



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

---

*Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz*

---

**2012/0184(COD)**

27.5.2013

# STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die regelmäßige technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Malcolm Harbour

PA\_Legam

## KURZE BEGRÜNDUNG

Mit diesem Vorschlag werden aktualisierte harmonisierte Vorschriften der EU für die technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern festgelegt, um die Mindestsicherheitsnormen und Emissionsnormen für die regelmäßige technische Überwachung zu stärken. Mit dem Vorschlag soll außerdem ein Beitrag zur Verringerung der Zahl der Verkehrstoten in der EU bis 2020 um die Hälfte gemäß den Leitlinien für die Politik der EU im Bereich der Straßenverkehrssicherheit geleistet werden. Darüber hinaus wird mit dem Vorschlag das Ziel verfolgt, zu einer Verringerung der auf eine unzureichende Wartung von Fahrzeugen zurückgehenden Emissionen beizutragen.

Der Verfasser der vorliegenden Stellungnahme unterstützt diese zentralen Zielsetzungen und spricht sich angesichts der in den einzelnen Mitgliedstaaten herrschenden unterschiedlichen Praxis für eine gezielte Harmonisierung aus, wobei in diesem Zusammenhang das Subsidiaritätsprinzip zu beachten ist. Er hat daher Zweifel, ob eine Verordnung hierfür das geeignete Instrument ist, da sie den Mitgliedstaaten weniger Möglichkeiten lässt, die Vorschriften an ihre nationalen Gegebenheiten anzupassen.

Darüber hinaus ist der Verfasser der Stellungnahme der Ansicht, dass das Ziel der Verringerung der Zahl der Verkehrstoten unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit erreicht werden sollte, weshalb er auf einer soliden Evidenzgrundlage basierende angepasste Lösungen befürwortet. In diesem Zusammenhang möchte er auf die Unsicherheiten aufmerksam machen, auf die vom Referat Folgeabschätzungen des Europäischen Parlaments hingewiesen wurde, nämlich dass die grundlegende Annahme, dass bessere und häufigere technische Prüfungen zu weniger Mängeln an den Fahrzeugen führen, auf keinerlei Beweisen zu basieren scheint.

Der Verfasser der Stellungnahme weist auch darauf hin, dass der Geltungsbereich über den Geltungsbereich der Richtlinie 2009/40/EG hinaus um neue Fahrzeugkategorien erweitert worden ist, insbesondere um zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge, leichte Kraftfahrzeuganhänger bis 3,5 t und Zugmaschinen mit einer bauartbedingten Geschwindigkeit über 40 km/h. Der Vorschlag sieht außerdem eine häufigere Kontrolle älterer Fahrzeuge oder von Fahrzeugen mit hohem Kilometerstand vor.

Der Verfasser der Stellungnahme schlägt weder Änderungen betreffend die Form oder den Anwendungsbereich des Gesetzesentwurfs noch zur Dauer der Kontrollen vor, da diese Fragen in den Kompetenzbereich des federführenden Ausschusses fallen. Stattdessen konzentriert er sich in seinen Änderungsanträgen auf Fragen des Binnenmarkts. Aus Sicht des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz sind die folgenden Fragen von zentraler Bedeutung:

1. Wie ist der Begriff „Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung“ zu definieren?

Der Verfasser der Stellungnahme schlägt eine Änderung der Definition von Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung vor, da die gegenwärtige Definition missbraucht werden kann, um den grenzüberschreitenden Wettbewerb beim Handel mit Gebrauchtwagen einzuschränken. Insbesondere schafft die Definition der Kommission rechtliche Unsicherheit, weil sie in einer

allgemeinen Definition die Vorschrift, eine Prüfung gemäß den Kriterien der Typzulassung durchzuführen, im Allgemeinen wiederholt, obwohl die entsprechenden Kriterien der Typzulassung bereits in den Anhängen präzisiert sind. Dies impliziert, dass alle Teile eines Fahrzeugs potenziell getestet werden können, da alle Fahrzeugteile als für die Sicherheit des Fahrzeugs relevant angesehen werden können. Es sollte jedoch nur die Prüfung der Teile von Bedeutung sein, deren Typ im Hinblick auf Sicherheit und Emissionen genehmigt worden ist. Es gibt Bedenken, dass manche Akteure diese Gesetzeslücke ausnutzen könnten, um den inländischen Markt für Gebrauchtwagen zu schützen, indem sie dafür sorgen, dass andere Fahrzeuge die Kontrollen grundlos nicht bestehen.

## 2. Maßnahmen zur Identifizierung und Vorbeugung von Kilometerstands Fälshungen

Von allen Produkten haben Gebrauchtwagen vom Verbraucherbarometer das dritte Jahr in Folge das schlechteste Ergebnis im Hinblick auf ihre Marktleistung und insbesondere im Hinblick auf Vertrauen erhalten. Daher schlägt der Verfasser der Stellungnahme vor, die Maßnahmen zur Bekämpfung von Kilometerstands Fälshungen dadurch zu stärken, dass der Umfang der online zugänglichen elektronischen Plattform für Fahrzeuginformationen so ausgeweitet wird, dass sie sämtliche Informationen zum Kilometerstand von Fahrzeugen beinhaltet. Außerdem erfüllt es den Verfasser der Stellungnahme mit Sorge, dass der Vorschlag der Kommission jegliche Korrektur des Kilometerstands ausschließt. Dies umfasst auch Anpassungen nach oben, über die vermieden werden könnte, dass die betroffenen Fahrzeuge unnötig an Marktwert verlieren.

## 3. Zugang zu den Ergebnissen der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung in einzelstaatlichen Registern, Zugang zu technischen Informationen und Mindestanforderungen betreffend die Prüfgeräte

Mit der Verordnung wird die Möglichkeit eröffnet, ein EU-weit harmonisiertes System zum Datenaustausch einzurichten, welches Prüfstellen für die regelmäßige technische Überwachung in der ganzen EU Zugang zu Informationen über die Reparatur und Wartung von Fahrzeugen gestattet. Der Verfasser der Stellungnahme ist der Ansicht, dass der Zugang zu dieser Quelle nicht auf die zuständigen Behörden und die Prüfstellen für die regelmäßige technische Überwachung beschränkt werden sollte. Um gleiche Bedingungen für alle Beteiligten zu schaffen, schlägt er vor, auch Herstellern von Werkstattausrüstung Zugang zu gewähren, damit sie wettbewerbsfähige und leistungsstarke Prüfgeräte herstellen können. Der Verfasser der Stellungnahme schlägt auch vor, die Entwicklung alternativer Testverfahren zuzulassen, da diese die kosteneffiziente Kontrolle von Fahrzeugen, deren Kontrolle schwierig ist, vereinfachen können.

## 4. Ausnahmen

Der Verfasser der Stellungnahme begrüßt die Ausnahme „historischer Fahrzeuge“ aus dem Geltungsbereich der Verordnung. Allerdings ist er der Ansicht, dass die Definition zu detailliert ist. Er schlägt stattdessen vor, ein grundlegendes Alterskriterium vorzugeben. Außerdem spricht er sich dafür aus, die Ermessensfreiheit der Mitgliedstaaten, wonach diese gemäß der gängigen Praxis Fahrzeuge aus dem Geltungsbereich der Verordnung ausnehmen können, beizubehalten.

## 5. Gegenseitige Anerkennung

Die technische Überwachung steht im Zusammenhang mit der erneuten Zulassung von Fahrzeugen, da eine größere Harmonisierung der regelmäßigen technischen Überwachung in der EU die erneute Zulassung eines Fahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat erleichtern sollte. Der Verfasser der Stellungnahme schlägt daher vor, die verpflichtende gegenseitige Anerkennung von Bescheinigungen über die regelmäßige technische Überwachung EU-weit festzuschreiben.

## 6. Überprüfung und Überwachung

Um den Binnenmarkt weiter zu stärken, hat der Verfasser der Stellungnahme den Vorschlag außerdem um eine Überprüfungs Klausel ergänzt, wonach fünf Jahre nach der Annahme dieses Vorschlags das Potenzial für eine Vereinfachung des Austausches von Daten betreffend die Ergebnisse der regelmäßigen technischen Überwachung zwischen den Mitgliedstaaten zu prüfen ist.

## ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

### Änderungsantrag 1

#### Vorschlag für eine Verordnung Titel 1

##### *Vorschlag der Kommission*

Vorschlag für eine  
**VERORDNUNG** DES EUROPÄISCHEN  
PARLAMENTS UND DES RATES  
über die regelmäßige technische  
Überwachung von Kraftfahrzeugen und  
*Kraftfahrzeuganhängern* und zur Aufhebung  
der Richtlinie 2009/40/EG  
(Text von Bedeutung für den EWR)

##### *Geänderter Text*

Vorschlag für eine  
**RICHTLINIE** DES EUROPÄISCHEN  
PARLAMENTS UND DES RATES  
über die regelmäßige technische  
Überwachung von Kraftfahrzeugen und  
*Kraftfahrzeuganhängern* und zur  
Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG  
(Text von Bedeutung für den EWR)

##### *Begründung*

*Eine Verordnung ist hier der falsche Rechtsakt. Der mit diesem Gesetz verfolgte Zweck, die Anzahl von Verkehrsunfällen durch regelmäßige technische Überwachung zu minimieren,*

kann auch mit einem weniger stark in nationalem Recht eingreifendem Rechtsinstrument erreicht werden. Die dem Vorschlag zugrunde liegende These, ist zu bezweifeln. Da diese Zweifel nicht ausgeräumt werden können, ist eine Richtlinie als das proportionälere Instrument vorzuziehen.

## **Änderungsantrag 2**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Erwägung 4**

##### *Vorschlag der Kommission*

(4) Zahlreiche technische Standards und Anforderungen im Bereich der Fahrzeugsicherheit sind in den letzten Jahren in der Union verabschiedet worden. Es muss jedoch durch ein System der regelmäßigen technischen Überwachung dafür gesorgt werden, dass einmal in Verkehr gebrachte Fahrzeuge während ihrer gesamten Lebensdauer den Sicherheitsstandards genügen. Dieses System sollte für die Fahrzeugklassen gemäß *der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates*, der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge und der Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 74/150/EWG

##### *Geänderter Text*

(4) Zahlreiche technische Standards und Anforderungen im Bereich der Fahrzeugsicherheit sind in den letzten Jahren in der Union verabschiedet worden. Es muss jedoch durch ein System der regelmäßigen technischen Überwachung dafür gesorgt werden, dass einmal in Verkehr gebrachte Fahrzeuge während ihrer gesamten Lebensdauer den Sicherheitsstandards genügen. ***Die Mitgliedstaaten könnten nationale Vorschriften für Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen für die Fahrzeugklassen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen gelten.*** Dieses System sollte für die Fahrzeugklassen gemäß der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge und der Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen

gelten.

auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 74/150/EWG gelten.

### **Änderungsantrag 3** **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Erwägung 5**

##### *Vorschlag der Kommission*

(5) Zwischen der Straßenverkehrssicherheit und der Anzahl technischer Mängel von Fahrzeugen **besteht eindeutig** ein Zusammenhang. Im Jahr 2009 ereigneten sich auf den europäischen Straßen 35 000 Unfälle mit Todesfolge. **Geht man davon aus, dass technische Mängel als Unfallursache proportional zu Todesfällen beitragen, so sind möglicherweise über 2000 Todesfälle jährlich in der Europäischen Union auf technische Mängel von Fahrzeugen zurückzuführen. Den verfügbaren Studien zufolge könnten zwischen 900 und 1100 dieser Todesfälle durch angemessene** Verbesserungen des Systems der technischen Überwachung vermieden werden.

##### *Geänderter Text*

(5) Zwischen der Straßenverkehrssicherheit und technischen Mängeln von Fahrzeugen **wird** ein Zusammenhang **vermutet**. Im Jahr 2009 ereigneten sich auf den europäischen Straßen 35 000 Unfälle mit Todesfolge. **Angemessene** Verbesserungen des Systems der technischen Überwachung **können einen Beitrag leisten, Unfälle mit Todesfolge zu minimieren.**

##### *Begründung*

*Die wissenschaftliche These ist zu bezweifeln. Polizeiliche Untersuchungen allein in Deutschland schätzen den Einfluss von technischen Fehlern des Fahrzeugs auf die Folgen des Unfalls viel geringer ein.*

### **Änderungsantrag 4** **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Erwägung 6**

##### *Vorschlag der Kommission*

(6) Ein großer Teil der Gesamtemissionen

##### *Geänderter Text*

(6) Ein großer Teil der Gesamtemissionen

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

im Straßenverkehr, vor allem der CO<sub>2</sub>-Emissionen, ist auf eine Minderheit von Fahrzeugen mit schlecht funktionierenden Abgasnachbehandlungssystemen zurückzuführen. Auf schätzungsweise 5 % der Fahrzeugflotte entfallen 25 % aller Schadstoffemissionen.

***Dies gilt auch für die Zunahme der Partikel- und NO<sub>x</sub>-Emissionen moderner Motoren, bei denen eine umfassendere Emissionsprüfung notwendig ist, die neben einer elektronischen Prüfung der Integrität und Funktionsfähigkeit des On-Board-Diagnosesystems (OBD) des Fahrzeugs auch aus Messungen der Abgasemissionen im Auspuffrohr besteht, denn da das OBD-System für sich allein keine belastbaren Daten liefert, kann nur so eine vollständige und genaue Prüfung der Abgasanlage durchgeführt werden.***

Daher würde ein System regelmäßiger Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen auch zu einem besseren Umweltschutz durch Verringerung der durchschnittlichen Fahrzeugemissionen beitragen.

#### *Begründung*

*Das bordeigene Diagnosesystem ist keine garantiert sichere Methode der Abgasmessung; Aus diesem Grund müssen die Ergebnisse durch Messungen der Abgasemissionen im Auspuffrohr bestätigt werden.*

#### **Änderungsantrag 5 Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Erwägung 7**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(7) Solide Untersuchungsergebnisse**

***entfällt***



*zeigen, dass in 8 % der Unfälle mit Beteiligung von Krafträdern technische Mängel der Auslöser sind oder damit in Zusammenhang stehen. Motorradfahrer stellen die Gruppe der Straßenverkehrsteilnehmer mit dem höchsten Sicherheitsrisiko dar, mit steigender Tendenz bei der Zahl von Unfällen mit Todesfolge. Mopedfahrer sind bei der Zahl tödlicher Unfälle überdurchschnittlich repräsentiert, 2008 fanden über 1400 Fahrer auf der Straße den Tod. Der Geltungsbereich der technischen Überwachung von Fahrzeugen sollte daher auf die Gruppe von Straßenverkehrsteilnehmern mit dem höchsten Sicherheitsrisiko, d. h. zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge, ausgeweitet werden.*

#### *Begründung*

*Im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sollte die Entscheidung über eine Ausweitung des Geltungsbereichs der technischen Überwachung auf zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge bei den Mitgliedstaaten liegen. Außerdem weisen die Daten der Kommission im Bereich der Unfallforschung betreffend zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge keinen Zusammenhang mit den Ergebnissen anderer, früher durchgeführter Studien auf.*

### **Änderungsantrag 6 Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Erwägung 10**

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

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

**Änderungsantrag 7**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 12**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

**Änderungsantrag 8**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 14**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

**Änderungsantrag 9**  
**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Erwägung 22**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

*Begründung*

*Die Prüfbescheinigungen sollten sowohl in Papier- als auch in elektronischer Form erstellt werden, um Fälschungen und Manipulierungen zu verhindern und den Informationsaustausch zu erleichtern, der die Entwicklung einer elektronischen Plattform für Fahrzeuginformationen ermöglicht.*

**Änderungsantrag 10**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 23**

*Vorschlag der Kommission*

(23) Bei schätzungsweise 5-12 % der Gebrauchtwagenverkäufe wird der Stand des Kilometerzählers gefälscht, was die Gesellschaft mit erheblichen Kosten in Höhe von mehreren Milliarden Euro pro Jahr belastet und zu einer falschen Bewertung des technischen Zustands eines Fahrzeugs führt. Im Hinblick auf die Bekämpfung gefälschter Kilometerstände könnte die Feststellung von unbefugten Eingriffen oder Manipulationen des Kilometerzählers dadurch erleichtert werden, dass der Kilometerstand in der Prüfbescheinigung vermerkt wird und die

*Geänderter Text*

(23) Bei schätzungsweise 5-12 % der Gebrauchtwagenverkäufe wird der Stand des Kilometerzählers gefälscht, was die Gesellschaft mit erheblichen Kosten in Höhe von mehreren Milliarden Euro pro Jahr belastet und zu einer falschen Bewertung des technischen Zustands eines Fahrzeugs führt. Im Hinblick auf die Bekämpfung gefälschter Kilometerstände könnte die Feststellung von unbefugten Eingriffen oder Manipulationen des Kilometerzählers dadurch erleichtert werden, dass der Kilometerstand in der Prüfbescheinigung vermerkt wird und die

vorhergehende Prüfbescheinigung obligatorisch vorzulegen ist. Auch sollten Kilometerstandsgefälschungen systematischer als strafbarer Verstoß eingestuft werden.

vorhergehende Prüfbescheinigung obligatorisch vorzulegen ist. ***Außerdem würde dies das Funktionieren des Binnenmarkts im Hinblick auf den grenzüberschreitenden Handel mit Gebrauchtwagen verbessern. Tatsächlich erhielt dieses Marktsegment in der achten Ausgabe des Verbraucherbarometers „Damit die Märkte den Verbrauchern dienen“ vom Dezember 2012 schon im dritten Jahr in Folge das schlechteste Ergebnis hinsichtlich seiner Marktleistung und insbesondere in Bezug auf Vertrauen.*** Auch sollten Kilometerstandsgefälschungen systematischer als strafbarer Verstoß eingestuft werden.

## **Änderungsantrag 11** **Vorschlag für eine Verordnung**

### **Erwägung 26**

#### *Vorschlag der Kommission*

(26) Damit diese **Verordnung** um weitere technische Einzelheiten ergänzt werden kann, sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden, damit sie gegebenenfalls der Weiterentwicklung der EU-Typgenehmigungsvorschriften bezüglich der Fahrzeugklassen Rechnung tragen sowie die erforderliche Anpassung der Anhänge an den technischen Fortschritt vornehmen kann. Es ist besonders wichtig, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und

#### *Geänderter Text*

(26) Damit diese **Richtlinie** um weitere technische Einzelheiten ergänzt werden kann, sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden, damit sie gegebenenfalls der Weiterentwicklung der EU-Typgenehmigungsvorschriften bezüglich der Fahrzeugklassen Rechnung tragen sowie die erforderliche Anpassung der Anhänge an den technischen Fortschritt vornehmen kann. Es ist besonders wichtig, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und

auf angemessene Weise übermittelt werden.

auf angemessene Weise übermittelt werden.

#### *Begründung*

*Eine Verordnung ist hier der falsche Rechtsakt. Der mit diesem Gesetz verfolgte Zweck, die Anzahl von Verkehrsunfällen durch regelmäßige technische Überwachung zu minimieren, kann auch mit einem weniger stark in nationalem Recht eingreifendem Rechtsinstrument erreicht werden. Die dem Vorschlag zugrunde liegende These, ist zu bezweifeln. Da diese Zweifel nicht ausgeräumt werden können, ist eine Richtlinie als das proportionalere Instrument vorzuziehen.*

### **Änderungsantrag 12** **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Erwägung 27**

##### *Vorschlag der Kommission*

(27) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser **Verordnung** sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Durchführungsbefugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren, ausgeübt werden.

##### *Geänderter Text*

(27) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser **Richtlinie** sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Durchführungsbefugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren, ausgeübt werden.

#### *Begründung*

*Eine Verordnung ist hier der falsche Rechtsakt. Der mit diesem Gesetz verfolgte Zweck, die Anzahl von Verkehrsunfällen durch regelmäßige technische Überwachung zu minimieren, kann auch mit einem weniger stark in nationalem Recht eingreifendem Rechtsinstrument erreicht werden. Die dem Vorschlag zugrunde liegende These, ist zu bezweifeln. Da diese Zweifel nicht ausgeräumt werden können, ist eine Richtlinie als das proportionalere Instrument vorzuziehen.*

**Änderungsantrag 13**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 29**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

*Begründung*

*Eine Verordnung ist hier der falsche Rechtsakt. Der mit diesem Gesetz verfolgte Zweck, die Anzahl von Verkehrsunfällen durch regelmäßige technische Überwachung zu minimieren, kann auch mit einem weniger stark in nationalem Recht eingreifendem Rechtsinstrument erreicht werden. Die dem Vorschlag zugrunde liegende These, ist zu bezweifeln. Da diese Zweifel nicht ausgeräumt werden können, ist eine Richtlinie als das proportionalere Instrument vorzuziehen.*

**Änderungsantrag 14**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 30**

*Vorschlag der Kommission*

**(30) Diese Verordnung steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der in Artikel 6 des Vertrags über die Europäische Union genannten Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden.**

*Geänderter Text*

**entfällt**

## **Änderungsantrag 15** **Vorschlag für eine Verordnung**

### **Erwägung 31**

#### *Vorschlag der Kommission*

(31) Durch diese **Verordnung** werden die technischen Anforderungen der Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger aktualisiert und ihr Geltungsbereich ausgeweitet, um insbesondere die Einrichtung von Prüfstellen und deren Aufsichtsstellen sowie die Benennung der mit der Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen betrauten Prüfer in den Geltungsbereich aufzunehmen. Diese Richtlinie sollte daher aufgehoben werden. Außerdem werden durch diese **Verordnung** die in der Empfehlung 2010/378/EU der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Mängelbewertung bei der technischen Überwachung gemäß der Richtlinie 2009/40/EG enthaltenen Bestimmungen im Hinblick auf eine bessere Regulierung der Methoden der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung angepasst –

#### *Geänderter Text*

(31) Durch diese **Richtlinie** werden die technischen Anforderungen der Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger aktualisiert und ihr Geltungsbereich ausgeweitet, um insbesondere die Einrichtung von Prüfstellen und deren Aufsichtsstellen sowie die Benennung der mit der Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen betrauten Prüfer in den Geltungsbereich aufzunehmen. Diese Richtlinie sollte daher aufgehoben werden. Außerdem werden durch diese **Richtlinie** die in der Empfehlung 2010/378/EU der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Mängelbewertung bei der technischen Überwachung gemäß der Richtlinie 2009/40/EG enthaltenen Bestimmungen im Hinblick auf eine bessere Regulierung der Methoden der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung angepasst –

#### *Begründung*

*Eine Verordnung ist hier der falsche Rechtsakt. Der mit diesem Gesetz verfolgte Zweck, die Anzahl von Verkehrsunfällen durch regelmäßige technische Überwachung zu minimieren, kann auch mit einem weniger stark in nationalem Recht eingreifendem Rechtsinstrument erreicht werden. Die dem Vorschlag zugrunde liegende These, ist zu bezweifeln. Da diese Zweifel nicht ausgeräumt werden können, ist eine Richtlinie als das proportionälere Instrument vorzuziehen.*

## **Änderungsantrag 16** **Vorschlag für eine Verordnung**

### **Artikel 1 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

Mit dieser **Richtlinie** wird ein System regelmäßiger Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen von Fahrzeugen eingeführt, **das auf technischen Mindestnormen und -anforderungen beruht, mit denen für ein hohes Maß an Straßenverkehrssicherheit und Umweltschutz gesorgt werden soll.**

*Begründung*

*Mit einer Richtlinie lassen sich gemeinsame Mindestnormen für regelmäßige Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen festlegen, aber es kann auch den Unterschieden zwischen den Mitgliedstaaten Rechnung getragen werden. Höhere technische Normen und Anforderungen sind zulässig.*

**Änderungsantrag 17**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 2 – Absatz 1 – Einleitung**

*Vorschlag der Kommission*

1. Diese **Verordnung** gilt für Fahrzeuge folgender Klassen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h gemäß der **Richtlinie 2002/24/EG**, der Richtlinie 2007/46/EG und der Richtlinie 2003/37/EG:

*Geänderter Text*

1. Diese **Richtlinie** gilt für Fahrzeuge folgender Klassen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h gemäß der **Verordnung (EU) Nr. 168/2013**, der Richtlinie 2007/46/EG und der Richtlinie 2003/37/EG:

*Begründung*

*Eine Verordnung ist hier der falsche Rechtsakt. Der mit diesem Gesetz verfolgte Zweck, die Anzahl von Verkehrsunfällen durch regelmäßige technische Überwachung zu minimieren, kann auch mit einem weniger stark in nationalem Recht eingreifendem Rechtsinstrument erreicht werden. Die dem Vorschlag zugrunde liegende These, ist zu bezweifeln. Da diese Zweifel nicht ausgeräumt werden können, ist eine Richtlinie als das proportionalere Instrument vorzuziehen.*

**Änderungsantrag 18**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 2 – Absatz 1 – Spiegelstrich 7**



*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

**entfällt**

*Begründung*

*Im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sollte die Entscheidung über eine Ausweitung des Geltungsbereichs der technischen Überwachung auf zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge bei den Mitgliedstaaten liegen. Außerdem weisen die Daten der Kommission im Bereich der Unfallforschung betreffend zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge keinen Zusammenhang mit den Ergebnissen anderer, früher durchgeführter Studien auf.*

### **Änderungsantrag 19**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

##### **Artikel 2 – Absatz 2 – Einleitung**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

2. Diese **Verordnung** gilt nicht für:

2. Diese **Richtlinie** gilt nicht für:

*Begründung*

*Eine Verordnung ist hier der falsche Rechtsakt. Der mit diesem Gesetz verfolgte Zweck, die Anzahl von Verkehrsunfällen durch regelmäßige technische Überwachung zu minimieren, kann auch mit einem weniger stark in nationalem Recht eingreifendem Rechtsinstrument erreicht werden. Die dem Vorschlag zugrunde liegende These, ist zu bezweifeln. Da diese Zweifel nicht ausgeräumt werden können, ist eine Richtlinie als das proportionalere Instrument vorzuziehen.*

### **Änderungsantrag 20**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

##### **Artikel 2 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

**Änderungsantrag 21**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 2 – Absatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

3. Die Mitgliedstaaten können nationale Vorschriften für Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen der in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge nach Absatz 2 einführen.

*Geänderter Text*

3. Die Mitgliedstaaten können nationale Vorschriften für Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen der in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge nach **Absatz 1 Spiegelstrich 7 und nach Absatz 2** einführen.

*Begründung*

*Diese Änderung ergibt sich folgerichtig aus der Umwandlung des Rechtsakts von einer Verordnung in eine Richtlinie. Dennoch sollte ausdrücklich auf diesen Textteil Bezug genommen werden. Die Mitgliedstaaten, in denen es Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen gibt, sollten sie beibehalten dürfen. Jedoch sollten die Mitgliedstaaten, in denen es keine Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen gibt, auch nicht verpflichtet sein, derartige Prüfungen einzuführen.*

**Änderungsantrag 22**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 1 – Einleitung**

*Vorschlag der Kommission*

Im Sinne dieser **Verordnung** bezeichnet der Ausdruck

*Geänderter Text*

Im Sinne dieser **Richtlinie** bezeichnet der Ausdruck

*Begründung*

*Wortlaut für eine Richtlinie.*

**Änderungsantrag 23**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 5**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

**entfällt**

**und vierrädrige Fahrzeuge mit  
Eigenantrieb;**

*Begründung*

*Im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sollte die Entscheidung über eine Ausweitung des Geltungsbereichs der technischen Überwachung auf zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge bei den Mitgliedstaaten liegen. Außerdem weisen die Daten der Kommission im Bereich der Unfallforschung betreffend zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge keinen Zusammenhang mit den Ergebnissen anderer, früher durchgeführter Studien auf.*

**Änderungsantrag 24  
Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 7 – Einleitung**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

(7) „Fahrzeug von historischem Interesse“  
ein Fahrzeug, das **vor mindestens 30  
Jahren hergestellt oder zum ersten Mal  
zugelassen wurde und das von den  
zuständigen  
Kraftfahrzeugzulassungsbehörden der  
Mitgliedstaaten als historisch angesehen  
wird.**

*Begründung*

*Die Definition der Kommission eines Fahrzeugs von historischem Interesse ist unnötig detailliert und hätte zur Folge, dass viele Fahrzeuge ungerechtfertigterweise in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen würden. Ein einfaches Alterskriterium, das die weitere Präzisierung den einzelstaatlichen Behörden überlässt, bietet ausreichende Flexibilität und entspricht der gängigen Praxis.*

**Änderungsantrag 25  
Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 7 – Spiegelstrich 1**

*Vorschlag der Kommission*

**– es wurde vor mindestens 30 Jahren  
hergestellt,**

*Geänderter Text*

**entfällt**

**Änderungsantrag 26**  
**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 7 – Spiegelstrich 2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*– es wird unter Verwendung von* **entfällt**  
*Ersatzteilen gewartet, die den historischen*  
*Bauteilen des Fahrzeugs entsprechen,*

**Änderungsantrag 27**  
**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 7 – Spiegelstrich 3**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*– die technischen Merkmale seiner* **entfällt**  
*Hauptbauteile wie Motor, Bremsen,*  
*Lenkung oder Aufhängung wurden nicht*  
*verändert und*

**Änderungsantrag 28**  
**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 7 – Spiegelstrich 4**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*– sein Aussehen ist unverändert;* **entfällt**

**Änderungsantrag 29**  
**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 9**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

(9) „Verkehrs- und  
Betriebssicherheitsprüfung“ eine  
Überprüfung *gemäß Anhang II und III*  
*dieser Verordnung, mit der sichergestellt*  
*werden soll, dass das Fahrzeug bei seiner*  
*Nutzung auf öffentlichen Straßen sicher*  
*ist und die vorgeschriebenen*  
*Umweltmerkmale aufweist,*

### *Begründung*

*Die Definition der Kommission schafft rechtliche Unsicherheit, weil sie in einer allgemeinen Definition die Vorschrift, eine Prüfung gemäß den Kriterien der Typzulassung durchzuführen, allgemein wiederholt, obwohl die entsprechenden Kriterien der Typzulassung (für Zwecke der Sicherheit und der Emissionsprüfung) bereits in den Anhängen dieser Verordnung detailliert dargelegt sind. Ohne diese Änderung könnte jedes Teil eines Fahrzeugs, dessen Typ genehmigt ist, für Sicherheitskontrollen ausgewählt werden, was zur Folge haben könnte, dass Fahrzeuge die Prüfung grundlos nicht bestehen.*

### **Änderungsantrag 30 Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 4 – Absatz 1**

##### *Vorschlag der Kommission*

1. Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger werden gemäß dieser **Verordnung** in dem Mitgliedstaat, in dem sie zugelassen sind, regelmäßig geprüft.

##### *Geänderter Text*

1. Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger werden gemäß dieser **Richtlinie** in dem Mitgliedstaat, in dem sie zugelassen sind, regelmäßig geprüft.

### *Begründung*

*Eine Verordnung ist hier der falsche Rechtsakt. Der mit diesem Gesetz verfolgte Zweck, die Anzahl von Verkehrsunfällen durch regelmäßige technische Überwachung zu minimieren, kann auch mit einem weniger stark in nationalem Recht eingreifendem Rechtsinstrument erreicht werden. Die dem Vorschlag zugrunde liegende These, ist zu bezweifeln. Da diese Zweifel nicht ausgeräumt werden können, ist eine Richtlinie als das proportionālere Instrument vorzuziehen.*

### **Änderungsantrag 31 Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 4 – Absatz 3**

##### *Vorschlag der Kommission*

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

##### *Geänderter Text*

3. Die Fahrzeughersteller gewähren den Prüfstellen, **Herstellern von Prüfgeräten und** gegebenenfalls **den** zuständigen **Behörden und unabhängigen Wirtschaftsakteuren, die die Reparatur, Wartung und Instandhaltung von Fahrzeugen sicherstellen,** Zugang zu den für die Verkehrs- und

detaillierte Vorschriften für den Zugang zu den technischen Angaben nach Anhang I fest.

Betriebssicherheitsprüfung erforderlichen technischen Angaben nach Anhang I. Die Kommission legt nach dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren detaillierte Vorschriften für den Zugang zu den technischen Angaben nach Anhang I fest.

**Änderungsantrag 32**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 5 – Absatz 1 – Spiegelstrich 1**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**– Fahrzeuge der Klassen L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e und L7e: vier Jahre nach der Erstzulassung, dann nach zwei Jahren und später jährlich;**

**entfällt**

*Begründung*

*Im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sollte die Entscheidung über eine Ausweitung des Geltungsbereichs der technischen Überwachung auf zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge bei den Mitgliedstaaten liegen. Außerdem weisen die Daten der Kommission im Bereich der Unfallforschung betreffend zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge keinen Zusammenhang mit den Ergebnissen anderer, früher durchgeführter Studien auf.*

**Änderungsantrag 33**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 5 – Absatz 1 – Spiegelstrich 2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

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

**Änderungsantrag 34**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 5 – Absatz 1 – Spiegelstrich 3**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

– als Taxi oder Krankenwagen zugelassene Fahrzeuge der Klasse M1, Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2, N3, T5, O3 und O4: **zwei Jahre** nach der Erstzulassung, danach **höchstens alle zwei Jahre**.

*Begründung*

*Nur durch die Vertiefung der "Prüftiefe" werden technische Mängel entdeckt, wenn eine Prüfung nur oberflächlich durchgeführt wird nützt auch die Erhöhung ihrer Häufigkeit nichts. Eine nennenswerte Wirkung durch ein "Mehr" an Prüfung gibt es nicht.*

**Änderungsantrag 35**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 5 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

**entfällt**

*Begründung*

*Ein Zusammenhang zwischen der Laufleistung oder dem Alter von Fahrzeugen und einem Mangel an Verkehrssicherheit ist zu bezweifeln. Ältere Fahrzeuge sind nicht häufiger in Unfälle verwickelt, als Neufahrzeuge.*

**Änderungsantrag 36**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 5 – Absatz 4**

*Vorschlag der Kommission*

4. Unbeschadet des Datums der letzten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung kann die zuständige Behörde in folgenden Fällen fordern, dass ein Fahrzeug vor dem

*Geänderter Text*

4. Unbeschadet des Datums der letzten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung kann die zuständige Behörde in folgenden Fällen fordern, dass ein Fahrzeug vor dem

Datum nach den Absätzen 1 und 2 einer Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung oder einer zusätzlichen Prüfung unterzogen wird:

nach einem Unfall, bei dem die Hauptsicherheitsbauteile des Fahrzeugs, wie Räder, Aufhängung, Knautschzonen, Lenkung oder Bremsen schwer beschädigt wurden,

wenn die Sicherheits- und Umweltschutzsysteme und –bauteile des Fahrzeugs verändert wurden,

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

Datum nach den Absätzen 1 und 2 einer Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung oder einer zusätzlichen Prüfung unterzogen wird:

nach einem Unfall, bei dem die Hauptsicherheitsbauteile des Fahrzeugs, wie Räder, Aufhängung, Knautschzonen, Lenkung oder Bremsen schwer beschädigt wurden,

wenn die Sicherheits- und Umweltschutzsysteme und –bauteile des Fahrzeugs verändert wurden.

#### *Begründung*

*Der Fokus dieses Gesetzesvorschlags liegt auf der Verbesserung von technischen Prüfungen. Warum der Verdacht für einen technischen Mangel plötzlich gegeben sein soll, wenn der Fahrzeughalter wechselt, erschließt sich nicht.*

#### **Änderungsantrag 37**

##### **Vorschlag für eine Verordnung**

##### **Artikel 5 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***nach einer Straßenverkehrskontrolle.***

#### **Änderungsantrag 38**

##### **Vorschlag für eine Verordnung**

##### **Artikel 8 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

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

1. Die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde, die eine Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung eines Fahrzeugs durchgeführt hat, erteilt für dieses Fahrzeug eine Prüfbescheinigung, die ***auch in elektronischem Format verfügbar ist und*** mindestens die



Anhang IV umfasst.

Bestandteile nach Anhang IV umfasst.

**Änderungsantrag 39**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 8 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

**Änderungsantrag 40**  
**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 8 – Absatz 2 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**2a. Wenn ein Antrag auf erneute Zulassung eines Fahrzeugs eingegangen ist und das Fahrzeug aus einem anderen Mitgliedstaat stammt, erkennen die Zulassungsbehörden die Prüfbescheinigung des Fahrzeugs an, sobald seine Gültigkeit bei der erneuten Zulassung überprüft wurde. Die Anerkennung gilt für denselben Zeitraum wie die ursprüngliche Bescheinigung, außer in Fällen, in denen die ursprüngliche Gültigkeitsdauer der Bescheinigung die im Mitgliedstaat der erneuten Zulassung geltende maximale rechtliche Gültigkeitsdauer überschreitet. In diesem Fall wird die Gültigkeitsdauer herabgesetzt und ab dem Datum, zu dem das Fahrzeug die originale Prüfbescheinigung erhalten hat, neu berechnet. Vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung teilen sich die**

***Mitgliedstaaten gegenseitig das Format der Prüfbescheinigung mit, das von ihren zuständigen Behörden anerkannt wird, sowie Anweisungen, wie deren Echtheit überprüft werden kann.***

*Begründung*

*Um die erneute Zulassung von Fahrzeugen unionsweit zu vereinfachen, wird mit diesem Änderungsantrag ein System zur gegenseitigen Anerkennung von Prüfbescheinigungen durch die Mitgliedstaaten eingeführt, das mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung Gültigkeit erlangt.*

**Änderungsantrag 41  
Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 8 – Absatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

3. Ab dem Inkrafttreten dieser **Verordnung**, spätestens jedoch drei Jahre danach übermitteln die Prüfstellen elektronisch der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats die Angaben in den von ihnen ausgestellten Prüfbescheinigungen. Diese Übermittlung hat innerhalb einer angemessenen Frist nach Ausstellung der Prüfbescheinigung zu erfolgen. Bis zu diesem Datum können die Prüfstellen der zuständigen Behörde diese Angaben auf anderem Wege übermitteln. Die zuständige Behörde **bewahrt** diese Angaben für einen Zeitraum von 36 Monaten ab Eingang **auf**.

*Geänderter Text*

3. Ab dem Inkrafttreten dieser **Richtlinie**, spätestens jedoch drei Jahre danach übermitteln die Prüfstellen elektronisch der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats die Angaben in den von ihnen ausgestellten Prüfbescheinigungen. Diese Übermittlung hat innerhalb einer angemessenen Frist nach Ausstellung der Prüfbescheinigung zu erfolgen. Bis zu diesem Datum können die Prüfstellen der zuständigen Behörde diese Angaben auf anderem Wege übermitteln. Die zuständige Behörde **speichert** diese Angaben für einen Zeitraum von 36 Monaten ab Eingang **in einer zentralisierten Datenbank**.

*Begründung*

*Mit dieser Änderung soll der Informationsaustausch vereinfacht werden, um die Entwicklung einer elektronischen Plattform für Fahrzeuginformationen zu ermöglichen.*

**Änderungsantrag 42  
Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 8 – Absatz 5**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

**Änderungsantrag 43**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 12 – Absatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

*Begründung*

*Eine Verordnung ist hier der falsche Rechtsakt. Der mit diesem Gesetz verfolgte Zweck, die Anzahl von Verkehrsunfällen durch regelmäßige technische Überwachung zu minimieren, kann auch mit einem weniger stark in nationalem Recht eingreifendem Rechtsinstrument erreicht werden. Die dem Vorschlag zugrunde liegende These, ist zu bezweifeln. Da diese Zweifel nicht ausgeräumt werden können, ist eine Richtlinie als das proportionalere Instrument vorzuziehen.*

**Änderungsantrag 44**  
**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 14 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

1. Die Mitgliedstaaten benennen eine einzelstaatliche Kontaktstelle, die für den Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission über die Anwendung dieser **Verordnung**

*Geänderter Text*

1. Die Mitgliedstaaten benennen eine einzelstaatliche Kontaktstelle, die für den Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission über die Anwendung dieser **Richtlinie** zuständig

zuständig ist.

ist.

*Begründung*

*Wortlaut für eine Richtlinie.*

**Änderungsantrag 45**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 14 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

2. Die Mitgliedstaaten leiten der Kommission bis spätestens [ein Jahr nach Inkrafttreten dieser **Verordnung**] die Bezeichnungen und Kontaktdaten ihrer einzelstaatlichen Kontaktstelle zu und informieren sie unverzüglich über alle diesbezüglichen Änderungen. Die Kommission erstellt ein Verzeichnis aller einzelstaatlichen Kontaktstellen und übermittelt es den Mitgliedstaaten.

*Geänderter Text*

2. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis spätestens [ein Jahr nach Inkrafttreten dieser **Richtlinie**] die Bezeichnungen und Kontaktdaten ihrer einzelstaatlichen Kontaktstelle und informieren sie unverzüglich über alle diesbezüglichen Änderungen. Die Kommission erstellt ein Verzeichnis aller einzelstaatlichen Kontaktstellen und übermittelt es den Mitgliedstaaten.

*Begründung*

*Wortlaut für eine Richtlinie.*

**Änderungsantrag 46**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 15 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

**1. Nach einer eingehenden Analyse von Kosten und Nutzen, *einschließlich einer Bewertung der Verbesserungen bei der Fahrzeugsicherheit und der Prüfung der Fahrzeuge und nur, falls die Kosten-Nutzen-Analyse positiv ausfällt, schlägt die Kommission eine elektronische* Plattform für Fahrzeuginformationen *vor, um den wechselseitigen Zugang der* für Prüfung, Zulassung und Genehmigung von Fahrzeugen zuständigen Behörden der**

Mitgliedstaaten, *der* Prüfstellen und *der* Fahrzeughersteller, *der* Hersteller von Prüf- und Messgeräten und von anderen unabhängigen Wirtschaftsakteuren zu Informationen über Ergebnisse der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung von Fahrzeugen, Kilometerstände und die Zulassung von Fahrzeugen zu erleichtern.

**Änderungsantrag 47**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 15 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

***2. Ist die Kosten-Nutzen-Analyse ergebnislos oder negativ, prüft die Kommission dennoch die Möglichkeit und schlägt gegebenenfalls eine Methode zur Erleichterung eines solchen Zugangs zu Daten und Informationen vor und*** unterbreitet und bewertet verschiedene Optionen einschließlich der Möglichkeit, die Anforderung in Bezug auf den Prüfnachweis nach Artikel 10 zu streichen.

**Änderungsantrag 48**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 15 – Absatz 2 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

***2a. In beiden Fällen berücksichtigt die Kommission bestehende IT-Lösungen und elektronische Plattformen im Hinblick auf öffentlich verfügbare Daten und Informationen.***

*Geänderter Text*

**Änderungsantrag 49**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 15 – Absatz 2 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**2b. Binnen zwei Jahren nach  
Geltungsbeginn dieser Richtlinie erstattet  
die Kommission dem Europäischen  
Parlament und dem Rat Bericht und fügt  
gegebenenfalls einen Legislativvorschlag  
bei.**

**Änderungsantrag 50**  
**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 18 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Artikel 18a**

**Berichterstattung**

**[Bis spätestens fünf Jahre nach dem  
Inkrafttreten dieser Richtlinie] übermittelt  
die Kommission dem Europäischen  
Parlament und dem Rat einen Bericht  
über die Durchsetzung und die  
Auswirkungen dieser Richtlinie,  
insbesondere im Hinblick auf die  
Wirksamkeit der Bestimmungen über den  
Umfang und die Häufigkeit der  
Prüfungen sowie die Durchsetzung der  
gegenseitigen Anerkennung von  
Prüfbescheinigungen. In diesem Bericht  
wird ferner untersucht, ob die Anhänge  
dieser Richtlinie aufgrund des  
technischen Fortschritts und der  
technischen Praxis aktualisiert werden  
müssen. Dieser Bericht wird nach  
Anhörung des in Artikel 16 genannten  
Ausschusses, gegebenenfalls zusammen  
mit Legislativvorschlägen, vorgelegt.**

**Änderungsantrag 51**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 18 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

2. Die **Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte** gemäß Artikel 17 **wird der Kommission** ab [Inkrafttreten dieser Richtlinie] **für einen Zeitraum von fünf Jahren übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solcher Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.**

*Begründung*

*Es ist angebracht, die Befugnisübertragung zu befristen. Die Kommission sollte einen Bericht über die Wirkung der delegierten Rechtsakte erstellen.*

**Änderungsantrag 52**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 19 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

1. Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften über Sanktionen für Verstöße gegen diese **Verordnung** fest und treffen die erforderlichen Maßnahmen, um deren Anwendung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.

*Geänderter Text*

1. Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften über Sanktionen für Verstöße gegen diese **Richtlinie** fest und treffen die erforderlichen Maßnahmen, um ihre Umsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.

*Begründung*

*Wortlaut für eine Richtlinie.*

**Änderungsantrag 53**  
**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 19 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

2. Jeder Mitgliedstaat trifft die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Manipulationen oder unbefugte Eingriffe am Kilometerzähler als Verstoß gelten und durch wirksame, verhältnismäßige, abschreckende und nicht diskriminierende Sanktionen geahndet werden, **wobei Anpassungen von Kilometerständen nach oben davon ausgenommen sind, die von einer Prüfstelle oder einer zuständigen Behörde genehmigt wurden, um vorhergehende unzulässige Manipulationen zu korrigieren.**

*Begründung*

*Mit diesem Änderungsantrag wird gewährleistet, dass Kilometerstände, die unzulässigerweise manipuliert worden sind, von Prüfstellen oder den zuständigen Behörden legal nach oben korrigiert werden dürfen, um zu verhindern, dass die betroffenen Fahrzeuge letztendlich unbrauchbar werden und um sicherzustellen, dass sie künftig einer regelmäßigen technischen Überwachung unterzogen werden können.*

**Änderungsantrag 54**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 19 – Absatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

3. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Bestimmungen spätestens bis [ein Jahr nach Geltungsbeginn dieser **Verordnung**] mit und melden ihr unverzüglich jede spätere Änderung.

*Geänderter Text*

3. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Bestimmungen spätestens bis [ein Jahr nach Geltungsbeginn dieser **Richtlinie**] mit und melden ihr unverzüglich jede spätere Änderung.



*Begründung*

*Wortlaut für eine Richtlinie.*

**Änderungsantrag 55**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 20 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

1. Prüfeinrichtungen und –geräte nach Artikel 11, die am [Geltungsbeginn dieser **Verordnung**] nicht den Mindestanforderungen nach Anhang V genügen, können für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren nach diesem Datum für die Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung verwendet werden.

*Geänderter Text*

1. Prüfeinrichtungen und –geräte nach Artikel 11, die am [Geltungsbeginn dieser **Richtlinie**] nicht den Mindestanforderungen nach Anhang V genügen, können für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren nach diesem Datum für die Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung verwendet werden.

*Begründung*

*Wortlaut für eine Richtlinie.*

**Änderungsantrag 56**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 20 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

2. Die Mitgliedstaaten wenden die Anforderungen nach Anhang VII spätestens ab dem fünften Jahr nach Geltungsbeginn dieser **Verordnung** an.

*Geänderter Text*

2. Die Mitgliedstaaten wenden die Anforderungen nach Anhang VII spätestens ab dem fünften Jahr nach Geltungsbeginn dieser **Richtlinie** an.

*Begründung*

*Wortlaut für eine Richtlinie.*

**Änderungsantrag 57**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 21 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

Die Richtlinie 2009/40/EG und die Empfehlung 2010/378/EU der Kommission werden mit Wirkung vom [Geltungsbeginn dieser **Verordnung**] aufgehoben.

*Geänderter Text*

Die Richtlinie 2009/40/EG und die Empfehlung 2010/378/EU der Kommission werden mit Wirkung vom [Geltungsbeginn dieser **Richtlinie**] aufgehoben.

**Änderungsantrag 58**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 22 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

**Änderungsantrag 59**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 22 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

Sie gilt ab dem ... [**24** Monate nach ihrem Inkrafttreten].

**Änderungsantrag 60**  
**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 22 – Absatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

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

*Geänderter Text*

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

**Änderungsantrag 61**  
**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang II – Teil 1 – Absatz 3 a (neu)**

***In Ausnahmesituationen, in denen die jeweilige Fahrzeugkonstruktion nicht mit der Anwendung der Prüfmethode nach diesem Anhang kompatibel ist, wird die Prüfung in Übereinstimmung mit den alternativen Prüfmethode durchgeführt, die von den zuständigen einzelstaatlichen Behörden empfohlen werden. Jede Prüfmethode, die nicht in diesem Anhang beschrieben ist, muss von der jeweiligen zuständigen Behörde schriftlich genehmigt werden.***

*Begründung*

*Bestimmte Fahrzeuge wie schnelle Zugmaschinen und Fahrzeuge mit Zusatzgeräten können aufgrund ihrer Konstruktionsmerkmale oder wegen der großen Entfernung zu den Prüfstellen, aufgrund derer die Kosten für die Modernisierung der Geräte zur Prüfung einiger seltener Fahrzeuge unproportional hoch wären, besonders schwierig zu überprüfen sein. Daher müssen alternative außerordentliche Prüfmethode, die aber von den jeweiligen zuständigen Behörden genehmigt worden sind, zur Verfügung stehen.*

**Änderungsantrag 62  
Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang II – Nummer 4.1.2**

*Vorschlag der Kommission*

4.1.2 Einstellung	Bestimmung der waagrechten Einstellung jedes Scheinwerfers bei Abblendlicht mit Hilfe eines Scheinwerfereinstellgeräts <b>oder eines Prüfschirms</b>	Scheinwerfereinstellung nicht innerhalb der vorschriftsmäßigen Grenzen
-------------------	--	--

*Geänderter Text*

4.1.2 Einstellung	Bestimmung der waagrechten <b>und senkrechten</b> Einstellung jedes	Scheinwerfereinstellung nicht innerhalb der vorschriftsmäßigen
-------------------	---	--

Scheinwerfers bei  
Abblendlicht mit  
Hilfe eines  
Scheinwerfereinstellgeräts **und,**  
***falls zutreffend,***  
***Prüfung der***  
***dynamischen***  
***Funktionen mit***  
***Hilfe eines***  
***elektronischen***  
***Prüfgeräts***  
***Überprüfung der***  
***dynamischen***  
***Scheinwerferfunktion und***  
***Einstellung***

Grenzen

*Begründung*

*Die senkrechte Einstellung ist das wichtigere Kriterium und sollte deshalb auch geprüft werden.*

*Zur genauen Einstellung der Scheinwerfer und Anpassung der Brennweite wird ein Scheinwerfereinstellgerät benötigt, insbesondere bei Hochdruckentladungslampen und dynamisch gesteuerten Systemen. Nur mit einem Prüfschirm kann diese Prüfung nicht ordnungsgemäß durchgeführt werden. Bei dynamisch gesteuerten Hochdruckscheinwerfer-Lichtanlagen sollten ein elektronisches Prüfgerät und ein geeignetes Prüfgerät für die Scheinwerfereinstellung verwendet werden.*

**Änderungsantrag 63**  
**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang II – Nummer 4.1.3**

*Vorschlag der Kommission*

4.1.3 Schaltung

Sichtprüfung mit  
Betätigung

a) Schalterfunktion  
nicht  
vorschriftsgemäß  
(Anzahl der  
gleichzeitig  
leuchtenden  
Scheinwerfer)

b) Funktion der  
Betätigungseinrichtung  
beeinträchtigt

*Geänderter Text*

4.1.3 Schaltung

Sichtprüfung und  
Betätigung,  
**erforderlichenfall  
s mit Hilfe eines  
elektronischen  
Prüfgeräts**

- a) Schalterfunktion  
nicht  
vorschriftsgemäß  
(Anzahl der  
gleichzeitig  
leuchtenden  
Scheinwerfer)
- b) Funktion der  
Betätigungseinrichtun  
g beeinträchtigt

*Begründung*

*Ob die automatische Schaltung für die Lichteinstellungen (z. B. Fernlichtassistent) ordnungsgemäß funktioniert, sollte mit einem elektronischen Prüfgerät sollte geprüft werden.*

**Änderungsantrag 64**  
**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang II – Nummer 4.1.5**

*Vorschlag der Kommission*

4.1.5  
Niveauregulierungsein  
richtung (falls  
vorgeschrieben)

Sichtprüfung mit  
Betätigung  
**(soweit möglich)**

- a) Vorrichtung  
funktioniert nicht
- b) Manuelle  
Vorrichtung kann vom  
Fahrsitz aus nicht  
betätigt werden

*Geänderter Text*

4.1.5  
Niveauregulierungsein  
richtung (falls  
vorgeschrieben)

Sichtprüfung und  
Betätigung,  
**erforderlichenfall  
s mit Hilfe eines  
elektronischen  
Prüfgeräts**

- a) Vorrichtung  
funktioniert nicht
- b) Manuelle  
Vorrichtung kann vom  
Fahrsitz aus nicht  
betätigt werden

*Begründung*

*Ob die Niveauregulierungseinrichtung ordnungsgemäß funktioniert, sollte mit einem elektronischen Prüfgerät geprüft werden.*

**Änderungsantrag 65**  
**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang II – Nummer 4.3.2**

*Vorschlag der Kommission*

4.3.2 Schaltung	Sichtprüfung mit Betätigung	a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß  b) Funktion der Betätigungseinrichtun g beeinträchtigt
-----------------	--------------------------------	--

*Geänderter Text*

4.3.2 <b>Bremsleuchten</b> – Schaltung <b>des</b> <b>Notbremslichts</b>	Sichtprüfung und Betätigung <b>mit</b> <b>Hilfe eines</b> <b>elektronischen</b> <b>Prüfgeräts zur</b> <b>Variierung der</b> <b>Eingabesignale</b> <b>des</b> <b>Bremspedalsenso</b> <b>rs und</b> <b>Sichtprüfung der</b> <b>Notbremslichtfun</b> <b>ktion</b>	a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß  b) Funktion der Betätigungseinrichtun g beeinträchtigt  c) <b>Funktionen des</b> <b>Notbremslichts</b> <b>funktionieren nicht</b> <b>oder funktionieren</b> <b>nicht einwandfrei</b>
---	--	--

*Begründung*

*Mit einem elektronischen Prüfgerät sollten Eingabesignale des Bremspedalsensors generiert werden, um zu prüfen, ob das Notbremslicht (einschließlich der automatischen Gefahrenlichtaktivierung) ordnungsgemäß funktioniert; anschließend ist eine Sichtprüfung vorzunehmen.*

**Änderungsantrag 66**  
**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang II – Nummer 4.5.2**

*Vorschlag der Kommission*

4.5.2 Einstellung (X)(2)	Prüfung mit Betätigung und mittels eines Scheinwerfereinst ellgeräts	Nebelscheinwerfer befindet sich außerhalb der waagrechten Einstellung, wenn die
-----------------------------	--	---

Lichtverteilung Hell-Dunkel-Grenze hat.

*Geänderter Text*

4.5.2 Einstellung  
(X)(2)

Prüfung mit  
Betätigung und  
mittels eines  
Scheinwerfereinst  
ellgeräts

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

*Begründung*

*Die senkrechte Einstellung ist das wichtigere Kriterium und sollte deshalb auch geprüft werden.*

**Änderungsantrag 67**  
**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang II – Nummer 5.3.2**

*Vorschlag der Kommission*

5.3.2 Stoßdämpfer

Sichtprüfung,  
während das  
Fahrzeug über  
einer Prüfgrube  
oder auf einer  
Hebebühne steht  
**oder** Prüfung  
mittels spezieller  
Prüfgeräte, **falls**  
**vorhanden**

a) Stoßdämpfer sind  
unsicher am  
Fahrgestell oder an  
der Achse befestigt  
b) Stoßdämpfer  
beschädigt und  
wesentliche Leckage  
oder Funktionsstörung

*Geänderter Text*

5.3.2 Stoßdämpfer

Sichtprüfung,  
während das  
Fahrzeug über  
einer Prüfgrube  
oder auf einer  
Hebebühne steht,  
Prüfung mittels  
spezieller  
Prüfgeräte

a) Stoßdämpfer sind  
unsicher am  
Fahrgestell oder an  
der Achse befestigt  
b) Stoßdämpfer  
beschädigt und  
wesentliche Leckage  
oder Funktionsstörung

## Begründung

Die Wirksamkeit der Dämpfung der Fahrzeugaufhängung kann nur mit einer Dämpfungsprüfmaschine objektiv geprüft werden. Elektronisch gesteuerte Fahrzeugaufhängungen sollten mit Hilfe eines elektronischen Prüfgeräts geprüft werden, während gleichzeitig Messungen mit Hilfe einer Dämpfungsprüfmaschine vorgenommen werden, um die ordnungsgemäße Funktionsfähigkeit der Stoßdämpfer zu prüfen. Als praktisches und realistisches Durchfallkriterium wird ein Unterschied von 30 % zwischen der Dämpfungsleistung auf der linken und rechten Seite derselben Achse vorgeschlagen.

### Änderungsantrag 68 Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Nummer 5.3.2.1

#### Vorschlag der Kommission

5.3.2.1 Wirksamkeitstest der Dämpfung	Prüfung mittels <b>spezieller Prüfgeräte</b> und Vergleichen der Unterschiede zwischen links/rechts und/oder der <b>absoluten Werte gemäß Herstellerangabe</b>	a) Erheblicher Unterschied zwischen links und rechts  <b>b) Mindestwerte nicht erreicht</b>
---	---	---

#### Geänderter Text

5.3.2.1 Wirksamkeitstest der Dämpfung	Prüfung mittels <b>einer Dämpfungsprüf- maschine</b> und Vergleichen der Unterschiede zwischen links/rechts und <b>dem Dämpfungsverhäl- tnis der Hersteller, falls die entsprechenden Werte den allgemeinen Grenzwert von 0,1 für das</b>	a) Erheblicher Unterschied zwischen links und rechts  <b>b) Grenzwert für das Dämpfungsverhältnis wird nicht eingehalten</b>  <b>c) Missverhältnis der Messwerte zwischen der linken und rechten Seite derselben Achse mit einer Abweichung von über 30 %</b>
---	---	---



## **Dämpfungsverhältnis überschreiten**

### *Begründung*

*Die Wirksamkeit der Dämpfung der Fahrzeugaufhängung kann nur mit einer Dämpfungsprüfmaschine objektiv geprüft werden. Elektronisch gesteuerte Fahrzeugaufhängungen sollten mit Hilfe eines elektronischen Prüfgeräts geprüft werden, während gleichzeitig Messungen mit Hilfe einer Dämpfungsprüfmaschine vorgenommen werden, um die ordnungsgemäße Funktionsfähigkeit der Stoßdämpfer zu prüfen.*

*Als praktisches und realistisches Durchfallkriterium wird ein Unterschied von 30 % zwischen der Dämpfungsleistung auf der linken und rechten Seite derselben Achse vorgeschlagen.*

### **Änderungsantrag 69 Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Nummer 8.2.2.2**

#### *Vorschlag der Kommission*

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

a) Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird.

b) Vorkonditionierung des Fahrzeugs:

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

2. Anforderungen an die Vorkonditionierung

a) Bei Fahrzeugen, die nach dem in den einschlägigen Vorschriften genannten Datum erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden:

Abgastrübung übersteigt das auf dem Herstellerschild am Fahrzeug angegebene Maß

b) Sofern diese Information nicht verfügbar ist oder die einschlägigen Vorschriften die Verwendung von Referenzwerten nicht erlauben:

Saugmotoren: 2,5 m-1,

i) Der Motor hat die volle Betriebstemperatur erreicht, d. h. mit einem Fühler im Messstabrohr wird eine Motoröltemperatur von mindestens 80 °C oder die übliche Betriebstemperatur, sofern diese niedriger ist, gemessen, oder die durch Messung der Infrarotstrahlung ermittelte Motorblocktemperatur liegt mindestens auf dieser Höhe. Ist diese Messung aufgrund der Fahrzeugkonfiguration nicht durchführbar, so kann die normale Betriebstemperatur des Motors auf andere Weise, z. B. durch die Inbetriebsetzung des Motorgebläses, erreicht werden.

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

c) Prüfverfahren:

1. Der Motor und ein etwa vorhandener Lader müssen vor dem Beginn des Beschleunigungszyklus die Leerlaufdrehzahl erreicht haben. Bei schweren Dieselmotoren ist dazu mindestens 10 Sekunden nach Lösen des Fahrpedals zu warten.

2. Zur Einleitung des Beschleunigungszyklus muss das Fahrpedal schnell (in weniger als einer Sekunde)

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

bzw. bei in den einschlägigen Vorschriften definierten oder

nach dem darin genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen:

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

und anhaltend, jedoch nicht gewaltsam vollständig herabgedrückt werden, um eine maximale Förderarbeit der Injektionspumpe zu erzielen.

3. Bei jedem Beschleunigungszyklus muss der Motor die Abregeldrehzahl bzw. bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe die vom Hersteller angegebene Drehzahl bzw., wenn diese Angabe nicht vorliegt, zwei Drittel der Abregeldrehzahl erreichen, bevor das Fahrpedal gelöst wird.

Dies kann überprüft werden, indem z. B. die Motordrehzahl überwacht oder das Fahrpedal ab der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen lange genug betätigt wird, was bei Fahrzeugen der Klassen 1 und 2 des Anhangs 1 mindestens zwei Sekunden betragen sollte.

4. Die Prüfung ist nur dann als nicht bestanden zu werten, wenn das arithmetische Mittel von mindestens drei Beschleunigungszyklen den Grenzwert überschreitet. Bei der Berechnung dieses Wertes werden Messungen, die erheblich vom gemittelten Messwert abweichen, ***oder das Ergebnis anderer statistischer Berechnungen, die die Streuung der Messungen berücksichtigen***, außer Acht gelassen. Die

Mitgliedstaaten können die Zahl der durchzuführenden Prüfzyklen begrenzen.

5. Um unnötige Prüfungen zu vermeiden, können die Mitgliedstaaten die Prüfung eines Fahrzeugs als nicht bestanden werten, dessen Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen die Grenzwerte erheblich überschreiten. Ebenso können die Mitgliedstaaten zur Vermeidung unnötiger Prüfungen die Prüfung von Fahrzeugen als bestanden werten, deren Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen deutlich unter den Grenzwerten liegen.

*Geänderter Text*

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

a) Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird. ***Die Messung der Abgasemissionen im Auspuffrohr ist stets das Standardverfahren für die Prüfung von Emissionen, auch wenn es in Kombination mit einem OBD-System zum Einsatz kommt.***

a) Bei Fahrzeugen, die nach dem in den einschlägigen Vorschriften genannten Datum erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden:

b) Vorkonditionierung des Fahrzeugs:

Abgastrübung übersteigt das auf dem Herstellerschild am

	Fahrzeug angegebene Maß
1. Die Fahrzeuge können ohne Vorkonditionierung geprüft werden. Aus Sicherheitsgründen sollte der Motor aber betriebswarm und in ordnungsgemäßem mechanischen Zustand sein.	b) Sofern diese Information nicht verfügbar ist oder die einschlägigen Vorschriften die Verwendung von Referenzwerten nicht erlauben:
2. Anforderungen an die Vorkonditionierung	Saugmotoren: 2,5 m-1,
i) Der Motor hat die volle Betriebstemperatur erreicht, d. h. mit einem Fühler im Messstabrohr wird eine Motoröltemperatur von mindestens 80 °C oder die übliche Betriebstemperatur, sofern diese niedriger ist, gemessen, oder die durch Messung der Infrarotstrahlung ermittelte Motorblocktemperatur liegt mindestens auf dieser Höhe. Ist diese Messung aufgrund der Fahrzeugkonfiguration nicht durchführbar, so kann die normale Betriebstemperatur des Motors auf andere Weise, z. B. durch die Inbetriebsetzung des Motorgebläses, erreicht werden.	Turbomotoren: 3,0 m-1, bzw. bei in den einschlägigen Vorschriften(1) definierten oder nach dem darin(1) genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen: 1,5 m <sup>-1</sup> . <sup>7</sup> <i>oder</i> <b>0,2m-1</b>
ii) Das Abgassystem wird mit mindestens drei Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült.	
c) Prüfverfahren:	

1. Der Motor und ein etwa vorhandener Lader müssen vor dem Beginn des Beschleunigungszyklus die Leerlaufdrehzahl erreicht haben. Bei schweren Dieselmotoren ist dazu mindestens 10 Sekunden nach Lösen des Fahrpedals zu warten.

2. Zur Einleitung des Beschleunigungszyklus muss das Fahrpedal schnell (in weniger als einer Sekunde) und anhaltend, jedoch nicht gewaltsam vollständig herabgedrückt werden, um eine maximale Förderarbeit der Injektionspumpe zu erzielen.

3. Bei jedem Beschleunigungszyklus muss der Motor die Abregeldrehzahl bzw. bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe die vom Hersteller angegebene Drehzahl bzw., wenn diese Angabe nicht vorliegt, zwei Drittel der Abregeldrehzahl erreichen, bevor das Fahrpedal gelöst wird. Dies kann überprüft werden, indem z. B. die Motordrehzahl überwacht oder das Fahrpedal ab der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen lange genug betätigt wird, was bei Fahrzeugen der Klassen 1 und 2 des Anhangs 1 mindestens zwei Sekunden betragen sollte.

4. Die Prüfung ist nur dann als nicht bestanden zu werten, wenn das arithmetische Mittel von

***NO<sub>x</sub>-Messwerte nicht  
vorschriftsgemäß.***

***Partikelmesswerte  
nicht  
vorschriftsgemäß.***

mindestens drei Beschleunigungszyklen den Grenzwert überschreitet. Bei der Berechnung dieses Wertes werden Messungen, die erheblich vom gemittelten Messwert abweichen, **oder das Ergebnis anderer statistischer Berechnungen, die die Streuung der Messungen berücksichtigen**, außer Acht gelassen. Die Mitgliedstaaten können die Zahl der durchzuführenden Prüfzyklen begrenzen.

5. Um unnötige Prüfungen zu vermeiden, können die Mitgliedstaaten die Prüfung eines Fahrzeugs als nicht bestanden werten, dessen Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen die Grenzwerte erheblich überschreiten. Ebenso können die Mitgliedstaaten zur Vermeidung unnötiger Prüfungen die Prüfung von Fahrzeugen als bestanden werten, deren Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen deutlich unter den Grenzwerten liegen. **Messung der Höhe der NOx- und der Partikelemissionen durch ein geeignetes Gerät / entsprechend ausgestattetes Abgasmessgerät unter Verwendung der bestehenden Prüfmethode bei freier Beschleunigung.**

### *Begründung*

*Das bordeigene Diagnosesystem ist keine garantiert sichere Methode der Abgasmessung; deshalb müssen die Emissionen durch Messungen am Auspuff überprüft werden. Aus diesem Grund müssen die Ergebnisse durch Messungen der Abgasemissionen im Auspuffrohr bestätigt werden. NOx-Emissionen sind insbesondere ein Problem von dieselbetriebenen Fahrzeugen, bei denen die niedrigen Emissionen sichtbarer luftverunreinigender Stoffe im Normalfall zu hohen NOx-Emissionen führen. Bei Fahrzeugen mit Partikelfilter ist nicht die Abgastrübung, sondern die Partikelmenge zu messen. Motortemperatur und -drehzahl sollten nach den Prüfbedingungen der Fahrzeughersteller gemessen werden, damit einheitliche und genaue Messungen vorgenommen werden.*

**Änderungsantrag 70**  
**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Technischer Teil – Anhang V – Nummer 10**

#### *Vorschlag der Kommission*

10) ein Gerät zur Prüfung der Wirksamkeit der Stoßdämpfer;

#### *Geänderter Text*

**10) *eine Dämpfungsprüfmaschine, mit der die Absorption der Schwingungsenergie durch die Fahrzeugaufhängung gemessen wird, um die Wirksamkeit der Dämpfung durch die Bestandteile der Fahrzeugaufhängung zu prüfen;***

### *Begründung*

*Die Wirksamkeit der Dämpfung der Fahrzeugaufhängung kann nur mit einer Dämpfungsprüfmaschine unter Heranziehung der Herstellerangaben zum Dämpfungsverhältnis objektiv geprüft werden, wenn die Herstellerwerte den allgemeinen Grenzwert von 0,1 für das Dämpfungsverhältnis überschreiten.*



## VERFAHREN

<b>Titel</b>	Regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern		
<b>Bezugsdokumente - Verfahrensnummer</b>	COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD)		
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 11.9.2012		
<b>Stellungnahme von</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	IMCO 11.9.2012		
<b>Verfasser(in) der Stellungnahme</b> Datum der Benennung	Malcolm Harbour 18.9.2012		
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	24.1.2013	21.3.2013	24.4.2013
<b>Datum der Annahme</b>	25.4.2013		
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: -: 0:	28 7 0	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Adam Bielan, Preslav Borissov, Jorgo Chatzimarkakis, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, António Fernando Correia de Campos, Vicente Miguel Garcés Ramón, Evelyne Gebhardt, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Philippe Juvin, Sandra Kalniete, Toine Manders, Franz Obermayr, Phil Prendergast, Mitro Repo, Robert Rochefort, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Catherine Stihler, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Bernadette Vergnaud		
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)</b>	Ashley Fox, Ildikó Gáll-Pelcz, Anna Hedh, Constance Le Grip, Morten Løkkegaard, Pier Antonio Panzeri, Patricia van der Kammen, Kerstin Westphal		
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)</b>	Bendt Bendtsen, Seán Kelly, Paul Rübzig		