenzwert.**

---

***(6a) Fahrzeuge, deren Typgenehmigung entsprechend den Grenzwerten der Tabelle 1 in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erteilt wurde oder die nach dem 1. Juli 2007 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden (Euro 5).***

## Abänderung 101

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Teil 3 – Position 8.2.2.2

#### *Vorschlag der Kommission*

#### 8.2.2.2. Abgastrübung

Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen.

(a) 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.

(b) Vorkonditionierung des Fahrzeugs:

1. Die Fahrzeuge können ohne Vorkonditionierung geprüft werden. Aus

(a) Bei Fahrzeugen, die nach dem in den einschlägigen Vorschriften<sup>(1)</sup> genannten Datum erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden:

Abgastrübung übersteigt den auf dem Herstellerschild am Fahrzeug angegebenen Wert

(b) Sofern diese Information nicht verfügbar ist oder die



Sicherheitsgründen sollte der Motor aber betriebswarm und in ordnungsgemäßem mechanischen Zustand sein.

2. Anforderungen an die Vorkonditionierung

(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.

(ii) Das Abgassystem wird mit mindestens drei Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült.

(c) Prüfverfahren:

1. Der Motor und ein ggf. vorhandener Lader müssen vor dem Beginn des Beschleunigungszyklus

einschlägigen Vorschriften<sup>(1)</sup> die Verwendung von Referenzwerten nicht erlauben:

Saugmotoren: 2,5 m<sup>-1</sup>,

Turbomotoren: 3,0 m<sup>-1</sup>,

bzw. bei in den einschlägigen Vorschriften<sup>(1)</sup> definierten oder nach dem darin<sup>(1)</sup> genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen:

1,5 m<sup>-1 7</sup>.

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 Injektionspumpe 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 überwacht oder das Fahrpedal ab der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen lange genug betätigt wird, was bei Fahrzeugen der Klassen 1 und 2 des Anhangs 1 mindestens zwei Sekunden betragen sollte.

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 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.

*Geänderter Text*

8.2.2.2. Abgastrübung

Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen.

(a) Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in

(a) Bei Fahrzeugen, die nach dem in den einschlägigen Vorschriften<sup>(1)</sup> genannten Datum erstmals zugelassen oder in Betrieb

neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird. ***Auch in Kombination mit dem bordeigenen Diagnosesystem ist die Kontrolle der Auspuffabgase immer die Standardmethode der Abgasprüfung.***

***Ablesen der OBD-Informationen und Kontrolle (Bereitschaft) des ordnungsgemäßen Funktionierens des OBD-Systems bei Leerlauf des Motors gemäß den Empfehlungen des Herstellers und anderen Vorschriften bei Fahrzeugen, die mit einem vorschriftsmäßigen bordeigenen Diagnosesystem (OBD) ausgestattet sind<sup>(1)</sup>.***

(b) Vorkonditionierung des Fahrzeugs:

1. Die Fahrzeuge können ohne Vorkonditionierung geprüft werden. Aus Sicherheitsgründen sollte der Motor aber betriebswarm und in ordnungsgemäßem mechanischen Zustand sein.

2. Anforderungen an die Vorkonditionierung

(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

genommen wurden:

Abgastrübung übersteigt den auf dem Herstellerschild am Fahrzeug angegebenen Wert

(b) Sofern diese Information nicht verfügbar ist oder die einschlägigen Vorschriften<sup>(1)</sup> die Verwendung von Referenzwerten nicht erlauben:

Saugmotoren: 2,5 m<sup>-1</sup>,

Turbomotoren: 3,0 m<sup>-1</sup>,

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.

(ii) Das Abgassystem wird mit mindestens drei Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült.

(c) Prüfverfahren:

1. Der Motor und ein ggf. 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

bzw. bei in den einschlägigen Vorschriften<sup>(1)</sup> definierten oder nach dem darin genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen:

$1,5 \text{ m}^{-1.7}$

*oder*

$0,5 \text{ m}^{-1.6a}$

Injektionspumpe 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 überwacht oder das Fahrpedal ab der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen lange genug betätigt wird, was bei Fahrzeugen der Klassen 1 und 2 des Anhangs 1 mindestens zwei Sekunden betragen sollte.

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, 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.

***Messung der Höhe der NO<sub>x</sub>- und der Partikelemissionen durch ein geeignetes Gerät / entsprechend ausgestattetes Abgasanalysegerät unter Verwendung bestehender Prüfmethoden bei freier Beschleunigung.***

***Die Höhe der NO<sub>x</sub>- oder der Partikelemissionen entspricht nicht den Anforderungen oder überschreitet spezifische vom Hersteller angegebene Grenzwerte.***

---

***<sup>6a</sup> Fahrzeuge, deren Typgenehmigung entsprechend den Grenzwerten der Tabelle 1 in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erteilt wurde oder die nach dem 1. Juli 2007 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden (Euro 5).***

## **Abänderung 102**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang III – Position 1.8 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

1.8. Bremsflüssigkeit (a) Siedetemperatur der Bremsflüssigkeit zu niedrig ***oder Wassergehalt zu hoch.***

*Geänderter Text*

1.8. Bremsflüssigkeit (a) Siedetemperatur der

Bremsflüssigkeit zu  
niedrig

### Abänderung 103

#### Vorschlag für eine Verordnung Anhang III – Position 5.2.2 – Buchstabe d a (neu)

##### *Vorschlag der Kommission*

		ge- ring- fügig	schwer- wiegend	gefähr- lich
5.2.2. Räder	(a) Bruch oder defekte Schweißung  (...)			X

##### *Geänderter Text*

		ge- ring- fügig	schwer- wiegend	gefähr- lich
5.2.2. Räder	(a) Bruch oder defekte Schweißung  (...)  <b>(da) Rad entspricht nicht Radnabe</b>		<b>x</b>	X

### Abänderung 104

#### Vorschlag für eine Verordnung Anhang III – Position 5.2.3

##### *Vorschlag der Kommission*

		gering- fügig	schwer- wiegend	gefährlich
5.2.3. Reifen	(a) Reifengröße, Tragfähigkeit, Genehmigungszeichen oder Geschwindigkeitsklasse nicht vorschriftsgemäß <sup>(1)</sup> , so dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird  Unzureichende Tragfähigkeit oder		X	X



Geschwindigkeitsklasse für den tatsächlichen Gebrauch, Reifen berührt andere unbewegliche Fahrzeugteile, so dass die Fahrsicherheit beeinträchtigt ist

(b) Reifen unterschiedlicher Größe auf derselben Achse oder an Zwillingsrädern

X

(c) Reifen unterschiedlicher Bauart (Radial-/Diagonalreifen) auf derselben Achse

X

(d) Reifen schwer beschädigt oder eingeschnitten

X

Cord sichtbar oder beschädigt

X

(e) Profiltiefe der Reifen **nicht vorschriftsgemäß<sup>(1)</sup>**

X

**Weniger als 80 % der vorgeschriebenen Profiltiefe**

X

(f) Reifen scheuern an anderen Bauteilen (flexible Spritzschutzvorrichtungen)

X

Reifen scheuern an anderen Bauteilen (Fahrsicherheit nicht beeinträchtigt)

X

(g) Nachgeschnittene Reifen nicht vorschriftsgemäß(1)

X

Cord-Schutzschicht beeinträchtigt

X

(h) **Luftdrucküberwachungssystem** defekt

X

Funktioniert offensichtlich nicht

X

*Geänderter Text*

geringfügig

schwerwiegend

gefährlich

5.2.3. Reifen

(a) Reifengröße, Tragfähigkeit, Genehmigungszeichen oder

X

Geschwindigkeitsklasse nicht vorschriftsgemäß <sup>(1)</sup> , so dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird		
Unzureichende Tragfähigkeit oder Geschwindigkeitsklasse für den tatsächlichen Gebrauch, Reifen berührt andere unbewegliche Fahrzeugteile, so dass die Fahrsicherheit beeinträchtigt ist		X
(b) Reifen unterschiedlicher Größe auf derselben Achse oder an Zwillingsrädern	X	
(c) Reifen unterschiedlicher Bauart (Radial-/Diagonalreifen) auf derselben Achse	X	
(d) Reifen schwer beschädigt oder eingeschnitten	X	
Cord sichtbar oder beschädigt		X
(e) Profiltiefe der Reifen: <b>Abnutzungsanzeiger wird sichtbar</b>	X	
Profiltiefe <b>der Reifen bei gesetzlichem Grenzwert. Profiltiefe der Reifen unter gesetzlichem Grenzwert.</b>		X
(f) Reifen scheuern an anderen Bauteilen (flexible Spritzschutzvorrichtungen)	X	
Reifen scheuern an anderen Bauteilen (Fahrsicherheit nicht beeinträchtigt)		X
(g) Nachgeschnittene Reifen nicht vorschriftsgemäß(1)	X	
Cord-Schutzschicht		X

beeinträchtigt			
(h)		x	
<b>Reifendrucküberwachungssystem defekt oder Reifen offensichtlich nicht ausreichend aufgepumpt</b>			
Funktioniert offensichtlich nicht			x
<b>(i) Reifendruck eines Reifens bei in Betrieb befindlichem Fahrzeug um 20 % niedriger, aber nicht unter 150 kPa.</b>			x
<b>Reifendruck unter 150 kPa</b>			x

## Abänderung 105

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang III – Position 8.2.1.2 – Buchstabe b

#### *Vorschlag der Kommission*

		geringfügig	schwerwiegend	gefährlich
8.2.1.2. Abgase	(b) oder, falls hierzu keine Angaben vorliegen, überschreiten die CO-Emissionen,  (...) ii) bei Fahrzeugen mit modernem Abgasnachbehandlungssystem – bei Leerlauf des Motors: 0,5 % – bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,3 % oder – bei Leerlauf des Motors: 0,3 % – bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,2 % je nach Datum der		x	

Erstzulassung oder  
Erstinbetriebnahme  
gemäß den Vorschriften<sup>(1)</sup>

*Geänderter Text*

		gering- fügig	schwerwiegend	gefährlich
8.2.1.2. Abgase	(b) oder, falls hierzu keine Angaben vorliegen, überschreiten die CO- Emissionen,  (...)  ii) bei Fahrzeugen mit modernem Abgasnachbehandlungssy- stem  – bei Leerlauf des Motors: 0,5 %  – bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,3 %  oder  – bei Leerlauf des Motors: 0,3 %  – bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,2 %  <b>oder</b>  <b>– bei Leerlauf des Motors: 0,2 % <sup>6a</sup></b>  <b>– bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,1 % <sup>6a</sup></b>  je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den Vorschriften <sup>(1)</sup>		x	

<sup>6a</sup> *Fahrzeuge, deren Typgenehmigung entsprechend den Grenzwerten der Tabelle 1 in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erteilt wurde oder die nach dem 1. Juli 2007 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden (Euro 5).*

## Abänderung 106

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang III – Position 8.2.2.2 – Buchstabe b

#### *Vorschlag der Kommission*

		gering- fügig	schwer- wiegend	ge- fähr- lich
8.2.2.2. Abgastrübung				
Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen.	Sofern diese Information nicht verfügbar ist oder die einschlägigen Vorschriften <sup>(1)</sup> die Verwendung von Referenzwerten nicht erlauben: Saugmotoren: 2,5 m <sup>-1</sup> , Turbomotoren: 3,0 m <sup>-1</sup> , bzw. bei in den einschlägigen Vorschriften <sup>(1)</sup> definierten oder nach dem darin <sup>(1)</sup> genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen: 1,5 m <sup>-1</sup> .		x	

#### *Geänderter Text*

		gering- fügig	schwer- wiegend	gefahr- lich
8.2.2.2. Abgastrübung				
Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen.	Sofern diese Information nicht verfügbar ist oder die einschlägigen Vorschriften <sup>(1)</sup> die Verwendung von Referenzwerten nicht erlauben: Saugmotoren: 2,5 m <sup>-1</sup> , Turbomotoren: 3,0 m <sup>-1</sup> , bzw. bei in den einschlägigen Vorschriften <sup>(1)</sup> definierten oder nach dem darin genannten Datum erstmals		x	

zugelassenen oder in  
Betrieb genommenen  
Fahrzeugen:

1,5 m<sup>-1</sup>.

*oder*

*0,5 m<sup>-1</sup>* <sup>6a</sup>

---

<sup>6a</sup> *Fahrzeuge, deren Typgenehmigung entsprechend den Grenzwerten der Tabelle 1 in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erteilt wurde oder die nach dem 1. Juli 2007 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden (Euro 5).*

### **Abänderung 107**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang IV – Nummer 6 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(6a) Feststellung von großen  
unfallbedingten Reparaturen***

### **Abänderung 108**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang V – Teil I – Absatz 2 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Alternative Ausrüstung, bei der  
technische Innovationen in neutraler  
Weise eingesetzt werden, kann unter der  
Voraussetzung verwendet werden, dass  
dabei ein gleichwertiges  
Prüfqualitätsniveau sichergestellt ist.***

### **Abänderung 109**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang V – Teil 1 – Absatz 1 – Nummer 15 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***15a) ein Manometer zur Messung des  
Reifendrucks;***