

Brüssel, den 27. November 2025
(OR. en)

15613/25

Interinstitutionelles Dossier:
2025/0097(COD)

TRANS 557
CODEC 1852
ENV 1240
MI 922

VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Rat
Nr. Vordok.:	14625/25
Nr. Komm.dok.:	8255/25
Betr.:	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen – Allgemeine Ausrichtung

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat am 24. April 2025 zwei Gesetzgebungsvorschläge zur Überarbeitung des „Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit“ von 2014 vorgelegt. Mit einem Vorschlag werden die Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und die Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen geändert, mit dem anderen Vorschlag wird die Richtlinie 1999/37/EG über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge ersetzt.

2. Allgemeines Ziel beider Vorschläge ist es, die Straßenverkehrssicherheit in der EU weiter zu verbessern, zu einer nachhaltigen Mobilität beizutragen und den freien Personen- und Warenverkehr in der EU zu erleichtern. Darüber hinaus werden mit dem Vorschlag zur Änderung der Richtlinie über die regelmäßige technische Überwachung und der Richtlinie über die technische Unterwegskontrolle folgende spezifischen Ziele verfolgt:
- a. Gewährleistung der Einheitlichkeit, Objektivität und Qualität der technischen Überwachung, durch die Einbeziehung des technologischen Fortschritts, insbesondere der Prüfung von Elektrofahrzeugen und hochentwickelten Fahrerassistenzsystemen (Advanced Driver Assistance Systems – ADAS), der Einführung neuer Prüfmethoden für gasförmige Emissionen (NO_x und Partikelzahl) und Lärmemissionen, und der Verwendung von Emissions- und Lärmmessgeräten auf öffentlichen Straßen zur Ermittlung von Fahrzeugen mit hohen Emissionen;
 - b. Reduzierung unbefugter Eingriffe sowie Verbesserung der Erkennung manipulierter Kilometerzähler und fehlerhafter Fahrzeuge mit defekten oder manipulierten Sicherheits- und Abgasnachbehandlungssystemen; dieses Ziel umfasst Änderungen des Umfangs und der Häufigkeit der regelmäßigen Kontrollen, Änderungen der Kontrollnormen sowie die Schaffung eines Systems zur Erfassung von Kilometerständen;
 - c. Verbesserung der elektronischen Speicherung und des Austauschs einschlägiger Fahrzeugidentifizierungs- und Statusdaten, zur Steigerung der Datenverfügbarkeit und Erleichterung der gegenseitigen Anerkennung durch die Durchsetzungsbehörden.

II. ARBEITEN IN DEN ANDEREN ORGANEN

3. Das Europäische Parlament hat den Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) als federführenden Ausschuss für diesen Vorschlag benannt, und Herr Jens GIESEKE (EPP, DE) wurde am 22. September 2025 zum Berichterstatter bestellt.
4. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme am 18. September 2025 angenommen. Der Europäische Ausschuss der Regionen hat beschlossen, keine Stellungnahme abzugeben.

III. ARBEITEN IM RAT UND SEINEN VORBEREITUNGSGREMIEN

5. Die Gruppe „Landverkehr“ hat die Arbeit zu diesem Vorschlag am 30. April 2025 unter polnischem Vorsitz mit einer allgemeinen Vorstellung durch die Kommission und einer Erläuterung der Folgenabschätzung¹ aufgenommen.
6. Unter polnischem Vorsitz führte der Rat am 5. Juni 2025 einen Gedankenaustausch über das Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit. Die Ministerinnen und Minister begrüßten die Überarbeitung der aktuellen Richtlinien und das Bestreben nach mehr Harmonisierung, Digitalisierung und Modernisierung. In ihren Beiträgen betonten mehrere Ministerinnen und Minister außerdem, dass praktikable Umsetzungsfristen festgelegt und die Kosten und der Verwaltungsaufwand so gering wie möglich gehalten werden müssen.
7. Unter dänischem Vorsitz nahm die Gruppe zwischen Juli und November 2025 eine eingehende Prüfung des Vorschlags vor. Der Vorsitz erarbeitete auf der Grundlage der von den Delegationen in den Sitzungen der Gruppe und in schriftlicher Form vorgebrachten Bemerkungen acht Kompromisstexte.
8. Die Delegationen würdigten die von der Kommission geleistete Vorbereitungsarbeit, äußerten jedoch mehrere Bedenken. Diese Bedenken beziehen sich auf zusätzliche Kosten für die Fahrzeugeigner, deren Fahrzeuge genauer oder häufiger kontrolliert würden, auf die Kapazitätsgrenzen und den effizienten Betrieb der Kontrollzentren und der Teams für die Unterwegskontrolle sowie auf Verwaltungskosten wie etwa laufende Kosten für neue Ausrüstung. Mehrere Delegationen hätten eine stärkere Berücksichtigung sozialer Aspekte in Bezug auf die Eigner älterer Fahrzeuge in dem Vorschlag gewünscht, und wiesen darauf hin, dass technische Mängel bei Fahrzeugen nicht häufig die Ursache von Unfällen seien.
9. Ein weiterer Punkt, der Anlass zu Bedenken gab, war die praktische Durchführbarkeit: Die Delegationen stellten die Skalierbarkeit neuer Prüfmethoden, die sich unter Laborbedingungen bewährt hatten (NO_x-Messung bei Dieselfahrzeugen nach dem Warmlaufen), und die Tatsache in Frage, dass den Mitgliedstaaten Methoden auferlegt werden, die noch nicht entwickelt (Messung der Partikelzahl und NO_x-Messung bei Benzinfahrzeugen) oder nicht weit verbreitet sind (Emissionsmessung durch Fernmessung).

¹ Der Bericht über die Folgenabschätzung ist dem anderen Vorschlag beigelegt (Dok. ST 8259/25 ADD 5-7).

10. Einige Delegationen unterstützten jedoch den Kommissionsvorschlag in Bezug auf die Fernmessung, während andere neue Emissionsprüfungen unterstützten, sofern sie auf begrenztere Fahrzeugkategorien oder nur bei Unterwegskontrollen angewandt werden. Folglich war es besonders schwierig, einen Kompromiss zu neuen Emissionsprüfmethode und der Fernmessung zu finden.
11. Die wichtigsten vom Vorsitz eingebrachten Änderungen betreffen folgende Punkte:

Richtlinie über die regelmäßige technische Überwachung

- a. Umfang und Mindesthäufigkeit der Prüfungen (Artikel 2 und 5 des geänderten Rechtsakts): Mit dem Kompromiss werden der Umfang der Prüfungen und die Mindesthäufigkeit so beibehalten, wie sie derzeit angewandt werden. Das bedeutet, dass dem Vorschlag zur Umstellung auf jährliche anstatt zweijährliche Prüfungen nach zehn Jahren und zur Einführung zusätzlicher Prüfungen für leichte Nutzfahrzeuge nicht Folge geleistet wird, und dass die derzeitige Ausnahmeregelung, wonach Motorräder aus dem Anwendungsbereich ausgenommen werden können, sofern alternative Maßnahmen angewandt werden, beibehalten wird.
- b. Prüfung in einem anderen Mitgliedstaat als dem Zulassungsmitgliedstaat (Artikel 4 Absatz 4, Artikel 5 Absatz 1 letzter Unterabsatz und Artikel 8 Absatz 1a): Der Kompromiss folgt dem Ansatz der Kommission für eine befristete Prüfbescheinigung in einem anderen Mitgliedstaat, erweitert den Anwendungsbereich jedoch auf leichte Nutzfahrzeuge. Der Kompromiss stärkt die Kommunikation zwischen den betreffenden Mitgliedstaaten und bietet mehr Flexibilität in Bezug auf den Zeitpunkt der nachfolgenden regelmäßigen technischen Überwachung im Zulassungsmitgliedstaat.
- c. Erfassung der Kilometerstände (Artikel 4a): Der Vorsitz hält an der Verpflichtung des Vorschlags fest, nationale Datenbanken für Kilometerstände einzurichten, die ein wirksames Instrument zur Bekämpfung von Betrug bezüglich der von einem Fahrzeug zurückgelegten Kilometer darstellen. Er präzisiert, dass der Anwendungsbereich nur Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge betreffen sollte. Die Fälle, in denen die Erfassung des Kilometerstands und die Aufnahme in die Datenbank obligatorisch sind, wären begrenzter als im Vorschlag vorgesehen: Zusätzlich zu den Prüfstellen, die bereits Kilometerstandsdaten erfassen müssen, würden von Fahrzeugherstellern zugelassene Werkstätten sowie die Hersteller von vernetzten Fahrzeugen in das Meldesystem aufgenommen. Die Aufnahme weiterer Fälle der Erfassung von Kilometerständen in der Datenbank würde im Ermessen des Mitgliedstaats liegen.

- d. Neue Emissionsprüfmethode (Artikel 6, Anhang I Position 8.2): Mit dem Kompromiss wird einerseits darauf abgezielt, die Prüfungen im Rahmen der regelmäßigen technischen Überwachung so empfindlich zu gestalten, dass Emissionsmängel bei modernen Fahrzeugen ermittelt werden, die sehr viel sauberer sind, wenn sie gemäß der Konfiguration des Herstellers funktionieren, und folglich einen wesentlichen Beitrag zu den politischen Zielen der EU für die Luftqualität² und zur Umsetzung neuer Fahrzeugemissionsnormen³ zu leisten. Zu diesem Zweck unterstützt er grundsätzlich den Kommissionsvorschlag in Bezug auf die Messung der Partikelzahl (PN) und die NO_x-Messung in den Prüfstellen. Andererseits verringert der Kompromiss angesichts der verbleibenden Hindernisse, nämlich des Mangels an zuverlässigen Methoden und der Skalierbarkeit in der Praxis, den unmittelbaren Druck auf die Kapazitäten der Prüfstellen und verringert das Risiko in Bezug auf die Robustheit der Prüfergebnisse, indem eine gestaffelte Entwicklung auf der Grundlage von Durchführungsrechtsakten zur Festlegung der Einzelheiten der Prüfmethode und des Prüfungsumfanges mit spezifischen Umsetzungsfristen ermöglicht wird.
- e. Elektronische Prüfbescheinigung (Artikel 8): Fast alle Delegationen unterstützten den Vorschlag, zu einer elektronischen Prüfbescheinigung überzugehen, die in der europäischen Briefftasche für die Digitale Identität hinterlegt ist, während die Person, die das Fahrzeug vorführt, weiterhin einen Ausdruck beantragen kann. In dem Kompromiss wird festgelegt, dass die Ausstellung von Bescheinigungen für die digitale Briefftasche vier Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie beginnt. Der Kompromiss verlangt nicht mehr, dass ein Papierexemplar bescheinigt werden muss; es wäre ausreichend, wenn seine Authentizität durch einen QR-Code überprüft werden kann.
- f. Datenaustausch und Berichterstattung (Artikel 16, 20 und 20a): Die Delegationen unterstützten im Allgemeinen das Ziel, die grenzüberschreitende Interoperabilität und den Datenaustausch in Echtzeit zwischen den nationalen Behörden – und somit auch den Prüfstellen – zu verbessern. Eine große Zahl von Mitgliedstaaten sprach sich jedoch dagegen aus, dass dieser Austausch ausschließlich auf dem von der Kommission entwickelten System MOVE-HUB aufbauen sollte. Aus diesen Gründen hat der Vorsitz einen neuen Absatz in Artikel 16 aufgenommen, durch den Mitgliedstaaten ihre eigenen Anwendungen oder Anwendungen Dritter, einschließlich EUCARIS, nutzen können, um Daten auszutauschen und sich mit dem elektronischen System MOVE-HUB zu verbinden.

² Richtlinie (EU) 2024/2881 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. L, 2024/2881, 20.11.2024).

³ Aktuell: Verordnung (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7) (ABl. L, 2024/1257, 8.5.2024).

Mit dem Kompromiss wird die neue Berichtspflicht (Artikel 20a) mit verringertem Umfang aufrechterhalten; diese Berichterstattung wird mit der Berichterstattung im Rahmen der Richtlinie über Unterwegskontrollen vergleichbar sein.

- g. Elektronische Sicherheitssysteme⁴, Herstellerdaten (Artikel 5 Absätze 6 und 7) und Liste der sonstigen Prüfpositionen in Anhang I Nummer 3: Der Kompromiss enthält mehr Einzelheiten zum Datenfluss von den Herstellern und zur Datenverwaltung, die in Durchführungsrechtsakten festzulegen sind. Was die 62 Positionen des elektronischen Sicherheitssystems, die gemäß dem Kommissionsvorschlag neu zu prüfen sind, betrifft, so werden sie im Kompromiss teilweise unter anderen bestehenden Prüfpositionen zusammengefasst, teilweise freiwillig gemacht und teilweise gestrichen.

Auf Antrag der Delegationen wurden zwei Prüfpositionen hinzugefügt: Erstens eine freiwillige Verknüpfung zwischen Fahrzeugrückrufaktionen und Prüfungen im Rahmen der technischen Überwachung, mit dem Ziel, die Ergebnisse von Rückrufaktionen, die stark mit dem Aspekt der Sicherheit und Gesundheit verbunden sind, zu verbessern (Position 0.3); zweitens eine Kontrolle der Alarmsysteme und Brandunterdrückungssysteme (Position 9.13).

Richtlinie über die technische Unterwegskontrolle

- a. Anwendungsbereich (Artikel 2 des geänderten Rechtsakts): Mit dem Kompromiss wird die Ausweitung des Anwendungsbereichs des Systems der Unterwegskontrollen auf leichte Nutzfahrzeuge der Klasse N1 unterstützt. Mit dem Kompromiss wird versucht, den starken Bedenken einiger Delegationen Rechnung zu tragen, indem zum einen ihre Ausnahme vom Anwendungsbereich gestattet wird, wenn sie nach zwei Jahren und danach jährlich einer regelmäßigen technischen Überwachung unterzogen werden, und zum anderen das Flottenabdeckungsziel in Artikel 5 geändert wird.
- b. Fernmessung (Artikel 4a und 21 des Vorschlags, Artikel 9a und Artikel 18 Absatz 3 des Kompromisses): Mit dem Kompromiss wird das Konzept der Fernmessung als freiwillige Maßnahme festgelegt, die nach zusätzlichen praktischen Erfahrungen überprüft wird. Um grenzüberschreitende Folgemaßnahmen nach der Aufdeckung eines Großemittenten zu erleichtern, kann die Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen, um Schwellenwerte für eine solche grenzüberschreitende Zusammenarbeit festzulegen.

⁴ Dieser Punkt wurde umbenannt zu „Hochentwickelte Fahrerassistenzsysteme und andere sicherheitsbezogene Systeme“.

- c. Prozentsatz der Fahrzeuge, die einer anfänglichen Unterwegskontrolle zu unterziehen sind (Artikel 5): Der Kompromiss orientiert sich insofern am Vorschlag, als dass er anstelle eines unionsweiten Ziels Zielvorgaben für Flotteninspektionen pro Mitgliedstaat sowie ein neues Inspektionsziel für leichte Nutzfahrzeuge der Klasse N1 festlegt. Das letztgenannte Ziel wird im Verhältnis (10 %) zur Gesamtzahl der Inspektionen schwerer Nutzfahrzeuge festgelegt, anstatt 2 % der Zahl der zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge pro Jahr, wie von der Kommission vorgeschlagen.
- d. Kontrolle der Ladungssicherung (Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe c, Artikel 13): Der Kompromiss spiegelt die mehrheitliche Auffassung der Delegationen wider, dass sich die Kontrollpflicht nur auf die anfängliche technische Unterwegskontrolle beziehen kann, da nicht genügend Kontrollressourcen zur Verfügung stehen, um bei jedem zu kontrollierenden Fahrzeug eine eingehende Kontrolle der Ladungssicherung durchzuführen. Folglich wird eine eingehende Kontrolle nach wie vor auf dem Urteil des Prüfers im Anschluss an die obligatorische Sichtprüfung der Ladungssicherung basieren.
- e. Datenaustausch und Berichterstattung (Artikel 18a und 20): Der Kompromiss sieht einen Datenaustausch im Einklang mit dem Vorschlag für die Richtlinie über die regelmäßige technische Überwachung und eine Berichterstattung ähnlich des Kommissionsvorschlags und der derzeitigen Praxis vor.
- f. Inhalt und Verfahren der gründlichen Kontrolle (Artikel 10 und 11, Anhang II): Wenn die möglichen zu prüfenden Positionen der gründlichen Unterwegskontrollen mit den für die regelmäßige technische Überwachung relevanten Positionen übereinstimmen, sind die vom Vorsitz vorgeschlagenen Änderungen identisch mit den für die Richtlinie über die regelmäßige technische Überwachung vorgeschlagenen Änderungen. Es wurden jedoch zwei Anpassungen vorgenommen: Erstens wird in dem Kompromiss in Artikel 10 Absatz 1 klargestellt, dass das Standardverfahren der anfänglichen Unterwegskontrolle eine Sichtprüfung ist, die durch den Einsatz spezifischer Ausrüstung ergänzt werden kann. Zweitens wird in Bezug auf die Messung der NO_x-Emissionen von Dieselmotoren vorgeschlagen, dass die Messung während der Unterwegskontrolle innerhalb der dreijährigen Umsetzungsfrist eingeführt werden sollte, da das Problem der Vorkonditionierung des Fahrzeugs kein Problem darstellt, wenn die Prüfung mit einem betriebswarmen Motor begonnen wird. In Erwägungsgrund 15a wird klargestellt, dass für den Fall, dass der Mitgliedstaat Prüfstellen zur technischen Überwachung für die gründliche Prüfung nutzt, diese gründliche Prüfung von der Einführung einschlägiger Prüfmethoden in diesen Prüfzentren nach dem Erlass von Durchführungsrechtsakten abhängt.
- Im Einklang mit dem Ansatz für die Fernmessung wurde die Fernmessung als alternative, durch die Standardprüfmethode zu bestätigende Methode hinzugefügt (8.1.1, 8.2.2.2 bis 8.2.3.3).

Umsetzung (Artikel 3 des Änderungsrechtsakts)

12. Angesichts des ehrgeizigen und komplexen Charakters der mit der vorgeschlagenen Überarbeitung eingeführten Anforderungen beantragten viele Mitgliedstaaten eine längere Umsetzungsfrist, die im Kompromissvorschlag auf drei Jahre verlängert wurde. Für besonders schwierige Elemente der Umsetzung wurden spezifische Umsetzungsphasen nach der Annahme von Durchführungsrechtsakten vorgesehen (siehe Nummer 11 Buchstabe d für Emissionsprüfungen und Artikel 8 der Richtlinie über die regelmäßige technische Überwachung für die Ausstellung elektronischer Prüfbescheinigungen).
13. Die Delegationen haben in der Sitzung der Gruppe vom 13. November 2025 den Kompromissvorschlag des Vorsitzes⁵ mit Blick auf eine allgemeine Ausrichtung generell unterstützt, wobei einige Delegationen um weitere Klärung oder zusätzliche Änderungen ersucht haben. Die Kommission hat die technischen Arbeiten des Vorsitzes gewürdigt, jedoch auch darauf hingewiesen, dass mehrere Reformelemente, die sie für am wichtigsten gehalten hat, entweder in ihrem Umfang oder ihrer Zielsetzung eingeschränkt oder gestrichen worden seien. Die Kommission behält sich ihren Standpunkt vor, auch in Bezug auf die Ermächtigung zum Erlass von delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten.
14. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter hat den in der Anlage und in Addendum 1⁶ enthaltenen Kompromiss auf seiner Tagung vom 21. November mit großer Mehrheit gebilligt. Einige Delegationen haben ihre verbleibenden großen Bedenken hinsichtlich der Komplexität und des administrativen oder technischen Aufwands bekräftigt.

IV. FAZIT

15. Vor diesem Hintergrund wird der Rat (Verkehr, Telekommunikation und Energie) ersucht, auf seiner Tagung am 4. Dezember 2025 eine allgemeine Ausrichtung festzulegen.

⁵ Dok. ST 14625/25 + ADD 1 REV 1.

⁶ Identisch mit dem Wortlaut von Dokument ST 14625/25 + ADD 1 REV 1, mit Ausnahme einiger sprachlicher Korrekturen.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁷,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁸,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

⁷ ABI. C ... vom..., S.

⁸ ABI. C ... vom..., S.

- (1) Bestimmungen über die Verkehrs- und Betriebssicherheit sind seit Jahrzehnten Teil der Rechtsvorschriften der Union, sie werden jedoch schrittweise harmonisiert. Zuletzt wurde das entsprechende Unionsrecht 2014 mit dem „Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit“⁹ überarbeitet. Um die Durchsetzung zu verbessern, wurden das Spektrum der zu prüfenden Fahrzeuge und der Anwendungsbereich der harmonisierten Vorschriften, einschließlich der Vorschriften über Unterwegskontrollen und Zulassungsdokumente für Fahrzeuge, durch aufeinanderfolgende Überarbeitungen schrittweise ausgeweitet. Mit ihnen wurden die erforderlichen Prüfmethoden, Verfahren und zugehörigen Dokumente festgelegt und aktualisiert und so dem technologischen Fortschritt Rechnung getragen.
- (2) In der Richtlinie 2014/45/EU sind die Mindestangaben und die Mindesthäufigkeit der Prüfungen für alle Fahrzeugklassen festgelegt, mit Ausnahme von Krafträdern, bei denen die Mitgliedstaaten über einen größeren Ermessensspielraum verfügen. Jene Richtlinie enthält auch Mindestanforderungen an die Unabhängigkeit der Prüfstellen, die Ausbildung der Prüfer, die Prüfgeräte und den Inhalt der Prüfbescheinigung. Die Gültigkeit dieser Bescheinigung sowie aller anderen Prüfnachweise müssen von den Mitgliedstaaten für die Zwecke des freien Verkehrs und der erneuten Zulassung eines bereits in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs anerkannt werden.

⁹ Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>), Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>) und Richtlinie 2014/46/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

- (3) Die Richtlinie 2014/47/EU ergänzt die Richtlinie 2014/45/EU, indem sie die Mitgliedstaaten dazu verpflichtet, bei schweren Nutzfahrzeugen über 3,5 Tonnen, einschließlich Bussen, Lastkraftwagen und deren Anhängern, Unterwegskontrollen durchzuführen. Das Ziel ist es, jährlich 5 % der Flotte der Union zu kontrollieren. Diese Kontrollen umfassen eine anfängliche Unterwegskontrolle und, falls der Prüfer es für erforderlich hält, eine gründlichere technische Unterwegskontrolle. Die bei den gründlichen Kontrollen geprüften Positionen entsprechen jenen bei der regelmäßigen technischen Überwachung und können auch die Kontrolle der Ladungssicherung umfassen. Wird bei einer Unterwegskontrolle ein erheblicher oder gefährlicher Mangel festgestellt, so muss der Mitgliedstaat, in dem die Kontrolle stattgefunden hat, für die Durchsetzung der Reparatur des vorübergehend von der Straßenverkehrszulassung ausgesetzten Fahrzeugs den Zulassungsmitgliedstaat unterrichten.
- (4) Aufgrund des raschen technischen Fortschritts sind einige der derzeitigen Vorschriften für die Prüfung von Fahrzeugen veraltet und sollten geändert werden, um sie an neuere Technologien und Fahrzeuge, einschließlich Elektrofahrzeuge und Hybridelektrofahrzeuge, anzupassen. Der Prüfraum sollte verstärkt dazu beitragen, dass verkehrsbedingte Emissionen verringert werden und im Verkehrssektor die Digitalisierung beschleunigt und Nutzen daraus gezogen wird. Der Rahmen sollte auch besser an die Entwicklungen in der Fahrzeugtechnologie, der Flottenzusammensetzung und bei den Prüfmethoden angepasst werden.
- (5) Der digitale Wandel ist eine der Prioritäten der Union. Im Zusammenhang mit der Aktualisierung der derzeitigen Vorschriften für die Prüfung von Fahrzeugen ist es auch wichtig, die Verwaltungsverfahren weitgehend zu harmonisieren, zu vereinfachen und zu digitalisieren sowie die verbleibenden Hindernisse für die Freizügigkeit zu beseitigen. Zu diesen Hindernissen gehört die Nichtanerkennung regelmäßiger technischer Überwachungen, die in anderen Mitgliedstaaten als dem Zulassungsmitgliedstaat durchgeführt werden. Diese Hindernisse können nämlich die Freizügigkeit von Personen beeinträchtigen, sich innerhalb der Union frei zu bewegen und auch ihr Recht, ihren Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat zu wählen als dem, in dem das Fahrzeug zum betreffenden Zeitpunkt zugelassen ist.
- (5a) Die Prüfungen während des Lebenszyklus von Fahrzeugen sollten vergleichsweise einfach, schnell und kostengünstig sein und gleichzeitig effektiv zur Verwirklichung der Ziele der Richtlinien beitragen.

- (6) Einige der derzeitigen Emissionsprüfmethode sind für die Prüfung von Fahrzeugen mit moderner Technologie zur Minderung von Luftschadstoffemissionen und geringen Referenzemissionen ungeeignet. Es besteht auch Potenzial, die Schadstoffemissionen durch geeignetere Prüfungen und Kontrollen weiter zu verringern. Die Anwendung von besten verfügbaren, verhältnismäßigen und geeigneten Prüfmethode würde den Mitgliedstaaten bei der Einhaltung strengerer Luftqualitätsnormen helfen, nämlich der in der Richtlinie (EU) 2024/2881 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁰ festgelegten Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit, insbesondere für Feinstaub und Stickstoffoxide (NO_x).
- (7) Die Zahl der Toten und Schwerverletzten auf den Straßen der Union ist mit 20 400 Todesfällen im Jahr 2023 nach wie vor unannehmbar hoch. Daher sind weitere Maßnahmen erforderlich, um die im EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit 2021-2030¹¹ festgelegten Ziele zu erreichen.
- (8) Die technische Überwachung von Krafträdern hat deutliche Vorteile für die Straßenverkehrssicherheit. Dies zeigt sich auch an der Zahl der Mitgliedstaaten, die Krafträder bereits in ihre Systeme der technischen Überwachung einbeziehen. Die Mitgliedstaaten können Krafträder mit einem Hubraum von mehr als 125 cm³ oder einer höchsten Nenndauerleistung oder Nutzleistung von mehr als 11 kW von der obligatorischen regelmäßigen technischen Überwachung ausnehmen, sofern sie wirksame alternative Maßnahmen zur Sicherheit im Straßenverkehr wie Unterwegskontrollen eingeführt haben.

¹⁰ Richtlinie (EU) 2024/2881 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Neufassung), (ABl. L, 2024/2881 vom 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

¹¹ SWD(2019) 283 final, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

- (9) Den Rückmeldungen der Mitgliedstaaten und der Industrie zufolge haben sich die derzeitigen rechtlichen Anforderungen, die auf die Verfügbarkeit der für die Durchführung regelmäßiger technischer Überwachungen erforderlichen technischen Daten für die Prüfstellen abzielen, als unwirksam erwiesen. Daher muss – unter Berücksichtigung der Mitteilungsanforderungen gemäß Artikel 61 und Anhang X der Verordnung (EU) 2018/858 – festgelegt werden, dass den zuständigen Behörden oder zentralen Datenstellen, die von den Behörden eines oder mehrerer Mitgliedstaaten mit der Verwaltung des Zugangs zu diesen Informationen beauftragt wurden, kostenlos und unverzüglich ein Mindestdatensatz zur Verfügung gestellt werden sollte, wodurch sichergestellt wird, dass die Prüfstellen auch den erforderlichen Zugang haben.
- (10) Für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 sollte der Zulassungsmitgliedstaat eine von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellte befristete EU-Prüfbescheinigung für einen Zeitraum von sechs Monaten anerkennen, sofern die nachfolgende regelmäßige technische Überwachung im Zulassungsmitgliedstaat durchgeführt wird. Das bedeutet, dass das Fahrzeug innerhalb der Gültigkeitsdauer der befristeten EU-Prüfbescheinigung in den Zulassungsmitgliedstaat zurückgebracht werden muss, um es der nachfolgenden regelmäßigen technischen Überwachung zu unterziehen. Dies wird zur Erleichterung des freien Personenverkehrs beitragen, während gleichzeitig die grundlegende Anforderung eingehalten wird, dass Fahrzeuge in der Regel im Zulassungsmitgliedstaat geprüft werden müssen. Um Klarheit über den Status des Fahrzeugs zu gewährleisten, teilt der Mitgliedstaat, der die Prüfung durchführt, dem Zulassungsmitgliedstaat das Ergebnis der Prüfung innerhalb kurzer Zeit über die Plattform MOVE-HUB mit.
- (11) Aus demselben Grund sollte ein Zulassungsmitgliedstaat die Möglichkeit haben, von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellte Prüfbescheinigungen anzuerkennen. In diesem Fall sollte er die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission davon in Kenntnis setzen. Die betreffenden Prüfbescheinigungen sollten von allen Mitgliedstaaten als den vom Zulassungsmitgliedstaat ausgestellten Bescheinigungen gleichwertig betrachtet werden.

- (12) Um Kilometerzählerbetrug bei Gebrauchtfahrzeugen zu bekämpfen, wird die Erfassung des Kilometerstands in die regelmäßige technische Überwachung einbezogen. Die Manipulation des Kilometerzählers kann die Straßenverkehrssicherheit beeinträchtigen, da Käufer bezüglich der Verschleißhöhe und somit des Wartungsbedarfs irregeführt werden und die Wahrscheinlichkeit besteht, dass bei dem Fahrzeug erforderliche Wartungen nicht durchgeführt wurden. Die Wirksamkeit der Maßnahme ist jedoch begrenzt, da die erste technische Überwachung für Fahrzeuge der Klassen M1 bzw. N1 in den meisten Mitgliedstaaten erst vier Jahre nach der Erstzulassung und in vielen Mitgliedstaaten danach nur alle zwei Jahre durchgeführt wird. Aufbauend auf weiteren Erfahrungen in mehreren Mitgliedstaaten in Bezug auf verschiedene Fahrzeugklassen sollten die Mitgliedstaaten zumindest sicherstellen, dass die Kilometerstände erfasst werden, sobald von den Fahrzeugherstellern zugelassene Reparaturbetriebe Wartungs- oder Reparaturarbeiten an einem Fahrzeug der Klasse M1 bzw. N1 durchführen, und außerdem in einer nationalen Datenbank oder einem nationalen Fahrzeugregister erfasst werden. Zugelassene Reparaturbetriebe sind im Rahmen des Vertriebssystems eines Herstellers tätig. Um die Zahl der Datenpunkte bei der Aufzeichnung der Kilometerstände von Fahrzeugen zu erhöhen, können die Mitgliedstaaten anderen Dienstleistern, insbesondere unabhängigen Reparatur- oder Wartungsbetrieben, Abfragezugriff auf dieselbe nationale Datenbank oder dasselbe nationale Fahrzeugregister gewähren, und sie können dies zudem auf andere Anbieter zuverlässiger Kilometerstandsdaten wie Versicherungsgesellschaften oder Autovermietungsunternehmen ausweiten. Die Mitgliedstaaten sollten diese Kilometerstände den zuständigen Behörden und dem Inhaber der Zulassungsbescheinigung zur Verfügung stellen, und sie sollten die Aufzeichnungen der Kilometerstände (Daten und/oder Bewertung) den Prüfern bereitstellen.
- (12a) Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten die Hersteller oder ihre Vertreter dazu verpflichten, die Kilometerstände vernetzter Fahrzeuge alle drei Monate zu übermitteln. Da die Mitgliedstaaten keinen direkten Zugriff auf diese Daten haben, sind sie nicht für deren Qualität verantwortlich. Um Kilometerzählerbetrug bereits vor dem Kauf bzw. im Zusammenhang mit dem Verkauf eines Fahrzeugs aufdecken zu können, sollten die Mitgliedstaaten die Verbraucher auch darüber informieren, dass der Inhaber der Zulassungsbescheinigung über eine Aufzeichnung des Kilometerstands verfügt. Die Mitgliedstaaten können beschließen, bei der Übermittlung der Aufzeichnung des Kilometerstands an den Inhaber der Zulassungsbescheinigung eine Verwaltungsgebühr zu erheben. Um die Verfügbarkeit von Statistiken über die Fahrzeugnutzung ohne zusätzlichen Meldeaufwand für die nationalen Verwaltungen zu verbessern, sollten die Mitgliedstaaten die Kilometerstände den nationalen statistischen Ämtern und der Kommission (Eurostat) zur Verfügung stellen.

- (13) Obwohl Elektrofahrzeuge, einschließlich Hybridelektrofahrzeuge, seit vielen Jahren am Straßenverkehr teilnehmen und ihre Zahl stetig zunimmt, gibt es keine harmonisierten Vorschriften für die technische Überwachung der Hochvoltsysteme solcher Fahrzeuge, was zur Entwicklung unterschiedlicher Prüfprotokolle in den Mitgliedstaaten geführt hat. Um den sicheren Betrieb solcher Fahrzeuge während ihrer gesamten Lebensdauer zu gewährleisten und abweichende Prüfverfahren in den Mitgliedstaaten zu vermeiden, sollten die entsprechenden Prüfpositionen in die Mindestanforderungen an die Prüfinhalte und empfohlene Methoden der Prüfung aufgenommen werden.
- (13a) Um eine korrekte Prüfung von Elektrofahrzeugen und Hybridelektrofahrzeugen einschließlich der neuen hochentwickelten elektronischen Systeme zu gewährleisten, ist es wichtig, dass die Prüfer sowohl im Rahmen der Erstausbildung als auch der beruflichen Fortbildung angemessen ausgebildet werden. Um die Prüfung der verschiedenen neuen Arten von Fahrzeugen und Systemen zu ermöglichen, sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, Prüfer zuzulassen, die sich auf die Prüfung ausschließlich bestimmter Arten von Fahrzeugen oder auf die Durchführung ausschließlich bestimmter Arten von Prüfungen spezialisiert haben. Mitgliedstaaten, die diese Möglichkeit in Anspruch nehmen möchten, sollten sicherstellen, dass auf diesen Prüfern ausgestellten Bescheinigungen die Beschränkungen des Prüfers für die Durchführung der technischen Überwachung eindeutig angegeben sind.

- (14) Heutzutage enthalten moderne Fahrzeuge viele neue hochentwickelte elektronische Systeme, die die Sicherheit steigern und den Fahrer unterstützen sollen. Diese Systeme können fakultativ oder für die Typgenehmigung obligatorisch sein, z. B. im Rahmen der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates¹², die den Einbau einer Vielzahl hochentwickelter Fahrerassistenzsysteme vorschreibt, mit denen Unfälle vermieden sowie Todesopfer und schwere Verletzungen verringert werden sollen. Der erwartete Nutzen wird jedoch nicht erreicht, wenn sich diese Systeme im Laufe der Zeit verschlechtern oder manipuliert werden. Daher sollten diese neuen elektronischen Systeme in die regelmäßige technische Überwachung und Unterwegskontrollen einbezogen werden, um sicherzustellen, dass sie den von ihnen erwarteten Sicherheitsnutzen erbringen. Um den sicheren Betrieb automatisierter Fahrzeuge und die Prüfung elektronischer Sicherheitssysteme während ihrer gesamten Lebensdauer zu gewährleisten, sollten einschlägige zu prüfende Positionen in die in den jeweiligen Anhängen der Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU festgelegten Mindestanforderungen an die Prüfinhalte und empfohlene Methoden der Prüfung aufgenommen werden.
- (15) Während der Straßenverkehr für einen erheblichen Anteil an den Emissionen schädlicher Luftschadstoffe, insbesondere NO_x und Feinstaub, verantwortlich zeichnet, sind die derzeitigen Prüfmethode für Abgasemissionen nicht an neuere Fahrzeuge und Technologien angepasst. Die Empfehlung (EU) 2023/688 der Kommission¹³ war ein erster Schritt zur Harmonisierung der Messung der Partikelzahl bei der technischen Überwachung. Im Interesse der öffentlichen Gesundheit, des Umweltschutzes und des fairen Wettbewerbs sollten die in den Anhängen der Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU aufgeführten einschlägigen Positionen, die bei der regelmäßigen technischen Überwachung und bei Unterwegskontrollen zu prüfen sind, nun die Messung der Partikelzahl und der NO_x umfassen.

¹² Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

¹³ Empfehlung (EU) 2023/688 der Kommission vom 20. März 2023 über die Messung der Partikelzahl bei der regelmäßigen technischen Prüfung von Fahrzeugen mit Selbstzündungsmotor (ABl. L 90 vom 28.3.2023, S. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2023/688/oj>).

- (15a) Für die Messung der NO_x-Emissionen von Fahrzeugen mit Selbstzündungsmotor im Rahmen der regelmäßigen technischen Überwachung sollte die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten die Anforderungen für die Vorkonditionierung von Fahrzeugen auf der Grundlage von Studien zur Bestätigung der Eignung der Methoden festlegen und bestimmen, welche EURO-Normen in den Anwendungsbereich aufgenommen werden sollten, bevor diese Fahrzeuge in den Anwendungsbereich der Emissionsprüfungen aufgenommen werden können. Die Messung der NO_x-Emissionen von Fahrzeugen mit Selbstzündungsmotor bei technischen Unterwegskontrollen kann einfacher durchgeführt werden, da die Fahrzeuge für die Prüfung ausgewählt werden und betriebswarm sind. Ist vorgesehen, dass Folgemaßnahmen in einer Prüfstelle stattfinden, die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen durchführt, so hängt diese Folgemaßnahmen von der Umsetzung geeigneter Emissionsprüfmethoden im Einklang mit den Durchführungsrechtsakten ab.
- (15b) Bezüglich der Partikelzahl-Messung für Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotoren sollte die Kommission die Methoden für die Messungen und die Grenzwerte im Wege von Durchführungsrechtsakten festlegen, bevor sie in den Umfang der Emissionsprüfungen aufgenommen werden können. Die Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten die Methode, die Grenzwerte und die EURO-Normen für die Messung der NO_x-Emissionen von Fremdzündungsmotoren festlegen.
- (15c) Damit Rückrufaktionen gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und der Verordnung (EU) 2023/988 über die allgemeine Produktsicherheit wirksam sind, muss der Fahrzeugeigner oder der Inhaber der Zulassungsbescheinigung ihnen Folge leisten. Technische Überwachungen könnten Fahrzeugrückrufaktionen erleichtern, wenn der Mangel, der zum Rückruf geführt hat, eine ernsthafte Gefahr für die Sicherheit oder die Gesundheit der Fahrzeuginsassen oder anderer Verkehrsteilnehmer oder für die Umwelt darstellt. Daher sollte eine Verbindung zwischen Rückrufaktionen und der technischen Überwachung hergestellt werden. Durch diese Verbindung sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, festzulegen, ob eine bestimmte Rückrufaktion einer technischen Überwachung zu unterziehen ist, und den Mangel, der zu der Rückrufaktion geführt hat, als einen erheblichen oder gefährlichen Mangel einzustufen. Die Einstufung des Mangels kann sich auf das Ergebnis der technischen Überwachung eines Fahrzeugs auswirken und dazu führen, dass die Überwachung als nicht bestanden gilt, bis der Mangel behoben und die Behebung bei einer nachfolgenden technischen Überwachung überprüft wurde.

- (15d) Voraussetzung für die Herstellung der Verbindung zwischen Rückrufaktionen und der technischen Überwachung ist ein zuverlässiger und aktueller Informationsfluss von den Herstellern an die zuständigen Behörden und in der Folge an die Prüfstellen. Diese Verbindung berührt nicht die Vorschriften, die gewährleisten sollen, dass der Fahrzeugeigner oder der Inhaber der Zulassungsbescheinigung angemessen über die Rückrufaktion informiert wurde und Gelegenheit erhalten hat, das Fahrzeug zur Überprüfung und Reparatur vorzuführen, und ändert nichts an den Verantwortlichkeiten der Hersteller und anderer Wirtschaftsteilnehmer in der Lieferkette, geeignete Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, einschließlich des Rückrufs von Fahrzeugen, wenn ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit eine ernsthafte Gefahr für die Sicherheit oder Gesundheit der Fahrzeuginsassen oder anderer Straßenverkehrsteilnehmer oder für die Umwelt darstellt, und überträgt diese nicht auf Behörden.
- (16) [...].
- (17) [...]
- (18) Zusätzlich zu der geplanten regelmäßigen technischen Überwachung sollten Fahrzeuge auch dann einer technischen Überwachung unterzogen werden, wenn die Sicherheits- oder Umweltsysteme und Bauteile des Fahrzeugs erheblich verändert wurden. Dies schließt Fälle ein, in denen sich die Fahrzeugklasse oder die Emissionswerte ändern, z. B. nach dem Einbau eines Partikelfilters oder wenn ein Fahrzeug für den Betrieb mit einem alternativen Kraftstoff umgerüstet wird oder das Fahrsystem geändert wird. Dadurch werden nationale Vorschriften über die Genehmigung von in dem jeweiligen Mitgliedstaat zugelassenen veränderten Fahrzeugen weder verhindert noch eingeschränkt.
- (19) Um den digitalen Wandel zu erleichtern und die Kosten für Prüfstellen zu senken, sollten Prüfbescheinigungen in einem standardisierten elektronischen Format ausgestellt werden. Der Person, die das Fahrzeug nach Aufforderung zur Prüfung vorgeführt hat, sollte auch ein Papiaausdruck der Prüfbescheinigung ausgehändigt werden. Die Mitgliedstaaten sollten beide Formate akzeptieren, wenn sich das Eigentum an dem Fahrzeug ändert oder wenn das Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat erneut zugelassen wird. Dies gilt auch für den Bericht über die gründlichere Unterwegskontrolle.

- (20) Es sollte sichergestellt werden, dass die Verarbeitung personenbezogener Daten zur Umsetzung dieser Richtlinie mit dem Datenschutzrahmen der Union, insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁴, im Einklang steht. Im Einklang mit dem Grundsatz des Datenschutzes durch datenschutzfreundliche Voreinstellungen sollte für die Überprüfung von Prüfbescheinigungen keine Übermittlung personenbezogener Daten in Einzelbescheinigungen erforderlich sein.
- (21) Damit Mängel angemessen weiterverfolgt werden können, wenn ein Fahrzeug aufgrund eines oder mehrerer erheblicher oder gefährlicher Mängel in einem anderen Mitgliedstaat als dem Zulassungsmitgliedstaat eine Prüfung im Rahmen der regelmäßigen technischen Überwachung nicht besteht, sollten das Ergebnis der Prüfung und die Frist für die nachfolgende Prüfung dem Zulassungsmitgliedstaat mitgeteilt und in das Fahrzeugregister eingetragen werden. Die nachfolgende Prüfung sollte spätestens zwei Monate danach angesetzt werden und in einem der beiden Mitgliedstaaten stattfinden. Wenn ein Fahrzeug aufgrund eines oder mehrerer gefährlicher Mängel die Prüfung im Rahmen der regelmäßigen technischen Überwachung nicht bestanden hat, und um unmittelbare Gefahren für die Straßenverkehrssicherheit oder die Umwelt zu vermeiden, sollte der Mitgliedstaat oder die zuständige Behörde darüber hinaus entscheiden können, dass das betreffende Fahrzeug nicht auf öffentlichen Straßen genutzt werden darf; zudem kann der Zulassungsmitgliedstaat ersucht werden, die Zulassung eines Fahrzeugs zum Straßenverkehr bis zur Behebung der Mängel und bis zur Überprüfung der Behebung bei einer nachfolgenden technischen Überwachung auszusetzen. Die Aussetzung sollte im Fahrzeugregister des Zulassungsmitgliedstaats erfasst werden.
- (22) Ein unbefugter Eingriff oder eine Manipulation des Abgasnachbehandlungssystems, des Hochvoltsystems, einschließlich des Batteriemanagementsystems, des Schalldämpfers oder der sicherheitsrelevanten Systeme eines Fahrzeugs kann zu erheblichen oder gefährlichen Mängeln führen und sollte mit wirksamen, verhältnismäßigen, abschreckenden und nichtdiskriminierenden Sanktionen geahndet werden. Ein unbefugter Eingriff oder eine Manipulation umfasst unter anderem die absichtliche Deaktivierung, Veränderung oder Einstellung von Systemen und Bauteilen eines Fahrzeugs mit dem Ziel, die vom Hersteller ursprünglich angegebene Funktion zu ändern, um Vorschriften oder technische Anforderungen zu umgehen.

¹⁴ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (23) Die derzeit in den Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU festgelegten Anforderungen an die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten bei der Umsetzung dieser Richtlinien machen es den Mitgliedstaaten unmöglich, den rechtlichen und technischen Status eines Fahrzeugs in grenzüberschreitenden Situationen zu überprüfen. Um eine größere Wirksamkeit auch in solchen Situationen zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten einander bei einer systematischeren Umsetzung der Richtlinien unterstützen. Daher müssen Vorschriften für den Austausch von Informationen und Fahrzeugdaten festgelegt werden, damit die Mitgliedstaaten untereinander die Fahrzeugregister und die Datenbanken zur Verkehrs- und Betriebssicherheit abfragen können, einschließlich des Inhalts von Prüfbescheinigungen und Berichten über technische Unterwegskontrollen. Dieser Austausch sollte auch die gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigung erfassen. Die Mitgliedstaaten können den Datenzugang gemäß den in der genannten Verordnung festgelegten Vorschriften für den Datenaustausch gewährleisten.
- (24) Für den Informationsaustausch über in der Union zugelassene Fahrzeuge hat die Kommission die Benachrichtigungsplattform MOVE-HUB zur Vernetzung der nationalen elektronischen Register der Mitgliedstaaten entwickelt¹⁵. Auf der Plattform werden derzeit die Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU), die Führerscheinregister (RESPER), die Berufskraftfahrerqualifikationsregister (ProDriveNet), die Register der Fahrtenschreiberkarten (TACHOnet) und die Meldung von Mängeln bei der Unterwegskontrolle von Fahrzeugen (RSI) vernetzt¹⁶.

¹⁵ Durchführungsverordnung (EU) 2016/480 der Kommission vom 1. April 2016 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Vernetzung der nationalen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1213/2010 (ABl. L 87 vom 2.4.2016, S. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/480/oj).

¹⁶ Durchführungsverordnung (EU) 2017/2205 der Kommission vom 29. November 2017 mit Durchführungsbestimmungen für das Verfahren zur Meldung von Nutzfahrzeugen mit erheblichen oder gefährlichen Mängeln, die bei einer technischen Unterwegskontrolle festgestellt wurden (ABl. L 314 vom 30.11.2017, S. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).

- (25) Die Funktionen von MOVE-HUB sollten erweitert werden, um den erforderlichen Austausch von Informationen und Fahrzeugdaten für die Zwecke der Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU zu ermöglichen. Die Mitgliedstaaten sollten daher für die Zwecke des Austauschs von Mitteilungen ihre elektronischen Systeme, die Informationen über Prüfbescheinigungen, befristete EU-Prüfbescheinigungen und Aufzeichnungen der Kilometerstände enthalten, mit MOVE-HUB verknüpfen. Die Mitgliedstaaten können weiterhin ihre eigenen Anwendungen oder Anwendungen Dritter, einschließlich des Europäischen Fahrzeug- und Führerschein-Informationssystems (EUCARIS), nutzen, um sich mit dem elektronischen System MOVE-HUB zu verbinden. Der Informations- und Datenaustausch über MOVE-HUB sollte innerhalb von zwei Jahren nach Erlass der entsprechenden Durchführungsrechtsakte gemäß Artikel 16 der Richtlinie 2014/45/EU und Artikel 18a der Richtlinie 2014/47/EU möglich sein.
- (26) Krisen, die durch folgenschwere Ereignisse innerhalb oder außerhalb der Union verursacht werden, können das System der Verkehrs- und Betriebssicherheit erheblich beeinträchtigen. In Krisenzeiten sollten die Mitgliedstaaten die Gültigkeitsdauer von Prüfbescheinigungen, einschließlich befristeter EU-Prüfbescheinigungen, verlängern dürfen. Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Kommission sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, die Gültigkeitsdauer ablaufender und befristeter EU-Prüfbescheinigungen um sechs Monate zu verlängern. Bei andauernden Krisen sollte es möglich sein, die Gültigkeitsdauer weiter zu verlängern.
- (27) Leichte Nutzfahrzeuge der Klasse N1 werden intensiver als Privatfahrzeuge und oftmals in dicht besiedelten Gebieten genutzt. Angesichts der zunehmenden Zahl leichter Nutzfahrzeuge der Klasse N1, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, sollten zur Förderung gleicher Wettbewerbsbedingungen für gewerbliche Betreiber in der gesamten Union und zur weiteren Verbesserung ihrer Sicherheit und Umweltverträglichkeit auch leichte Nutzfahrzeuge der Klasse N1 Unterwegskontrollen unterzogen werden.

- (28) Bei Unterwegskontrollen ist die Überprüfung der Abgasemissionen einer großen Zahl von Fahrzeugen mittels Geräten zur Fernmessung eine wirksame Maßnahme zur Ermittlung von Fahrzeugen mit hohen Emissionen. Die Erfahrungen in einigen Mitgliedstaaten haben gezeigt, dass die Aufdeckungsraten sich im Vergleich zu den vorgeschriebenen Prüfmethoden erheblich erhöhen. Geräte zur Fernmessung können systematisch eingesetzt werden, um große Anteile der Fahrzeugflotte unter realen Bedingungen auf der Straße zu überprüfen. Die Fahrzeugemissionen sind dynamisch, wobei Emissionsspitzen unter bestimmten Bedingungen, z. B. bei Kaltstarts, häufiger auftreten. Eine einzige stationäre Fernmessung kann erfolgreich ein Fahrzeug mit hohen Emissionen anzeigen, das defekt oder manipuliert ist. Je nach Ausmaß der gemessenen Überschreitung können mehrere stationäre Fernmessungen erforderlich sein, um zu bestätigen, dass es sich bei einem Fahrzeug um ein Fahrzeug mit hohen Emissionen handelt. Da solche Mängel und Änderungen zu übermäßig hohen Emissionen führen, wodurch sich Risiken für die menschliche Gesundheit und die Umwelt ergeben, sollten sie behoben und jeglicher unbefugte Eingriff sanktioniert werden.
- (28a) Die Fernmessung kann eine Unterwegskontrolle nicht ersetzen, aber sie kann eingesetzt werden, um Fahrzeuge für weitere Unterwegskontrollen auszuwählen. Die Überprüfung der Fernmessungen kann entweder als Unterwegskontrolle unmittelbar nach einer Fernmessung oder in einer Prüfstelle erfolgen. Da bei der Fernmessung Fahrzeuge mit hohen Emissionswerten unabhängig von ihrem Zulassungsmitgliedstaat ermittelt werden, sollten der Mitgliedstaat, der das Fahrzeug ermittelt hat, und der Zulassungsmitgliedstaat zusammenarbeiten, um angemessene Folgemaßnahmen auf der Grundlage harmonisierter Werte für Fahrzeuge mit hohen Emissionswerten zu gewährleisten.

- (28b) Bei der Überprüfung als Unterwegskontrolle oder in einer Prüfstelle sollten die Testmethoden in Anhang II Positionen 8.1 und 8.2 der Richtlinie 2014/47/EU bzw. in Anhang I der Richtlinie 2014/45/EU befolgt werden. Das bedeutet beispielsweise Folgendes: Besteht bei einem mit Diesel betriebenen Pkw oder leichten Nutzfahrzeug der Klasse N1 mit einem Motor der Emissionsklasse Euro 5b oder neuer oder einem schweren Nutzfahrzeug oder Reisebus mit einem Motor der Emissionsklasse Euro VI der Verdacht, dass sie Feinstaub über dem zum Zeitpunkt ihrer Genehmigung geltenden gesetzlichen Grenzwert ausstoßen, so sollten ihre Emissionen mittels einer Partikelzahlmessung gemäß Position 8.2.3.1 des einschlägigen Anhangs überprüft werden. Bei Dieselfahrzeugen ohne Partikelfilter werden die Emissionen mittels einer Messung der Abgastrübung überprüft. Die Überprüfung der NO_x-Emissionen von Dieselfahrzeugen erfolgt nach dem neuen Messverfahren gemäß Position 8.2.3.3 des einschlägigen Anhangs. Die Mitgliedstaaten sollten das Verfahren für die Überprüfung der Abgasemissionen von Fahrzeugen der Klasse L festlegen. Lärmemissionen sollten mittels eines Schallpegelmessgeräts überprüft werden.
- (29) [...]
- (30) In der Richtlinie 2014/47/EU ist ein Mindestanteil an schweren Nutzfahrzeugen festgelegt, die jedes Jahr in der Union einer Unterwegskontrolle unterzogen werden müssen. Es fehlt allerdings ein Ziel auf Ebene der Mitgliedstaaten, sodass es schwierig ist, die Durchsetzung dieses Mindestanteils sicherzustellen. Um sicherzustellen, dass Unterwegskontrollen von Nutzfahrzeugen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und zur Verringerung der Luftverschmutzung in der gesamten Union beitragen, sollte jeder Mitgliedstaat jedes Jahr eine Gesamtzahl anfänglicher technischer Unterwegskontrollen durchführen, die mindestens 5 % der Gesamtzahl der schweren Nutzfahrzeuge entspricht. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten anfängliche technische Unterwegskontrollen bei leichten Nutzfahrzeugen der Klasse N1 durchführen, die mindestens 10 % der Gesamtzahl der anfänglichen technischen Unterwegskontrollen bei schweren Nutzfahrzeugen entsprechen.
- (31) Um den digitalen Wandel zu fördern und die Kosten im Verkehrssektor zu senken, sollten die Mitgliedstaaten ihre zuständigen Behörden dazu verpflichten, elektronische Nachweise für Unterwegskontrollen zu akzeptieren.

- (32) Die Ladungssicherung ist für die Straßenverkehrssicherheit von höchster Bedeutung. Eine Sichtprüfung der Ladungssicherung sollte ein verpflichtender Bestandteil der anfänglichen Unterwegskontrolle in allen Mitgliedstaaten sein. Abhängig vom Ergebnis der anfänglichen Unterwegskontrolle kann anschließend eine gründlichere Prüfung der Ladungssicherung erfolgen.
- (33) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um Folgendes festzulegen: a) die für die technische Überwachung erforderlichen technischen Angaben und Daten, die den zuständigen Behörden zur Verfügung gestellt werden müssen, b) Interoperabilitätsmerkmale und Sicherheitsmaßnahmen für die bei den Prüfbescheinigungen eingeführten QR-Codes, c) die erforderlichen Merkmale und Anforderungen an Format und Inhalt der auszutauschenden Informationen und Daten, d) das Format, in dem die Daten über regelmäßige Prüfungen und Unterwegskontrollen zu übermitteln sind, e) die Anforderungen an die Vorkonditionierung von Fahrzeugen und die Euro-Normen, die für die Messung von Stickstoffoxiden (NO_x) von Selbstzündungsmotoren in Prüfstellen für die technische Überwachung aufgenommen werden sollten, f) die Methoden und Grenzwerte für die Messung der Partikelzahl (PN) und von Stickoxiden (NO_x) von Fremdzündungsmotoren und g) die gemeinsamen Grenzwerte für Abgas- und/oder Lärmemissionen, die zur Ermittlung – per Fernmessung – von Fahrzeugen mit hohen Emissionen herangezogen werden sollten, falls diese Ermittlung zu grenzüberschreitenden Folgemaßnahmen führen sollte. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷ ausgeübt werden.
- (34) [...]

¹⁷ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (35) Die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, die Erleichterung des freien Personenverkehrs und die Verringerung der Schadstoffemissionen, können auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden, da nationale Vorschriften für die Fahrzeugkontrollen zu unterschiedlichen Anforderungen führen würden. Diese Ziele lassen sich daher auf Unionsebene besser erreichen, indem gemeinsame Mindestanforderungen und harmonisierte Vorschriften für die regelmäßige technische Überwachung und technische Unterwegskontrollen von Fahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, festgelegt werden. Die Union kann daher im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (36) Die Mitgliedstaaten sollten der Kommission bei der Umsetzung der Richtlinie 2014/45/EU regelmäßig Schlüsseldaten über die Gesamtanzahl der kontrollierten Fahrzeuge je Fahrzeugklasse, die kontrollierten Bereiche und die nicht bestanden Positionen übermitteln. Hinsichtlich der Unterwegskontrollen sollten die Berichtintervalle verlängert werden.
- (37) Um den Verwaltungsaufwand so gering wie möglich zu halten und gleichzeitig den Nutzen der gemeldeten Informationen sicherzustellen, sollten die Mitgliedstaaten alle drei Jahre über die Umsetzung der Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU Bericht erstatten.
- (38) Das System der Verkehrs- und Betriebssicherheit wirkt sich unmittelbar auf die Straßenverkehrssicherheit, den Lärm und die Emissionen aus und sollte aus diesem Grund regelmäßig geprüft werden. Auf der Grundlage der Beiträge der Behörden der Mitgliedstaaten sollte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Wirksamkeit der Bestimmungen der Richtlinie 2014/45/EU, einschließlich der Bestimmungen über den Anwendungsbereich, die Häufigkeit der Prüfungen und die Anerkennung befristeter EU-Prüfbescheinigungen, und der Richtlinie 2014/47/EU Bericht erstatten. Ein besonderes Augenmerk sollte auf die Erfahrungen mit Fernmessungen gelegt werden, damit diese – soweit erforderlich – allgemein in das System der Verkehrs- und Betriebssicherheit aufgenommen werden können.

- (39) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1725 angehört und hat am [TT.MM.JJJJ] eine Stellungnahme abgegeben.
- (40) Gemäß der Gemeinsamen Politischen Erklärung vom 28. September 2011 der Mitgliedstaaten und der Kommission zu erläuternden Dokumenten¹⁸ haben sich die Mitgliedstaaten verpflichtet, in begründeten Fällen zusätzlich zur Mitteilung ihrer Umsetzungsmaßnahmen ein oder mehrere Dokumente zu übermitteln, in denen der Zusammenhang zwischen den Bestandteilen einer Richtlinie und den entsprechenden Teilen nationaler Umsetzungsinstrumente erläutert wird. Bei dieser Richtlinie hält der Gesetzgeber die Übermittlung derartiger Dokumente für gerechtfertigt.
- (41) Die Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU sollten daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

¹⁸ ABl. C 369 vom 17.12.2011, S. 14.

Artikel 1

Änderung der Richtlinie 2014/45/EU

Die Richtlinie 2014/45/EU wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 erhält der sechste Gedankenstrich folgende Fassung:

- „– zweirädrige oder dreirädrige Fahrzeuge mit einem Hubraum von mehr als 125 cm³ oder einer höchsten Nenndauerleistung oder Nutzleistung von mehr als 11 kW – Fahrzeugklassen L3e, L4e, L5e und L7e;
- Zugmaschinen auf Rädern der Klassen T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b und T4.3b, die vorwiegend auf öffentlichen Straßen für den gewerblichen Kraftverkehr genutzt werden.“

b) In Absatz 2 erhält der siebte Gedankenstrich folgende Fassung:

- Fahrzeuge der Klassen L3e, L4e, L5e und L7e mit einem Hubraum von mehr als 125 cm³ oder einer höchsten Nenndauerleistung oder Nutzleistung von mehr als 11 kW, wenn die Mitgliedstaaten unter besonderer Berücksichtigung der einschlägigen Statistiken zur Sicherheit im Straßenverkehr der letzten fünf Jahre wirksame alternative Maßnahmen zur Sicherheit im Straßenverkehr für zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge ergriffen haben. Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission von diesen Ausnahmen in Kenntnis.“

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 erhält folgende Fassung:

- „1. ‚Fahrzeug‘ sämtliche nicht schienengebundene Kraftfahrzeuge oder Kraftfahrzeuganhänger, mit Ausnahme von Oberleitungsbussen, d. h. Fahrzeugen, die mit einer elektrischen Leitung verbunden sind;“

b) folgende Nummer 6a wird eingefügt:

„6a. ‚vernetztes Fahrzeug‘ ein mit einer drahtlosen Verbindung hergestelltes Fahrzeug, das in der Lage ist, Kilometerstände zu übertragen;“

c) Nummer 10 erhält folgende Fassung:

„10. ‚Genehmigung‘ ein Verfahren, nach dem ein Mitgliedstaat bescheinigt, dass ein Fahrzeug die einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen der Verordnungen (EU) Nr. 167/2013, (EU) Nr. 168/2013 und (EU) 2018/858 einhält;“

d) Nummer 12 erhält folgende Fassung:

„12. ‚Prüfbescheinigung‘ einen Prüfbericht über die Verkehrs- und Betriebssicherheit in digitaler Form oder einen Ausdruck davon, der gemäß Artikel 8 Absatz 2 überprüft werden kann und von der zuständigen Behörde oder einer Prüfstelle ausgestellt wird;“

e) folgende Nummer 12a wird eingefügt:

„12a. ‚befristete EU-Prüfbescheinigung‘ eine von der zuständigen Behörde oder einer Prüfstelle in einem anderen Mitgliedstaat als dem Zulassungsmitgliedstaat des Fahrzeugs ausgestellte Prüfbescheinigung gemäß Artikel 8;“

3. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

Zuständigkeiten

- (1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass die in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge regelmäßig gemäß dieser Richtlinie geprüft werden.
- (2) Unbeschadet des Absatzes 4 wird die technische Überwachung vom Zulassungsmitgliedstaat des Fahrzeugs oder von einer durch diesen Mitgliedstaat entsprechend beauftragten öffentlichen Stelle oder von Stellen oder Einrichtungen durchgeführt, die vom Mitgliedstaat dafür ernannt und unter seiner Aufsicht tätig sind, einschließlich ermächtigter öffentlicher oder privater Stellen.

- (3) Die Mitgliedstaaten können eine Prüfbescheinigung anerkennen, die von einem anderen Mitgliedstaat als dem Zulassungsmitgliedstaat des Fahrzeugs ausgestellt wurde. In diesen Fällen wird diese Prüfbescheinigung als der vom Zulassungsmitgliedstaat ausgestellten Prüfbescheinigung gleichwertig angesehen. Mitgliedstaaten, die die Anerkennung einer von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Prüfbescheinigung beschließen, teilen dies der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten mit.
- (4) Im Falle von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 kann eine technische Überwachung gemäß Artikel 8 auch in einem anderen Mitgliedstaat als dem Zulassungsmitgliedstaat des Fahrzeugs durchgeführt werden. Der Zulassungsmitgliedstaat erkennt die Gültigkeit einer in diesem anderen Mitgliedstaat ausgestellten befristeten EU-Prüfbescheinigung an.
- (5) Die Fahrzeughersteller stellen den jeweils zuständigen Behörden technische Angaben in einem in Durchführungsrechtsakten gemäß Absatz 6 festgelegten Format kostenlos und unverzüglich auf nichtdiskriminierende Weise und in einem maschinenlesbaren Format zur Verfügung. Diese zuständigen Behörden können beschließen, zentrale Datenstellen mit der Organisation des Datenflusses von den Herstellern und mit der Verwaltung des Zugangs zu den technischen Angaben zu beauftragen. Die zuständigen Behörden oder die benannten zentralen Datenstellen stellen diese technischen Angaben den Prüfstellen zur Verfügung.
- (6) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der für die technische Überwachung in Bezug auf die zu prüfenden Positionen zu verwendenden technischen Angaben sowie zur Anwendung der empfohlenen Prüfmethoden, und zur Festlegung detaillierter Vorschriften hinsichtlich des Datenformats und der Verfahren für den Zugang zu den einschlägigen technischen Angaben, wobei sichergestellt wird, dass die Angaben die eindeutige Ermittlung des Fahrzeugs und der sich daraus ergebenden Liste der ab Werk angebotenen Sonderausstattungen ermöglichen. Diese technischen Angaben können insbesondere Anweisungen und Daten zur Nutzung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle, Diagnose-Fehlercodes, die Ermittlung der Integrität und der korrekten Versionen der Software sowie Beschreibungen und Abbildungen von Warnanzeigen oder Kontrollleuchten umfassen.

Diese Durchführungsrechtsakte berücksichtigen die Bedingungen und Maßnahmen für den Zugang zu OBD-Informationen gemäß Anhang X Anlage 4 der Verordnung (EU) 2018/858; die Bereitstellung der von der Kommission gemäß Unterabsatz 1 festgelegten technischen Angaben erfolgt jedoch kostenlos.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

- (7) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verantwortlichkeiten für die Aufrechterhaltung des verkehrs- und betriebssicheren Zustands eines Fahrzeugs im einzelstaatlichen Recht festgelegt sind.“

4. Folgender Artikel 4a wird eingefügt:

„Artikel 4a

Erfassung der Kilometerstände

- (1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass die Kilometerstände im Rahmen der regelmäßigen technischen Überwachung von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 und dann, wenn von Fahrzeugherstellern zugelassene Reparaturbetriebe die Reparatur- oder Wartungsarbeiten an einem solchen Fahrzeug durchführen, in einer nationalen Datenbank oder einem nationalen Fahrzeugregister erfasst werden. Die Mitgliedstaaten verpflichten zudem die Fahrzeughersteller oder deren Vertreter dazu, die Kilometerstände der von ihnen hergestellten vernetzten Fahrzeuge ab dem Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeugs alle drei Monate zu übermitteln. Diese Kilometerstände werden in der nationalen Datenbank oder dem nationalen Fahrzeugregister erfasst.
- (2) Die Mitgliedstaaten können ferner verlangen, dass andere Dienstleister, wie etwa jene, die Reparatur- oder Wartungsarbeiten an einem solchen Fahrzeug durchführen, die Kilometerstände in der nationalen Datenbank oder dem nationalen Fahrzeugregister gemäß Absatz 1 erfassen.

- (3) Die Mitgliedstaaten stellen den Prüfern, dem Inhaber der Zulassungsbescheinigung und den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, die für die technische Überwachung, die erneute Zulassung von Fahrzeugen, die Fahrzeuggenehmigung und für das Fahrzeugregister oder die Datenbank gemäß Absatz 1 zuständig sind, die Aufzeichnungen der Kilometerstände der von ihnen zugelassenen Fahrzeuge zur Verfügung. Die Mitgliedstaaten können beschließen, den Prüfern nur eine Bewertung der Aufzeichnungen der Kilometerstände zur Verfügung zu stellen.
- (4) Die Mitgliedstaaten ergreifen geeignete Maßnahmen, um potenzielle Käufer von Gebrauchtfahrzeugen darüber in Kenntnis zu setzen, dass der Inhaber der Zulassungsbescheinigung Zugang zu den Aufzeichnungen des Kilometerstands des Fahrzeugs gemäß Absatz 3 hat.
- (5) Darüber hinaus stellen die Mitgliedstaaten den nationalen statistischen Ämtern und der Kommission (Eurostat) gemäß den Artikeln 17a und 17b der Verordnung (EG) Nr. 223/2009* die in den nationalen Datenbanken oder den nationalen Fahrzeugregistern gemäß Absatz 1 gespeicherten Kilometerstandsdaten zur Verfügung.
- (6) Unbefugte Eingriffe oder Manipulationen von Kilometerzählern zur Reduzierung oder zur falschen Wiedergabe des Kilometerstands eines Fahrzeugs werden durch wirksame, verhältnismäßige, abschreckende und nicht diskriminierende Sanktionen geahndet.

* Verordnung (EG) Nr. 223/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über europäische Statistiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1101/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Übermittlung von unter die Geheimhaltungspflicht fallenden Informationen an das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften, der Verordnung (EG) Nr. 322/97 des Rates über die Gemeinschaftsstatistiken und des Beschlusses 89/382/EWG, Euratom des Rates zur Einsetzung eines Ausschusses für das Statistische Programm der Europäischen Gemeinschaften (ABl. L 87 vom 31.3.2009, S. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/223/oj>).“

5. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

Prüfungszeitpunkt und -häufigkeit

- (1) Fahrzeuge werden unbeschadet des in Mitgliedstaaten gemäß Absatz 4 angewandten Flexibilitätszeitraums mindestens innerhalb der folgenden Zeitabstände einer Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung unterzogen:
 - a) Fahrzeuge der Klassen M1 und N1: vier Jahre nach der Erstzulassung, dann alle zwei Jahre;
 - b) als Taxi oder Krankenwagen genutzte Fahrzeuge der Klasse M1 sowie Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2, N3, O3 und O4: ein Jahr nach der Erstzulassung, danach jährlich;
 - c) Zugmaschinen auf Rädern der Klassen T5, T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b und T4.3b, die vorwiegend auf öffentlichen Straßen für den gewerblichen Kraftverkehr genutzt werden: vier Jahre nach der Erstzulassung, dann alle zwei Jahre.

Für die Zwecke von Unterabsatz 1 Buchstabe a legen die Mitgliedstaaten im Falle der technischen Überwachung gemäß Artikel 4 Absatz 4 den Termin der nachfolgenden technischen Überwachung so fest, dass die Gültigkeitsdauer der befristeten Prüfbescheinigung beachtet wird.

- (2) Die Mitgliedstaaten legen angemessene Zeitabstände fest, in denen Fahrzeuge der Klassen L3e, L4e, L5e und L7e mit einem Hubraum von mehr als 125 cm³ oder einer höchsten Nenndauerleistung oder Nutzleistung von mehr als 11 kW einer Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung unterzogen werden.
- (3) Ungeachtet des Zeitpunkts der vorangegangenen technischen Überwachung eines Fahrzeugs werden Fahrzeuge einer technischen Überwachung unterzogen, wenn die Sicherheits- und Umweltsysteme sowie Bauteile des Fahrzeugs erheblich verändert wurden.

- (4) Die Mitgliedstaaten oder die zuständigen Behörden können einen angemessenen Zeitraum festlegen, in dem die Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung durchzuführen ist, wobei die in Absatz 1 festgelegten Zeitabstände nicht überschritten werden dürfen.“

6. Artikel 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Bei Fahrzeugen, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen – ausgenommen Fahrzeuge der Klassen L3e, L4e, L5e und L7e – tragen die Mitgliedstaaten dafür Sorge, dass sich die technische Überwachung zumindest auf die Bereiche nach Anhang I Nummer 2 erstreckt.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats oder die Prüfstellen führen zu jedem Bereich nach Absatz 1 die technische Überwachung durch; die Prüfung erstreckt sich mindestens auf die in Anhang I Nummer 3 genannten Positionen, und die Behörden bzw. Prüfstellen wenden dabei die nach Anhang I Nummer 3 für diese Positionen empfohlenen Prüfmethoden oder von einer zuständigen Behörde genehmigte gleichwertige Prüfmethoden an.

Die Prüfung wird mit aktuell verfügbaren Methoden und Geräten und ohne Zuhilfenahme von Werkzeugen zur Demontage oder Entfernung irgendwelcher Fahrzeugteile durchgeführt.

Bis zum [BITTE DATUM EINFÜGEN: 24 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsrichtlinie] erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, in denen Folgendes festgelegt wird:

- a) die Methoden zur Vorkonditionierung des Fahrzeugs für die Messung der Stickoxidemissionen (NO_x) von Selbstzündungsmotoren und zur Bestimmung der mit diesen Methoden zusammenhängenden EURO-Emissionsklassen,
- b) die in Anhang I Nummer 3 Position 8.2 aufgeführten Methoden und Grenzwerte für die Messung der Partikelzahlemissionen von Fremdzündungsmotoren. Die Prüfverfahren sind in den Prüfstellen innerhalb von vier Jahren nach Erlass der Durchführungsrechtsakte einsatzbereit.

Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, um die in Anhang I Nummer 3 Position 8.2 aufgeführten Methoden und Grenzwerte für die Messung der NO_x-Emissionen von Fremdzündungsmotoren festzulegen und die mit dieser Methode zusammenhängenden EURO-Emissionsklassen zu bestimmen. Die Prüfverfahren sind in den Prüfzentren innerhalb von vier Jahren nach Erlass der Durchführungsrechtsakte einsatzbereit.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Für Fahrzeuge der Klassen L3e, L4e, L5e und L7e mit einem Hubraum von mehr als 125 cm³ oder einer höchsten Nenndauerleistung oder Nutzleistung von mehr als 11 kW legen die Mitgliedstaaten die Prüfbereiche, die Prüfpositionen und die geeigneten Prüfmethoden fest.“

d) Folgender Absatz wird angefügt:

„(4) Für die Zwecke der Ausstellung einer befristeten EU-Prüfbescheinigung gemäß Artikel 4 Absatz 4 wird ein Fahrzeug, das für das Fahren auf der anderen Straßenseite hergestellt wurde, in dem Mitgliedstaat, der die Prüfung durchführt, nicht der Prüfung anhand der Positionen in Anhang I unterzogen, da es nicht zur Einhaltung dieser Positionen konstruiert wurde.“

7. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

Prüfbescheinigung und befristete EU-Prüfbescheinigung

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde, die die technische Überwachung eines Fahrzeugs durchgeführt hat, für dieses Fahrzeug eine Prüfbescheinigung oder – in dem in Artikel 4 Absatz 4 genannten Fall – eine befristete EU-Prüfbescheinigung ausstellt, die mindestens die standardisierten Elemente der jeweiligen unionsweit harmonisierten Codes nach Anhang II umfasst.

Mit Wirkung vom [Inkrafttreten + 4 Jahre + 1 Tag] stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass Prüfbescheinigungen und befristete EU-Prüfbescheinigungen als elektronische Attributsbescheinigungen für europäische Brieftaschen für die Digitale Identität gemäß der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates** ausgestellt werden.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Prüfbescheinigungen und befristeten EU-Prüfbescheinigungen die für die Authentifizierung und Validierung dieser Bescheinigungen erforderlichen Angaben enthalten.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission vertrauenswürdige Aussteller von Prüfbescheinigungen und befristeten EU-Prüfbescheinigungen mit und halten diese auf dem neuesten Stand. Die Kommission macht eine Liste dieser Aussteller über einen gesicherten Kanal und in einer für die automatisierte Verarbeitung geeigneten und elektronisch signierten oder besiegelten Form öffentlich zugänglich.

- (1a) Eine befristete EU-Prüfbescheinigung ist sechs Monate lang gültig. Die zuständige Behörde teilt dem Zulassungsmitgliedstaat das Ergebnis der Prüfung unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Kalendertagen, mit.

Sofern der Zulassungsmitgliedstaat keine von dem betreffenden Mitgliedstaat gemäß Artikel 4 Absatz 3 ausgestellten Prüfbescheinigungen anerkennt, findet die nachfolgende technische Überwachung im Zulassungsmitgliedstaat des Fahrzeugs statt; die befristete EU-Prüfbescheinigung muss entsprechende Angaben enthalten.

- (2) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde der Person, die das Fahrzeug zur Prüfung vorführt, auf Verlangen einen Ausdruck der Prüfbescheinigung oder der befristeten EU-Prüfbescheinigung aushändigt. Diese Ausdrücke müssen benutzerfreundlich sein und einen interoperablen QR-Code enthalten, der die Überprüfung ihrer Echtheit, Gültigkeit und Integrität ermöglicht. Spätestens ein Jahr nach Erlass der in Absatz 8 genannten Durchführungsrechtsakte muss der QR-Code den in diesen Durchführungsrechtsakten festgelegten technischen Spezifikationen entsprechen. Die Angaben in der Bescheinigung müssen auch für Menschen lesbar und mindestens in der Amtssprache oder den Amtssprachen des ausstellenden Mitgliedstaats angegeben sein.

- (3) Unbeschadet des Artikels 5 erkennt jeder Mitgliedstaat im Fall einer erneuten Zulassung eines bereits in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs die von jenem anderen Mitgliedstaat entweder in elektronischer Form oder in Papierform ausgestellte Prüfbescheinigung im gleichen Maße an, als wenn er die Bescheinigung selbst ausgestellt hätte, sofern diese Prüfbescheinigung hinsichtlich des für die regelmäßige technische Überwachung festgelegten Zeitraums in dem Mitgliedstaat, in dem die erneute Zulassung erfolgen soll, noch gültig ist.
- (3a) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten unverzüglich alle neuen Muster der Prüfbescheinigung oder der befristeten EU-Prüfbescheinigung und die Beschreibung des für Prüfbescheinigungen ausgestellten Datensatzes als elektronische Attributsbescheinigungen. Die Kommission veröffentlicht diese Muster und Beschreibungen der Datensätze.
- (4) Zusätzlich zu den Bestimmungen in Absatz 3 erkennen die Mitgliedstaaten die Gültigkeit einer Prüfbescheinigung in digitaler Form oder in Papierform für den Fall an, dass sich das Eigentum an einem Fahrzeug, für das ein gültiger Nachweis für die regelmäßige technische Überwachung vorliegt, ändert.
- (5) Die Prüfstellen übermitteln der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats die Angaben in den von ihnen ausgestellten Prüfbescheinigungen oder befristeten EU-Prüfbescheinigungen auf elektronischem Weg. Diese Übermittlung hat unverzüglich nach jeder Ausstellung einer Prüfbescheinigung oder befristeten EU-Prüfbescheinigung zu erfolgen. Die Mitgliedstaaten legen den Zeitraum fest, während dem die zuständige Behörde diese Angaben aufbewahrt. Dieser Zeitraum darf unbeschadet der nationalen Steuersysteme der Mitgliedstaaten nicht weniger als 36 Monate betragen.
- (6) Die Mitgliedstaaten können beschließen, dass die in der vorherigen Prüfbescheinigung oder befristeten EU-Prüfbescheinigung enthaltenen Angaben den Prüfern zur Verfügung gestellt werden.
- (7) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass die Ergebnisse einer Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung der Behörde, die für die Zulassung des Fahrzeugs verantwortlich ist, so schnell wie möglich mitgeteilt oder elektronisch zur Verfügung gestellt werden. Diese Mitteilung enthält alle in der Prüfbescheinigung aufgeführten Angaben.

- (8) Bis zum [Datum des Inkrafttretens + 2 Jahre] erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, um die technischen Spezifikationen und Vorschriften für Folgendes festzulegen:
- a) die sichere Ausstellung und Überprüfung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Bescheinigungen;
 - b) die Gewährleistung des Schutzes und der Sicherheit personenbezogener Daten;
 - c) die gemeinsame Datenstruktur von Prüfbescheinigungen und befristeten EU-Prüfbescheinigungen;
 - d) die Ausstellung und Überprüfung eines gültigen, sicheren und interoperablen QR-Codes;
 - e) die Mitteilung vertrauenswürdiger Aussteller von Prüfbescheinigungen und befristeten EU-Prüfbescheinigungen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

**** Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/93/EG (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).“**

8. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

Weiterverfolgung von Mängeln

- (1) Im Fall von lediglich geringfügigen Mängeln gilt die Prüfung als bestanden; die Mängel sind zu beheben, und das Fahrzeug wird keiner erneuten Prüfung unterzogen.
- (2) Im Fall von erheblichen Mängeln gilt die Prüfung als nicht bestanden. Der Mitgliedstaat oder die zuständige Behörde entscheidet, wie lange ein Fahrzeug weiter genutzt werden darf, bevor es erneut einer Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung zu unterziehen ist, die spätestens zwei Monate nach der ersten Prüfung erfolgt. Das Ergebnis der Prüfung und die Frist bis zur anschließenden Prüfung werden dem Zulassungsmitgliedstaat mitgeteilt und gemäß Artikel 3a Absatz 1 der Richtlinie 1999/37/EG des Rates*** in das Fahrzeugregister eingetragen. Diese nachfolgende Prüfung kann in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug die anfängliche Prüfung nicht bestanden hat, oder im Zulassungsmitgliedstaat durchgeführt werden.
- (3) Im Fall von gefährlichen Mängeln gilt die Prüfung als nicht bestanden. Der Mitgliedstaat oder die zuständige Behörde kann beschließen, dass das betreffende Fahrzeug nicht auf öffentlichen Straßen genutzt werden darf und dass die Genehmigung zur Nutzung im Straßenverkehr vorübergehend ausgesetzt wird, ohne ein erneutes Zulassungsverfahren zu erfordern. Der Antrag auf Aussetzung wird dem Zulassungsmitgliedstaat mitgeteilt, und die Aussetzung wird gemäß Artikel 3a Absatz 1 der Richtlinie 1999/37/EG im Fahrzeugregister erfasst. Sobald die Mängel behoben sind, stellt die zuständige Behörde des Zulassungsmitgliedstaats unverzüglich eine neue Prüfbescheinigung aus, aus der hervorgeht, dass das Fahrzeug in einem verkehrs- und betriebssicheren Zustand ist.

- (4) Ein unbefugter Eingriff oder eine Manipulation des Abgasnachbehandlungssystems, des Hochvoltsystems, einschließlich des Batteriemanagementsystems, des Schalldämpfers oder der sicherheitsrelevanten Systeme des Fahrzeugs, der bzw. die zu erheblichen oder gefährlichen Mängeln führt, wird mit wirksamen, verhältnismäßigen, abschreckenden und nichtdiskriminierenden Sanktionen geahndet.

*** Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>).“

- (8a) Artikel 10 Absatz 1 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, die eine Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung für ein im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats zugelassenes Fahrzeug oder eine Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung gemäß Artikel 4 Absatz 4 durchgeführt hat, stellt einen Nachweis – z. B. in Form eines Hinweises im Zulassungsdokument des Fahrzeuges, eines Aufklebers, einer Bescheinigung, einer Überprüfung durch elektronische Mittel oder im Wege anderer leicht zugänglicher Angaben – für jedes Fahrzeug aus, das die Prüfung bestanden hat. Der Nachweis gibt das Datum an, bis zu dem die nächste derartige Prüfung durchgeführt werden muss.“

9. Artikel 16 erhält folgende Fassung:

„Artikel 16

Datenaustausch zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten

- (1) Die Mitgliedstaaten unterstützen einander bei der Durchführung dieser Richtlinie. Sie tauschen Informationen und Daten aus, um insbesondere zum Zeitpunkt der technischen Überwachung den rechtlichen und technischen Status des Fahrzeugs, erforderlichenfalls im Zulassungsmitgliedstaat, überprüfen zu können.
- a) Die Mitgliedstaaten gewähren sowohl den zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten als auch den von anderen Mitgliedstaaten zugelassenen Prüfstellen Zugang zu den Fahrzeugzulassungsdaten, zu den Daten über den Inhalt der Konformitätsbescheinigungen – sofern verfügbar –, zum Ergebnis in der letzten Prüfbescheinigung oder – in dem in Artikel 4 Absatz 4 genannten Fall – der während der letzten drei Jahre ausgestellten befristeten EU-Prüfbescheinigung, zu sämtlichen Berichten über technische Unterwegskontrollen mindestens der letzten drei Jahre und zu den in den nationalen Datenbanken gespeicherten Kilometerständen des Fahrzeugs mindestens der letzten drei Jahre.
- b) Die Mitgliedstaaten vernetzen ihre elektronischen Systeme für Daten in den Prüfbescheinigungen und befristeten EU-Prüfbescheinigungen und für Kilometerstände über das von der Kommission entwickelte elektronische System MOVE-HUB so, dass die zuständigen Behörden und zugelassenen Prüfstellen sämtlicher Mitgliedstaaten in der Lage sind, die einschlägige Datenbank oder das nationale Fahrzeugregister eines anderen Mitgliedstaats in Echtzeit abzufragen.
- c) Die Verpflichtung gemäß Buchstabe b gilt als erfüllt, wenn die Mitgliedstaaten ihre eigenen Anwendungen oder Anwendungen Dritter, einschließlich des Europäischen Fahrzeug- und Führerschein-Informationssystems (EUCARIS), für den Austausch von Daten und für die Anbindung an das elektronische System MOVE-HUB verwenden.

- (2) Bis zum [BITTE DATUM EINFÜGEN: 2 Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der erforderlichen Vorkehrungen für die Umsetzung der Funktionen des elektronischen Systems MOVE-HUB und zur Festlegung der Mindestanforderungen an Format und Inhalt der von den Mitgliedstaaten auszutauschenden Informationen und Daten in Bezug auf Fahrzeuge, die der technischen Überwachung unterliegen. Diese Durchführungsrechtsakte stellen den Schutz personenbezogener Daten sicher und werden gemäß dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (3) Die in Absatz 1 vorgesehenen Vernetzungen der elektronischen Systeme sind innerhalb von zwei Jahren nach Erlass der in Absatz 2 genannten Durchführungsrechtsakte betriebsbereit.“
10. Artikel 17 wird wie folgt geändert:
- a) Der erste Gedankenstrich erhält folgende Fassung:
- „– ausschließlich die in Artikel 2 Absatz 1, Artikel 5 Absätze 1 und 2 sowie Artikel 6 Absätze 1 und 2 genannten Bezeichnungen von Fahrzeugklassen gegebenenfalls zu aktualisieren, wenn sich aufgrund von Änderungen der in Artikel 2 Absatz 1 genannten Typgenehmigungsvorschriften Änderungen der Fahrzeugklassen ergeben, ohne dass sich dies auf den Geltungsbereich und die Häufigkeit der Prüfungen auswirkt;“
- b) der dritte Gedankenstrich erhält folgende Fassung:
- „– Anhang I Nummer 3 im Anschluss an eine positive Kosten-Nutzen-Bewertung in Bezug auf die Auflistung der zu prüfenden Positionen, die Methoden, die Mängel und deren Bewertung anzupassen.“

11. Artikel 20 erhält folgende Fassung:

„Artikel 20

Berichterstattung

Bis zum 31. März 2032 übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung und Wirkung dieser Richtlinie, insbesondere im Hinblick auf die Wirksamkeit der Bestimmungen über ihren Anwendungsbereich, vor allem in Bezug auf Fahrzeuge der Klasse L, die Häufigkeit der Prüfungen, die gegenseitige Anerkennung der Prüfbescheinigungen bei einer erneuten Zulassung von Fahrzeugen aus einem anderen Mitgliedstaat und die Anerkennung befristeter EU-Prüfbescheinigungen. In dem Bericht wird außerdem geprüft, ob die Anhänge insbesondere unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts und der Methoden aktualisiert werden müssen.“

12. Folgender Artikel 20a wird eingefügt:

„Artikel 20a

Übermittlung von Informationen an die Kommission

- (1) Bis zum 31. März 2030 und danach bis zum 31. März alle drei Jahre übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission über die in Artikel 28 der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates**** genannte Online-Plattform für die Berichterstattung (im Folgenden „E-Plattform“) die für jedes der drei vorangegangenen Kalenderjahre erhobenen Daten zu den in ihrem Hoheitsgebiet kontrollierten Fahrzeugen. Diese Daten umfassen (je Kalenderjahr) Folgendes:
- a) die Gesamtanzahl der kontrollierten Fahrzeuge;
 - b) die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge je Klasse;
 - c) die gemäß Anhang I Nummer 3 dieser Richtlinie kontrollierten Bereiche und nicht vorschriftsmäßigen Positionen.

- (2) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung des Formats, das von den Mitgliedstaaten für die Übermittlung der in Absatz 1 genannten Daten über die E-Plattform zu verwenden ist. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 19 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (3) Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat über die gemäß Absatz 1 erhobenen Daten Bericht.

**** Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 663/2009 und (EG) Nr. 715/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU und 2013/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 2009/119/EG und (EU) 2015/652 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).“

13. Artikel 22 erhält folgende Fassung:

„Artikel 22

Verlängerung der Gültigkeit von Prüfbescheinigungen im Krisenfall

- (1) Für die Zwecke dieses Artikels bezeichnet der Ausdruck
- a) ‚Krisensituation‘ ein außergewöhnliches, unerwartetes und plötzliches natürliches oder vom Menschen verursachtes Ereignis außerordentlicher Art und außerordentlichen Ausmaßes, das sich innerhalb oder außerhalb der Union ereignet, erhebliche direkte oder indirekte Auswirkungen auf den Bereich des Straßenverkehrs hat und auch die Möglichkeit zur Durchführung der technischen Überwachung für Eigentümer oder Inhaber von in den Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeugen oder für einschlägige nationale Behörden verhindert oder erheblich beeinträchtigt;
 - b) ‚Krisenzeitraum‘ den Zeitraum, in dem die Kommission einem Mitgliedstaat nach dem in Absatz 2 genannten Verfahren gestattet, die in diesem Artikel genannten Maßnahmen zu erlassen.

- (2) Im Falle einer Krisensituation, die sich auf das gesamte Hoheitsgebiet oder einen Teil des Hoheitsgebiets eines Mitgliedstaats erstreckt, kann dieser die Kommission mit der Angelegenheit befassen, damit sie einen Beschluss erlässt, der diesem Mitgliedstaat gestattet, die in diesem Artikel genannten Maßnahmen für sein gesamtes Hoheitsgebiet oder einen Teil davon zu erlassen. Solche Maßnahmen dürfen höchstens sechs Monate lang gelten. Solange die Krisensituation andauert, kann die Kommission auf Antrag des Mitgliedstaats die Verlängerung der Maßnahmen um weitere sechs Monate genehmigen.
- (3) Die Kommission kann zu dem Schluss kommen, dass der Krisenzeitraum bereits begonnen hat, bevor sie vom betreffenden Mitgliedstaat mit der Angelegenheit gemäß Absatz 2 befasst wurde.
- (4) Gehen bei der Kommission ordnungsgemäß begründete Anträge von zwei oder mehr Mitgliedstaaten ein, die sich auf ein und dieselbe Krisensituation in ihrem gesamten Hoheitsgebiet oder einem Teil davon beziehen, so kann die Kommission einen einzigen Beschluss erlassen, der für alle diese Mitgliedstaaten gilt.
- (5) Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 1, des Artikels 10 Absatz 1 und des Anhangs II Nummer 8 können die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die Gültigkeitsdauer der Prüfbescheinigungen für alle oder bestimmte Fahrzeugklassen, die während des Krisenzeitraums abgelaufen sind oder ablaufen würden, um höchstens sechs Monate verlängern. Dieser Zeitraum kann um weitere sechs Monate verlängert werden, solange die Krise andauert und die Kommission dies gestattet.
- (6) Die von den Mitgliedstaaten auf der Grundlage dieses Artikels erlassenen Maßnahmen werden unverzüglich der Kommission mitgeteilt, die die anderen Mitgliedstaaten unterrichtet und eine Bekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.“
14. Die Anhänge I, III und IV werden gemäß Anhang I der vorliegenden Richtlinie geändert.

Artikel 2

Änderung der Richtlinie 2014/47/EU

Die Richtlinie 2014/47/EU wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

Gegenstand

Mit dieser Richtlinie werden Mindestanforderungen an ein System für technische Unterwegskontrollen der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen und für die schrittweise Nutzung der Fernmessung von Fahrzeugen eingeführt, die im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten am Straßenverkehr teilnehmen.“

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird folgender Buchstabe aa eingefügt:

„aa) vorwiegend für die Beförderung von Gütern ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer Höchstmasse von nicht mehr als 3,5 Tonnen – Fahrzeugklasse N1,“

- b) Folgender Absatz 1a wird eingefügt:

„(1a) Mitgliedstaaten, die jährliche regelmäßige technische Überwachungen gemäß der Richtlinie 2014/45/EU an in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeugen der Klasse N1 durchführen, die zwei Jahre nach der Erstzulassung des Fahrzeugs beginnen, können diese Fahrzeugklasse vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausnehmen.“

- c) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Diese Richtlinie berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, auch an anderen als den in Absatz 1 genannten Fahrzeugen technische Unterwegskontrollen durchzuführen, Kontrollen anderer Aspekte des Straßenverkehrs und der Verkehrssicherheit vorzunehmen oder Kontrollen an Orten durchzuführen, die nicht zu den öffentlichen Straßen gehören. Diese Richtlinie hindert die Mitgliedstaaten in keiner Weise daran, die Nutzung eines bestimmten Fahrzeugtyps aus Gründen der Verkehrssicherheit auf bestimmte Teile seines Straßennetzes zu beschränken.“

3. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 13 erhält folgende Fassung:

„13. ‚Prüfbescheinigung‘ einen Prüfbericht über die Verkehrs- und Betriebssicherheit im Sinne von Artikel 3 Nummer 12 der Richtlinie 2014/45/EU,“

b) Nummer 18 wird gestrichen;

c) die folgenden Nummern 21 und 22 werden angefügt:

„21. ‚Fernmessung‘ die Überprüfung von Fahrzeugen durch Messung der Abgasemissionen auf der Straße, einschließlich Stickstoffoxide und Partikel, oder durch Messung der Lärmpegel von Fahrzeugen, die in der Nähe ortsfester oder mobiler straßenseitiger Geräte verkehren, oder durch Abgasfahnenmessung bei der Überprüfung von Fahrzeugen auf Luftschadstoffemissionen,

22. ‚Abgasfahnenmessung‘ die Messung der Luftschadstoffemissionen von Fahrzeugen in realen Fahrsituationen, wobei ein mit einer geeigneten Probenahmeeinrichtung und einem geeigneten Messgerät ausgestattetes Messfahrzeug dem zu untersuchenden Fahrzeug für kurze Zeit folgt.“

6. In Artikel 5 erhalten die Absätze 1 und 2 folgende Fassung:

„(1) Bei den in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a, b, c und d genannten Fahrzeugen führen die Mitgliedstaaten je Kalenderjahr eine Gesamtzahl technischer Unterwegskontrollen durch, die mindestens 5 % der Gesamtanzahl der in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge entspricht.

(2) Bei den in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe aa genannten Fahrzeugen führen die Mitgliedstaaten je Kalenderjahr eine Gesamtzahl anfänglicher technischer Unterwegskontrollen durch, die mindestens 10 % der Gesamtanzahl der anfänglichen technischen Unterwegskontrollen der in Absatz 1 genannten Fahrzeuge entspricht.“

7. Artikel 6 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Bei der Zuweisung eines Risikoprofils zu einem Unternehmen können die Mitgliedstaaten auf die Kriterien in Anhang I zurückgreifen. Anhand dieser Angaben werden Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung strenger und häufiger kontrolliert. Das Risikoeinstufungssystem wird von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten betrieben.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass für Fahrzeuge gemäß Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a bis c Angaben über Zahl und Schwere der in Anhang II und gegebenenfalls in Anhang III dieser Richtlinie aufgelisteten Mängel, die an von einzelnen Unternehmen betriebenen Fahrzeugen festgestellt werden, in das nach Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG errichtete Risikoeinstufungssystem eingegeben werden.“

8. Artikel 7 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass die Fahrer die Prüfbescheinigung über die letzte regelmäßige technische Überwachung sowie den Bericht über die letzte gründliche technische Unterwegskontrolle mitführen müssen. Die Mitgliedstaaten verpflichten ihre Behörden dazu, elektronische Nachweise für solche technischen Überwachungen und Unterwegskontrollen zu akzeptieren.“

9. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

Auswahl der Fahrzeuge für die anfängliche technische Unterwegskontrolle

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

9a. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 9a

Fernmessung

- (1) Die Mitgliedstaaten können für die Überprüfung von Kraftfahrzeugen auf ihre Luftschadstoff- und Lärmemissionen Fernmessungstechnologie einsetzen und auf Grundlage der Fernmessung Fahrzeuge für eine anfängliche technische Unterwegskontrolle auswählen. Die Mitgliedstaaten können die Fernmessung auch einsetzen, um Fahrzeuge mit potenziell hohem Ausstoß zu identifizieren, deren Emissionen in einer Prüfstelle im Sinne der Richtlinie 2014/45/EU überprüft werden können. Mitgliedstaaten, die Fernmessungstechnologie einsetzen, teilen dies der Kommission mit.
- (2) Die Kommission kann auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 20 Absatz 3 mittels Fernmessung bereitgestellten Informationen Durchführungsrechtsakte erlassen, in denen eine Reihe gemeinsamer Grenzwerte für die Fernmessung für Abgas- und/oder Lärmemissionen sowie die damit verbundenen Genauigkeitsanforderungen, wie z. B. wiederholte Messungen, festgelegt werden, die zur Ermittlung von Fahrzeugen mit hohen Emissionen heranzuziehen sind, für die gemäß Artikel 18 Absatz 3 Folgemaßnahmen in einem anderen Mitgliedstaat ergriffen werden müssen; es können unterschiedliche Anforderungen für ortsfeste oder mobile Ausrüstung zur Fernmessung oder für die Abgasfahnenmessung festgelegt werden, und es können Grenzwerte für die Ermittlung von Fahrzeugen mit defekten Abgasnachbehandlungssystemen und Fahrzeugen mit manipulierten Abgasnachbehandlungssystemen festgelegt werden.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 23 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

10. Artikel 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Unterabsatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Er kontrolliert die letzte Prüfbescheinigung und, falls vorhanden, den letzten Bericht über eine technische Unterwegskontrolle gemäß Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 18a Absatz 1.“

bb) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Er nimmt eine Sichtprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs vor. Diese Sichtprüfung kann durch den Einsatz spezifischer Ausrüstung ergänzt werden.“

cc) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Er nimmt eine Sichtprüfung der Sicherung der Ladung des Fahrzeugs vor.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Ausgehend vom Ergebnis der anfänglichen Unterwegskontrolle entscheidet der Prüfer, ob das Fahrzeug oder sein Anhänger einer gründlicheren Unterwegskontrolle und Kontrolle der Ladungssicherung gemäß Artikel 13 zu unterziehen ist.“

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Bei einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle werden diejenigen in Anhang II aufgeführten Positionen geprüft, die als erforderlich betrachtet werden und relevant sind, wobei insbesondere die Sicherheit der Bremsanlage, die Reifen, die Räder, das Fahrgestell und die Umweltbelastung sowie die für die Prüfung dieser Positionen empfohlenen Methoden zu berücksichtigen sind.

Bis zum [BITTE DATUM EINFÜGEN: 24 Monate nach Inkrafttreten dieser Änderungsrichtlinie] erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, in denen die in Anhang II Nummer 3 Position 8.2 aufgeführten Methoden und Grenzwerte für die Messung der Partikelzahlemissionen von Fremdzündungsmotoren festgelegt werden. Die Prüfverfahren sind in den Prüfeinrichtungen innerhalb von vier Jahren nach Erlass der Durchführungsrechtsakte einsatzbereit.

Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, um die in Anhang II Nummer 3 Position 8.2 aufgeführten Methoden und Grenzwerte für die Messung der NOx-Emissionen von Fremdzündungsmotoren festzulegen und die mit dieser Methode zusammenhängenden EURO-Emissionsklassen zu bestimmen. Die Prüfverfahren sind in den Prüfeinrichtungen innerhalb von vier Jahren nach Erlass der Durchführungsrechtsakte einsatzbereit.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 23 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

11. Artikel 13 erhält folgende Fassung:

„Artikel 13

Kontrolle der Ladungssicherung

- (1) Während der technischen Unterwegskontrolle kann an Fahrzeugen eine gründlichere Kontrolle der Ladungssicherung gemäß Anhang III vorgenommen werden, um sicherzustellen, dass die Ladung so gesichert ist, dass der sichere Fahrbetrieb nicht beeinträchtigt wird und keine Gefährdung von Leben, Gesundheit, Sachwerten oder der Umwelt besteht. Bei den Kontrollen muss überprüft werden, dass unter allen Einsatzbedingungen des Fahrzeugs, auch in Notsituationen oder beim Anfahren bergaufwärts,
 - a) Teile der Ladung ihre Lage zueinander sowie zu Fahrzeugwänden oder -oberflächen nur äußerst geringfügig ändern können und
 - b) Ladung sich nicht aus dem Laderaum herausbewegen oder außerhalb der Ladefläche gelangen kann.
- (2) Unbeschadet der Anforderungen an die Beförderung bestimmter Arten von Gütern, beispielsweise von Gütern, die unter die Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates***** fallen, finden für die Ladungssicherung und deren Kontrolle die Grundsätze und, soweit angezeigt, die Normen des Anhangs III Abschnitt I dieser Richtlinie Anwendung. Dabei kann die jeweils neueste Fassung der in Nummer 5 dieses Abschnitts aufgeführten Normen herangezogen werden.

- (3) Die in Artikel 14 genannten Folgemaßnahmen finden auch für erhebliche oder gefährliche Mängel bei der Ladungssicherung Anwendung.
- (4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass das an der Prüfung der Ladungssicherung beteiligte Personal für diesen Zweck angemessen geschult ist.

***** Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13. ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).“

12. In Artikel 14 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Ein unbefugter Eingriff oder eine Manipulation des Abgasnachbehandlungssystems, des Hochvoltsystems, einschließlich des Batteriemanagementsystems, des Schalldämpfers oder der sicherheitsrelevanten Systeme eines Fahrzeugs, der bzw. die zu erheblichen oder gefährlichen Mängeln führt, wird mit wirksamen, verhältnismäßigen, abschreckenden und nichtdiskriminierenden Sanktionen geahndet.“

13. Artikel 16 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Nach Abschluss einer gründlicheren Kontrolle erstellt der Prüfer einen Bericht gemäß Anhang IV. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Fahrzeugführer des Fahrzeugs eine auf elektronischem Weg übermittelte Kopie des Kontrollberichts erhält.“

14. Artikel 18 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Werden an einem nicht im kontrollierenden Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeug erhebliche oder gefährliche Mängel oder solche Mängel festgestellt, die zu einer Einschränkung oder einem Verbot der Benutzung des Fahrzeugs führen, so unterrichtet die Kontaktstelle die Kontaktstelle des Zulassungsmitgliedstaats über die Ergebnisse dieser Kontrolle. Dabei müssen Angaben zu den Positionen des Berichts über die Unterwegskontrolle gemäß Anhang IV gemacht werden; die Übermittlung erfolgt an die Kontaktstellen des Zulassungsmitgliedstaats über das in Artikel 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2205 der Kommission***** genannte Benachrichtigungssystem (RSI-System).

Die Kommission erlässt gemäß Unterabsatz 1 des vorliegenden Artikels Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften zu den Verfahren, nach denen die Kontaktstelle des Zulassungsmitgliedstaats über Fahrzeuge mit erheblichen oder gefährlichen Mängeln informiert wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 23 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

***** Durchführungsverordnung (EU) 2017/2205 der Kommission vom 29. November 2017 mit Durchführungsbestimmungen für das Verfahren zur Meldung von Nutzfahrzeugen mit erheblichen oder gefährlichen Mängeln, die bei einer technischen Unterwegskontrolle festgestellt wurden (ABl. L 314 vom 30.11.2017, S. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2205/oj).“

b) Folgender Absatz wird angefügt:

„(3) Hat ein Mitgliedstaat mittels Fernmessung gemäß Artikel 9a ein in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug unter Anwendung der Grenzwerte und Genauigkeitsgrade, die in dem in Artikel 9a Absatz 2 genannten Durchführungsrechtsakt festgelegt sind, als Fahrzeug mit hohen Emissionen ermittelt, so teilt er der zuständigen Behörde des Zulassungsmitgliedstaats über die in Artikel 17 genannte Kontaktstelle die Ergebnisse der Fernmessung und gegebenenfalls der nachfolgenden technischen Unterwegskontrolle mit. Wurden keine nachfolgenden Unterwegskontrollen durchgeführt, so kann der Mitgliedstaat, der die Emissionen gemessen hat, die zuständige Behörde des Zulassungsmitgliedstaats ersuchen, die vom Zulassungsmitgliedstaat als angemessen erachtete Folgemaßnahmen zu ergreifen, wie zum Beispiel die Durchführung einer Unterwegskontrolle oder einer Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung für das Fahrzeug, bei der die relevanten Emissionen gemessen werden.“

15. Folgender Artikel 18a wird eingefügt:

„Artikel 18a

Datenaustausch zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten

- (1) Die Mitgliedstaaten unterstützen einander bei der Durchführung dieser Richtlinie. Sie tauschen Informationen und Daten aus, damit insbesondere zum Zeitpunkt der Unterwegskontrolle der rechtliche und technische Status eines Fahrzeugs überprüft werden kann, erforderlichenfalls im Zulassungsmitgliedstaat.
 - a) Die Mitgliedstaaten gewähren sowohl den zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten als auch den von anderen Mitgliedstaaten zugelassenen Prüfstellen Zugang zu den Fahrzeugzulassungsdaten, zu den Daten über den Inhalt der Konformitätsbescheinigungen – sofern verfügbar –, zum Prüfungsergebnis in der letzten Prüfbescheinigung, zu sämtlichen während der letzten drei Jahren ausgestellten befristeten EU-Prüfbescheinigungen, zu sämtlichen Berichten über technische Unterwegskontrollen mindestens der letzten drei Jahre und zu den in den nationalen Datenbanken gespeicherten Kilometerständen des Fahrzeugs.

- b) Die Mitgliedstaaten vernetzen ihre elektronischen Systeme für Daten in Prüfbescheinigungen und für Kilometerstände über das von der Kommission entwickelte elektronische System MOVE-HUB so, dass die zuständigen Behörden sämtlicher Mitgliedstaaten in der Lage sind, die einschlägige Datenbank oder das nationale Fahrzeugregister eines anderen Mitgliedstaats in Echtzeit abzufragen.
- c) Die Verpflichtung gemäß Buchstabe b gilt als erfüllt, wenn die Mitgliedstaaten ihre eigenen Anwendungen oder Anwendungen Dritter, einschließlich des Europäischen Fahrzeug- und Führerschein-Informationssystems (EUCARIS), für den Austausch von Daten und für die Anbindung an das elektronische System MOVE-HUB verwenden.
- (2) Bis zum [BITTE DATUM EINFÜGEN: 2 Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der erforderlichen Vorkehrungen für die Umsetzung der Funktionen des elektronischen Systems MOVE-HUB und zur Festlegung der Mindestanforderungen an Format und Inhalt der von den Mitgliedstaaten auszutauschenden Informationen und Daten in Bezug auf Fahrzeuge, die Unterwegskontrollen unterliegen. Diese Durchführungsrechtsakte stellen den Schutz personenbezogener Daten sicher und werden gemäß dem in Artikel 23 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (3) Die in Absatz 1 vorgesehenen Vernetzungen der elektronischen Systeme sind innerhalb von zwei Jahren nach Erlass der in Absatz 2 genannten Durchführungsrechtsakte betriebsbereit.“

16. Artikel 20 erhält folgende Fassung:

„Artikel 20

Übermittlung von Informationen an die Kommission

- (1) Bis zum 31. März 2030 und danach bis zum 31. März alle drei Jahre übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission über die in Artikel 28 der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates***** genannte Online-Plattform für die Berichterstattung (im Folgenden „E-Plattform“) die für jedes der drei vorangegangenen Kalenderjahre erhobenen Daten zu den in ihrem Hoheitsgebiet kontrollierten Fahrzeugen. Diese Daten umfassen je Kalenderjahr die folgenden Informationen:
- a) die Gesamtanzahl der kontrollierten Fahrzeuge;
 - b) die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge je Klasse;
 - c) das Land der Zulassung für jedes kontrollierte Fahrzeug;
 - d) im Fall gründlicherer Kontrollen die geprüften Bereiche und die Positionen mit dem Ergebnis „nicht vorschriftsmäßig“ gemäß Anhang IV Nummer 10 dieser Richtlinie.
- Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die erhobenen Daten.
- (2) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierten Vorschriften für das Format für die Übermittlung der in Absatz 1 genannten Daten über die E-Plattform. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 23 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Bis zum Inkrafttreten dieser Vorschriften verwenden die Mitgliedstaaten das standardisierte Meldeformular gemäß Anhang V.

- (3) Mitgliedstaaten, die der Kommission den Einsatz der Fernmessung gemäß Artikel 9a Absatz 1 mitgeteilt haben, übermitteln der Kommission innerhalb eines Jahres nach dieser Mitteilung die Werte der Abgas- oder Lärmemissionen – sofern relevant – je Fahrzeugklasse sowie die Genauigkeitsanforderungen, wie z. B. wiederholte Messungen, die sie zur Ermittlung von Fahrzeugen mit hohen Emissionen festgelegt haben, zusammen mit Zusammenfassungen der entsprechenden Messergebnisse. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission alle Änderungen dieser Werte und Anforderungen mit.

***** Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 663/2009 und (EG) Nr. 715/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU und 2013/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 2009/119/EG und (EU) 2015/652 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1999/oj>).“

17. In Artikel 21 erhalten der zweite und dritte Gedankenstrich folgende Fassung:

„– Anhang II Nummer 3 in Bezug auf Methoden im Fall der Verfügbarkeit effizienterer und wirksamerer Prüfmethoden ohne Ausweitung der zu prüfenden Positionen zu aktualisieren,

– Anhang II Nummer 3 im Anschluss an eine positive Kosten-Nutzen-Bewertung in Bezug auf die Auflistung der zu prüfenden Positionen, die Methoden, die Mängel und deren Bewertung im Fall von Änderungen der verbindlichen Vorschriften zur Typgenehmigung in den Rechtsvorschriften der Union zu Sicherheit oder Umweltschutz anzupassen.“

18. Artikel 24 erhält folgende Fassung:

„Artikel 24

Berichterstattung

Bis zum 31. März 2032 übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Umsetzung und die Auswirkungen dieser Richtlinie. In dem Bericht werden insbesondere die Auswirkungen auf die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und die Verringerung der Emissionen analysiert.“

18a. Folgender Artikel 4a wird eingefügt:

„Artikel 24a

Überprüfung

Nach Eingang der Berichte über die Fernmessung gemäß Artikel 20 Absatz 3 von mindestens fünf Mitgliedstaaten bewertet die Kommission die Wirksamkeit der Fernmessung gemäß Artikel 9a.“

19. Die Anhänge II, III, IV und V werden gemäß Anhang II der vorliegenden Richtlinie geändert.

Artikel 3

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum [BITTE DATUM EINFÜGEN: 3 Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 4

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

Artikel 5

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am
