



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

Plenarsitzungsdokument

A7-0210/2013

7.6.2013

*****I**

BERICHT

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

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Werner Kuhn

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
- *** Verfahren der Zustimmung
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Rahmen des Entwurfs eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Gesetzgebungsakts

In den Änderungsanträgen des Parlaments werden die Änderungen am Entwurf eines Gesetzgebungsakts durch **Fett- und Kursivdruck** gekennzeichnet. Wenn Textteile *mager und kursiv* gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen, dass für diese Teile des Entwurfs eines Gesetzgebungsakts im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise wenn Textteile in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

Der Kopftext zu dem gesamten Änderungsantrag zu einem bestehenden Rechtsakt, der durch den Entwurf eines Gesetzgebungsakts geändert werden soll, umfasst auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden. Textteile, die aus einer Bestimmung eines bestehenden Rechtsakts übernommen sind, die das Parlament ändern will, obwohl sie im Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht geändert ist, werden durch **Fettdruck** gekennzeichnet. Streichungen in solchen Textteilen werden wie folgt gekennzeichnet: [...].

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG	79
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, FORSCHUNG UND ENERGIE.....	82
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BINNENMARKT UND VERBRAUCHERSCHUTZ.....	102
VERFAHREN.....	150

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

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

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2012)0380),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 sowie Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C7-0186/2012),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - in Kenntnis der gemäß dem Protokoll Nr. 2 über die Anwendung der Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit vorgelegten begründeten Stellungnahmen des französischen Senats, der Ersten und Zweiten Kammer der Generalstaaten des Königreichs der Niederlande, des schwedischen Reichstags und des Repräsentantenhauses der Republik Zypern, in denen festgestellt wird, dass der Entwurf des Gesetzgebungsakts nicht mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist,
 - in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 12. Dezember 2012¹,
 - gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Transport und Fremdenverkehr sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie und des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (A7-0210/2013),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

¹ ABl. C 44 vom 15.2.2013, S. 128.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die technische Überwachung ist Teil eines breiter angelegten Systems, mit dem dafür gesorgt wird, dass Fahrzeuge während ihres Betriebs in einem sicheren und aus Sicht des Umweltschutzes akzeptablen Zustand gehalten werden. Dieses System sollte aus regelmäßigen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen für alle Fahrzeuge und aus Unterwegskontrollen an Fahrzeugen, die für die gewerbliche Beförderung genutzt werden, bestehen; ferner sollte es Vorschriften für die Zulassung von Fahrzeugen umfassen, **damit sichergestellt wird, dass** Fahrzeuge, von denen eine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht, **nicht auf der Straße genutzt werden.**

Geänderter Text

(3) Die technische Überwachung ist Teil eines breiter angelegten Systems, mit dem dafür gesorgt wird, dass Fahrzeuge während ihres Betriebs in einem sicheren und aus Sicht des Umweltschutzes akzeptablen Zustand gehalten werden. Dieses System sollte aus regelmäßigen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen für alle Fahrzeuge und aus Unterwegskontrollen an Fahrzeugen, die für die gewerbliche Beförderung genutzt werden, bestehen; ferner sollte es Vorschriften für die Zulassung von Fahrzeugen umfassen. **Regelmäßige Überprüfungen sollten das wichtigste Instrument zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit sein. Technische Unterwegskontrollen von Nutzfahrzeugen sollten nur eine ergänzende Maßnahme zu regelmäßigen Überprüfungen darstellen und auf Fahrzeuge abzielen,** von denen eine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Begründung

Regelmäßige technische Kontrollen sind Teil eines breiteren Systems zur Sicherstellung der Verkehrstüchtigkeit, wobei Fahrzeugeigentümer in erster Linie die Pflicht haben, sicherzustellen, dass ihr Fahrzeug jederzeit verkehrstüchtig ist, wenn es sich im Gebrauch befindet.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3b) Die Umsetzung von Maßnahmen zur Sicherstellung der Verkehrstüchtigkeit sollte Sensibilisierungskampagnen beinhalten, die vor allem darauf abzielen, dass Fahrzeugeigentümer bewährte Verfahren entwickeln und dass ihnen grundlegende Kontrollen an ihren Fahrzeugen zur Gewohnheit werden.

Begründung

Die Erziehung von Fahrzeugeigentümern zur Durchführung von grundlegenden Kontrollen, wie die Überprüfung der Reifen, ist ein wichtiger Teil des Systems zur Sicherstellung der Verkehrstüchtigkeit, das hervorgehoben werden sollte.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4) Zahlreiche technische Standards und Anforderungen im Bereich der Fahrzeugsicherheit sind in den letzten Jahren in der Union verabschiedet worden. Es muss jedoch durch ein System der regelmäßigen technischen Überwachung dafür gesorgt werden, dass einmal in Verkehr gebrachte Fahrzeuge während ihrer gesamten Lebensdauer den Sicherheitsstandards genügen. **Dieses System sollte** für die Fahrzeugklassen

(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 einzelstaatliche**

gemäß der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates, der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge und der Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 74/150/EWG gelten.

Anforderungen für die **technische Überwachung der** Fahrzeugklassen gemäß der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates **einführen; dieses nationale System zur Sicherstellung der Verkehrstüchtigkeit sollte für die Fahrzeugklassen gemäß** der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge und der Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 74/150/EWG gelten.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Jede frühzeitige Offenlegung eines verkehrssicherheitsrelevanten Mangels an einem Kraftfahrzeug trägt zur Behebung eben dieses Mangels und damit zur Vermeidung eines Unfalls bei und die eingesparten Unfallfolgekosten sollten zum Aufbau eines Bonussystems beitragen.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

(6) Ein großer Teil der Gesamtemissionen im Straßenverkehr, vor allem der CO₂-Emissionen, ist auf eine Minderheit von Fahrzeugen mit schlecht funktionierenden Abgasnachbehandlungssystemen zurückzuführen. Auf schätzungsweise 5 % der Fahrzeugflotte entfallen 25 % aller Schadstoffemissionen. Daher würde ein System regelmäßiger Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen auch zu einem besseren Umweltschutz durch Verringerung der durchschnittlichen Fahrzeugemissionen beitragen.

Geänderter Text

(6) Ein großer Teil der Gesamtemissionen im Straßenverkehr, vor allem der CO₂-Emissionen, ist auf eine Minderheit von Fahrzeugen mit schlecht funktionierenden Abgasnachbehandlungssystemen zurückzuführen. Auf schätzungsweise 5 % der Fahrzeugflotte entfallen 25 % aller Schadstoffemissionen. ***Das gilt auch für erhöhte Partikel- und NO_x-Emissionen durch moderne Motorkonstruktionen, die einen umfassenderen Emissionstest erforderlich machen, einschließlich einer Überprüfung während des Betriebs mithilfe eines elektronischen Geräts zur Kontrolle der Integrität und der Funktionalität des On-Board-Diagnosesystems (OBD-Systems) des Fahrzeugs, die durch bestehende Auspufftests verifiziert wird, um eine vollständige Kontrolle des Emissionssystems sicherzustellen, da eine Prüfung auf der Grundlage des OBD-Systems allein nicht verlässlich ist.*** Daher würde ein System regelmäßiger Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen auch zu einem besseren Umweltschutz durch Verringerung der durchschnittlichen Fahrzeugemissionen beitragen.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) Solide Untersuchungsergebnisse zeigen, dass in 8 % der Unfälle mit Beteiligung von Krafträdern technische

Geänderter Text

entfällt

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.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Der von der Kommission vorgeschlagene Wortlaut würde die große Mehrheit der landwirtschaftlichen Zugmaschinen einbeziehen, sogar diejenigen, die selten am öffentlichen

Straßenverkehr teilnehmen, und würde daher zu erheblichen Auswirkungen für die Landwirtschaft und für ländliche Gemeinden in ganz Europa führen.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Bezieht sich auf die Änderungsanträge 15, 16 und 17.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

einschließlich Reparaturbetrieben gestattet.

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

Begründung

Diese Formulierung entspricht dem Artikel 2 der geltenden Richtlinie 2009/40/EG und hat zum Ziel unterschiedliche funktionierende Formen der technischen Überwachung weiterhin zu gewährleisten.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Begründung

Als erste Maßnahme mit Blick auf einen Binnenmarkt für regelmäßige Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen wird vorgeschlagen, dass die Mitgliedstaaten ihre Prüfbescheinigungen im Fall von erneuten Zulassungen in einem anderen Mitgliedstaat gegenseitig anerkennen. Dieser Änderungsantrag hängt mit Änderungsantrag 26 zusammen.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10b) Sobald die Vereinheitlichung der

Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung nachweislich in ausreichendem Maße erreicht worden ist, sollten Bestimmungen für eine vollständige gegenseitige Anerkennung von Prüfbescheinigungen in der gesamten Union eingeführt werden.

Begründung

Es sollte überprüft werden, ob es möglich ist, den Binnenmarkt für regelmäßige Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen dahingehend weiterzuentwickeln, dass Halter von Fahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat registriert sind, die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung ihres Fahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat durchführen lassen können. Dadurch könnten unnötige Rückführungen von Nutzfahrzeugen, die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, zum Mitgliedstaat der Zulassung vermieden werden.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

von entscheidender Bedeutung und sollte für alle vom Hersteller eingebauten Elemente gelten.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13a) Die Qualität und Unparteilichkeit der Prüfstellen ist für das Erreichen einer höheren Straßenverkehrssicherheit unerlässlich. Daher sollten Prüfstellen, die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen durchführen, unter anderem die Mindestanforderungen der ISO/IEC-Norm 17020 „Allgemeine Kriterien für den Betrieb verschiedener Typen von Stellen, die Inspektionen durchführen“ erfüllen.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

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 dürfen.

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

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Es soll den Mitgliedstaaten möglich sein, an die in ihrem Hoheitsgebiet tätigen Prüfer verbindlich höhere Anforderungen zu stellen als der Mindeststandard erfordert.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

kürzeren Zeitabständen zu prüfen.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 19

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Im Zusammenhang mit nicht dem Standard entsprechenden oder beschädigten Rädern – beispielsweise wenn Räder auf nicht-standardisierten Achsen montiert sind – bestehen gravierende Probleme in Bezug auf Haftung und Sicherheit. Die Überprüfung, ob die Räder der Radnabe entsprechen, sollte als sicherheitsrelevanter Punkt angesehen werden und daher in die Liste der Punkte, die bei technischen Überwachungen geprüft werden müssen, aufgenommen werden.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 20 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Begründung

In der Verordnung ist ein Mindestniveau für technische Normen festgelegt. Die Mitgliedstaaten können strengere Normen beibehalten oder festlegen.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

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

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22 a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 25

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

Geänderter Text

(23) Bei schätzungsweise 5-12 % der Gebrauchtwagenverkäufe ***im eigenen Land*** wird der Stand des Kilometerzählers gefälscht, ***während dieser Prozentsatz beim grenzüberschreitenden Verkauf sehr viel höher ist***, was die Gesellschaft mit erheblichen Kosten in Höhe von mehreren Milliarden Euro pro Jahr belastet und zu einer falschen Bewertung *der Verkehrs- und Betriebssicherheit* eines Fahrzeugs führt. Im Hinblick auf die Bekämpfung gefälschter Kilometerstände könnte die Feststellung von unbefugten Eingriffen oder Manipulationen des Kilometerzählers dadurch erleichtert werden, dass der Kilometerstand in der Prüfbescheinigung vermerkt wird und die vorhergehende Prüfbescheinigung obligatorisch vorzulegen ist. Auch ***die Einrichtung einer elektronischen Plattform für Fahrzeuginformationen, die unter angemessener Wahrung des Datenschutzes die Kilometerstände und die schweren Unfälle der Fahrzeuge während ihrer gesamten Lebensdauer erfasst, würde dazu beitragen, Manipulationen zu verhindern und wichtige Informationen zugänglich zu machen. Zudem*** sollten Kilometerstandsfälschungen systematischer als strafbarer Verstoß eingestuft werden.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 25

Vorschlag der Kommission

(25) Die technische Überwachung ist Teil eines weiter gefassten Regulierungsrahmens, der die gesamte Lebensdauer von Fahrzeugen von der Genehmigung über die Zulassung und die Prüfungen bis zum Verschrotten abdeckt. Die Entwicklung und Verknüpfung nationaler Datenbanken und der elektronischen Fahrzeug-Datenbanken der Hersteller **dürfte grundsätzlich** zur Steigerung der Effizienz der gesamten Fahrzeugverwaltungskette, zur Kostensenkung und zum Abbau von Verwaltungsaufwand beitragen. **Die Kommission sollte daher eine Studie zu Durchführbarkeit, Kosten und Nutzen der Einrichtung einer Europäischen elektronischen Plattform für Fahrzeuginformationen durchführen.**

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 25 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(25a) Da diese Verordnung darauf abzielen sollte, eine stärkere Harmonisierung und Standardisierung der regelmäßigen technischen Überprüfung von Fahrzeugen zu fördern, die letztendlich zur Schaffung eines Binnenmarktes für die regelmäßige technische Überprüfung in der Union mit einem System der gegenseitigen Anerkennung von Prüfbescheinigungen führen sollte, durch das es möglich wäre, Fahrzeuge in allen Mitgliedstaaten zu prüfen, sollte die Kommission einen

Bericht über den Fortschritt des Harmonisierungsprozesses verfassen, um festzustellen, wann ein solches System der gegenseitigen Anerkennung möglich wäre.

Begründung

Wir brauchen einen Fahrplan, um eine vollständige gegenseitige Anerkennung der Bescheinigungen über die technische Überprüfung zu erreichen, wodurch ein Binnenmarkt für die technische Überprüfung geschaffen würde.

Änderungsantrag 28

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 auf angemessene Weise übermittelt werden.

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 29

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 31

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Anpassung der Terminologie an die Änderungen der Richtlinie 2007/46/EG.

Änderungsantrag 32

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

– **vorwiegend für die Beförderung von Personen und deren Gepäck ausgelegte und gebaute** Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz (Fahrzeugklassen M2 und M3),

Begründung

Anpassung der Terminologie an die Änderungen der Richtlinie 2007/46/EG.

Änderungsantrag 33

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

(Fahrzeugklasse N1),

Begründung

Anpassung der Terminologie an die Änderungen der Richtlinie 2007/46/EG.

Änderungsantrag 34

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Anpassung der Terminologie an die Änderungen der Richtlinie 2007/46/EG.

Änderungsantrag 35

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Anpassung der Terminologie an die Änderungen der Richtlinie 2007/46/EG.

Änderungsantrag 36

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Anpassung der Terminologie an die Änderungen der Richtlinie 2007/46/EG.

Änderungsantrag 37

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

entfällt

Änderungsantrag 38

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Es ist notwendig, zwischen Zugmaschinen zu unterscheiden, die ausschließlich für landwirtschaftliche Zwecke verwendet werden, und Zugmaschinen, die auch für den

Güterverkehr verwendet werden.

Änderungsantrag 39

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Begründung

Falls es sich für notwendig erweist, dass Fahrzeuggruppen, die noch nicht unter den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, regelmäßig geprüft werden sollten, müssen die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, subsidiär tätig zu werden.

Änderungsantrag 40

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Begründung

In einigen Fällen werden Fahrzeuge, die von den Streitkräften verwendet werden, gemietet.

Änderungsantrag 41

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

entfällt

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

- es wurde vor mindestens 30 Jahren hergestellt,
- **es wird unter Verwendung von Ersatzteilen gewartet, die den historischen Bauteilen des Fahrzeugs entsprechen,**
- **die** technischen Merkmale **seiner**

(7) „Fahrzeug von historischem Interesse“ ein Fahrzeug, das *von dem Mitgliedstaat der Zulassung oder von einer seiner benannten Zulassungsbehörden als historisch betrachtet wird und die folgenden* Voraussetzungen erfüllt:

- Es wurde vor mindestens 30 Jahren hergestellt **oder erstmals zugelassen,**
- **sein gemäß den einschlägigen Rechtsakten der Union über die Typgenehmigung festgelegter spezifischer Fahrzeugtyp wird nicht mehr hergestellt,**
- **es wird historisch korrekt bewahrt und**

Hauptbauteile wie Motor, Bremsen, Lenkung oder Aufhängung wurden nicht verändert und

– sein Aussehen ist unverändert;

instand gehalten, ohne wesentliche Änderungen seiner technischen Merkmale;

Begründung

Die Mitgliedstaaten sollten einen größeren Ermessensspielraum bei der Bestimmung von Fahrzeugen von historischem Interesse erhalten.

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 9

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Die Begriffsbestimmung sollte deutlicher sein und im Hinblick auf die regelmäßige technische Prüfung – in deren Rahmen die einwandfreie Funktionalität der Sicherheits- und Umweltschutzsysteme überprüft wird – angepasst werden. Die Typgenehmigung sollte nur als zeitlicher Bezug dienen, um zu bestimmen, welche Sicherheits- und Umweltaanforderungen für das Fahrzeug gelten. Diese Anforderungen sollten nicht für die Teile und Bauteile selbst gelten.

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 13

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(13) „Prüfer“ eine von einem Mitgliedstaat **oder einer zuständigen Behörde** zur Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen in einer

Behörde ermächtigte Person;

Prüfstelle oder im Auftrag **einer**
zuständigen Behörde ermächtigte Person;

Begründung

In manchen Mitgliedstaaten sind regionale Behörden für die technische Überwachung zuständig.

Änderungsantrag 46

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Es wird klargestellt, dass die Prüfstellen in einem Mitgliedstaat nur für die Prüfung der dort zugelassenen Fahrzeuge zuständig sind.

Änderungsantrag 47

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Die Fahrzeughersteller gewähren den Prüfstellen oder gegebenenfalls der zuständigen Behörde Zugang zu den für die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung erforderlichen

Geänderter Text

3. Die Fahrzeughersteller gewähren den Prüfstellen **und den Prüfgeräteherstellern** oder gegebenenfalls der zuständigen Behörde **unentgeltlich** Zugang zu den für die Verkehrs- und

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.

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

Begründung

Es ist wichtig, dass die Prüfgerätehersteller Zugang zu Daten erhalten, die sie für die Entwicklung von ordnungsgemäß funktionierenden Geräten benötigen

Änderungsantrag 48

Vorschlag für eine Verordnung Kapitel 3 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**VORSCHRIFTEN FÜR VERKEHRS-
UND
BETRIEBSSICHERHEITSPRÜFUNGEN**

**MINDESTANFORDERUNGEN AN
VERKEHRS- UND
BETRIEBSSICHERHEITSPRÜFUNGEN**

Änderungsantrag 49

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

Änderungsantrag 50

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Die Anwendung der Formel „4+2+2“ auf die Prüfungen für diese Fahrzeugklassen ist für das Erreichen des anvisierten Ziels angemessen.

Änderungsantrag 51

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 52

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 53

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Begründung

Mitgliedstaaten sollten die Häufigkeit der Prüfungen für Fahrzeugklassen, die nicht den Bestimmungen gemäß Artikel 5 unterliegen, selbst festlegen dürfen.

Änderungsantrag 54

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Begründung

Durch die freiwillige Entscheidung eines Fahrzeughalters sein über 10 Jahre altes Fahrzeug im jährlichen Rhythmus überprüfen zu lassen, ist mit einer Reduzierung der Unfälle und somit der Unfallfolgekosten zu rechnen. Ein Teil dieser Ersparnisse sollen der finanziellen Förderung dieser Maßnahmen dienen. Dieses Verfahren entspricht der Einführung eines Bonussystems.

Änderungsantrag 55

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1b. Ein Mitgliedstaat kann vorschreiben, dass Fahrzeuge beliebiger Klassen, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen sind,

häufiger einer regelmäßigen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung unterzogen werden müssen.

Begründung

Zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit ist jeder Mitgliedstaat berechtigt, für jedes beliebige Fahrzeug regelmäßige technische Prüfungen vorzuschreiben. Darüber hinaus werden häufigere Überprüfungen für Fahrzeuge jeder Art ausdrücklich gestattet.

Änderungsantrag 56

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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. ***entfällt***

Begründung

Im Hinblick auf die vorgeschlagene Bestimmung besteht die Gefahr, dass Kilometerzähler manipuliert werden.

Änderungsantrag 57

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

3. Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung kann die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde **bzw. die Stellen oder Einrichtungen, die vom Staat dafür bestimmt worden und unter staatlicher Aufsicht tätig sind**, auffordern, die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung innerhalb eines Zeitraums durchzuführen,

Datum folgenden Monats läuft, ohne dass sich dies auf das Datum der nächsten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung auswirkt.

der ab dem Beginn des Monats vor dem Monat, in den der Jahrestag nach Absatz 1 fällt, bis zum Ende des zweiten auf dieses Datum folgenden Monats läuft, ohne dass sich dies auf das Datum der nächsten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung auswirkt.

Begründung

In jedem Fahrzeug muss stets eine gültige Prüfbescheinigung mitgeführt werden. Das Zugeständnis der Flexibilität, die regelmäßige Prüfung über den Jahrestag der Erstzulassung hinaus auszudehnen, wird möglicherweise nicht von allen Mitgliedstaaten akzeptiert und könnte zu ungerechtfertigten Sanktionen für Speditionsunternehmen führen.

Änderungsantrag 58

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

entfällt

Begründung

Fahrzeughalter sollten sich im Falle einer erneuten Zulassung auf eine gültige Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung verlassen können. Der grenzüberschreitende Aspekt einer erneuten Zulassung ist in Änderungsantrag 26 geregelt.

Änderungsantrag 59

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Es soll klargestellt werden, dass es sich um Mindestanforderungen handelt.

Änderungsantrag 61

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats oder die Prüfstelle führen zu jedem Bereich nach Absatz 1 eine Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung durch, die sich mindestens auf die Positionen nach Anhang II Nummer 3 erstreckt. Sie wenden dabei die nach Anhang II Nummer 3 für diese Position geltenden Prüfmethoden an.

Geänderter Text

2. Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats oder die Prüfstelle führen zu jedem Bereich nach Absatz 1 eine Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung durch, die sich mindestens auf die Positionen nach Anhang II Nummer 3 erstreckt. Sie wenden dabei die nach Anhang II Nummer 3 für diese Position geltenden Prüfmethoden an **oder eine gleichwertige Prüfmethode, die von der zuständigen Behörde genehmigt wurde.**

Begründung

Bei den genannten Prüfmethoden handelt es sich um Mindestanforderungen in Form von Empfehlungen. Es dürfen stattdessen oder zusätzlich auch andere, gleich- oder höherwertige Prüfmethoden zur Anwendung kommen, um sowohl möglichen Weiterentwicklungen in der Prüfung als auch des Fahrzeugs und seinen elektronischen Systemen gerecht zu werden.

Änderungsantrag 62

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 63

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 64

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2a. Wenn ein Antrag auf erneute Zulassung eines Fahrzeugs eingegangen ist und das Fahrzeug aus einem anderen

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

Begründung

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

Änderungsantrag 65

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Betriebssicherheitsprüfung ausgestellten Bescheinigung auf.

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

Änderungsantrag 66

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Zugunsten der Dokumentensicherheit und der Effizienz sollte der Prüfbericht stets elektronisch erstellt und nicht von der Person verlangt werden, die das Fahrzeug zur Prüfung vorführt, da diese oftmals nicht mit dem Fahrzeughalter identisch ist. Dadurch wird auch der Zugriff der Vollzugsbehörden bei Unterwegskontrollen erleichtert.

Änderungsantrag 67

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip fällt die Stilllegung von Fahrzeugen in den Zuständigkeitsbereich der Mitgliedstaaten, d. h. die zuständigen nationalen Behörden müssen darüber entscheiden können.

Änderungsantrag 68

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

3. Im Fall von sicherheitsgefährdenden Mängeln **darf das Fahrzeug gemäß Artikel 3a der Richtlinie XXX des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge nicht am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen und seine Zulassung wird entzogen**, bis **die** Mängel abgestellt sind **und eine neue Prüfbescheinigung ausgestellt wird, aus der hervorgeht, dass das Fahrzeug den technischen Vorschriften entspricht**.

Geänderter Text

3. Im Fall von sicherheitsgefährdenden Mängeln **kann der Mitgliedstaat oder die zuständige Behörde die Nutzung des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen so lange verhindern oder einschränken**, bis **alle sicherheitsgefährdenden** Mängel abgestellt sind.

Begründung

Eine Zulassungsentziehung ist nicht zielführend, da die Zulassung ein komplexes eigenes Verfahren darstellt, das nicht unbedingt zur Beschränkung der Fahrzeugnutzung geeignet ist. In einigen Mitgliedstaaten mag die Entziehung der Zulassung ein geeignetes Mittel sein, in anderen wiederum wäre ein Verbot zweckmäßiger, um ähnlich positive Ergebnisse für die Straßenverkehrssicherheit zu erzielen. Die Mitgliedstaaten müssen in die Lage versetzt werden, die effektivsten Methoden einzusetzen, um nicht für gleiche Resultate unnötig hohe Mittel zu verschwenden.

Änderungsantrag 69

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, der eine Verkehrs- und

Geänderter Text

Die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, der eine Verkehrs- und

Betriebssicherheitsprüfung eines in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeugs durchgeführt hat, erteilt einen Nachweis für jedes Fahrzeug, das die Prüfung bestanden hat. Der Nachweis gibt das Datum der nächsten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung an.

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

Begründung

Im Einklang mit Änderungsanträgen zur Richtlinie 1999/37/EG über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge, die derzeit im Parlament zur Beratung ansteht, muss kein gesonderter Nachweis ausgestellt werden, wenn das Zulassungsdokument des Fahrzeugs eine entsprechende Tabelle enthält, in die die Gültigkeit der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung sowie das Datum der folgenden Prüfung eingetragen werden kann. So müssen die Prüfstellen und die zuständigen Behörden kein gesondertes Dokument zum Nachweis der bestandenen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung ausstellen, und die Fahrzeughalter müssen dies nicht mitführen.

Änderungsantrag 70

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Wenn das geprüfte Fahrzeug einer Fahrzeugklasse angehört, die in dem Mitgliedstaat, in dem es in Betrieb genommen wurde, nicht registrierungspflichtig ist, muss der Prüfnachweis sichtbar am Fahrzeug angebracht werden.

Änderungsantrag 71

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Jeder Mitgliedstaat erkennt den nach Absatz 1 erteilten Nachweis an.

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 72

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 73

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Begründung

Prüfstellen für Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen müssen von einem Mitgliedstaat

oder dessen zuständiger Behörde ermächtigt sein.

Änderungsantrag 74

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 75 Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Begründung

Sowohl private als auch öffentliche Prüfstellen für Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen müssen Mindestanforderungen zur Sicherstellung eines guten Qualitätsmanagements erfüllen. Sie müssen objektiv sein und Fahrzeugprüfungen auf hohem Niveau bieten.

Änderungsantrag 76

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. Die Verkehrs- und

1. Die Verkehrs- und

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

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

Begründung

Bei den in Anhang VI festgelegten Anforderungen in Bezug auf Qualifikation und Ausbildung handelt es sich um Mindestanforderungen. Den Mitgliedstaaten steht es frei, zusätzliche Anforderungen festzulegen.

Änderungsantrag 77

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Begründung

Entsprechend den Qualifikationsanforderungen sollte eine adäquate Ausbildung von den Mitgliedstaaten gefördert werden.

Änderungsantrag 78

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Begründung

Die vorgeschlagene Bedingung, wonach die Mitgliedstaaten Prüfern, die die Mindestanforderungen erfüllen, eine Bescheinigung ausstellt, wäre für die Mitgliedstaaten zu restriktiv. Auch ermächtigte Prüfstellen können eine solche Bescheinigung ausstellen.

Änderungsantrag 79

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

Änderungsantrag 80

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Begründung

Um für eine größere Unabhängigkeit der Prüfer zu sorgen, muss sichergestellt werden, dass die Prüfung eines Fahrzeugs nicht von derselben Person durchgeführt wird, die zuvor bereits für dessen Reparatur bzw. Wartung verantwortlich war.

Änderungsantrag 81

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Klarstellung der unterschiedlichen Aufgaben der Prüfer (Mangelerkennung) und Reparaturbetriebe (Durchführung von Reparaturen zur Mangelbeseitigung).

Änderungsantrag 82

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Begründung

Zur Sicherstellung eines hohen Fahrzeugprüfungsniveaus müssen die Prüfstellen überwacht werden.

Änderungsantrag 83

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

ausgenommen.

Anforderungen ausgenommen.

Begründung

Es soll klargestellt werden, dass die Freistellung von Ermächtigungs- und Aufsichtsfunktionen nur für Prüfstellen gilt, die unmittelbar von Mitgliedstaaten betrieben werden.

Änderungsantrag 84

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

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

Diese Informationen sollten von Prüfern

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.

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

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

Änderungsantrag 85

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17

Vorschlag der Kommission

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

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

Geänderter Text

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

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

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

die Häufigkeit der Prüfungen auszuwirken;

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

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

Änderungsantrag 86

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

2. Die **Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte** gemäß Artikel 17 **wird der Kommission mit** [Inkrafttreten dieser Verordnung] **für einen Zeitraum von fünf Jahren übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die**

Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

Änderungsantrag 87

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 18b

Berichterstattung über zwei- bzw. dreirädrige Kraftfahrzeuge

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

Änderungsantrag 88

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 **an sicherheits- und umweltrelevanten Fahrzeugbauteilen und -systemen und** am Kilometerzähler als Verstoß gelten und durch wirksame, verhältnismäßige, abschreckende und nicht diskriminierende Sanktionen geahndet werden, **und um die Richtigkeit des Kilometerstandes während der gesamten Lebensdauer eines Fahrzeugs sicherzustellen.**

Begründung

Es ist von grundlegender Bedeutung, dass die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass der abgelesene Kilometerstand über die gesamte Lebensdauer eines Fahrzeugs zuverlässig und richtig ist; dabei ist zu bedenken, dass Kilometerstandsgefälschungen am häufigsten in der Zeit zwischen der Erstzulassung und der ersten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung vorkommen.

Änderungsantrag 89

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

<i>Vorschlag der Kommission</i>	<i>Geänderter Text</i>
	– Empfohlener Reifendruck

Begründung

Diese Information ist auf dem Aufkleber am Fahrzeug sowie im Handbuch des Fahrzeugeigentümers zu finden. Anhand dieses Referenzwertes kontrollieren die Prüfer, ob die Reifen richtig aufgepumpt sind.

Änderungsantrag 90

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Begründung

Prüfungen von Spezialfahrzeugen wie Kranwagen erfordern möglicherweise besondere Prüfmethoden, die bei vorheriger Genehmigung durch die zuständige Behörde zulässig sein sollten.

Änderungsantrag 91

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

Vorschlag der Kommission

1.8. Bremsflüssigkeit	Messung der Siedetemperatur oder des Wassergehalts	(a) Siedetemperatur der Bremsflüssigkeit zu niedrig oder Wassergehalt zu hoch
-----------------------	--	--

Geänderter Text

1.8. Bremsflüssigkeit	Messung der Siedetemperatur oder des Wassergehalts	(a) Siedetemperatur der Bremsflüssigkeit zu niedrig
-----------------------	--	---

Begründung

Es muss sichergestellt werden, dass die Bremsflüssigkeit genau untersucht wird, um irreführende oder sogar gefährliche Ergebnisse zu vermeiden.

Änderungsantrag 92

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang II – Teil 3 – Position 3.3 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

3.3. Rückspiegel oder Rückblickeinrichtung

Sichtprüfung mit Betätigung

(a) Rückspiegel oder Rückblickeinrichtung fehlt oder Montage nicht vorschriftsgemäß⁽¹⁾

Geänderter Text

3.3. Rückspiegel oder Rückblickeinrichtung

Sichtprüfung mit Betätigung

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

Begründung

In ihrem Bericht an das Europäische Parlament und den Rat über die Durchführung der Richtlinie 2007/38/EG über die Nachrüstung von in der Gemeinschaft zugelassenen schweren Lastkraftwagen mit Spiegeln gibt die Kommission an, dass die meisten Mitgliedstaaten über keine detaillierten Informationen darüber verfügen, wie viele Fahrzeuge bei der technischen Überwachung durchgefallen sind, weil sie den Nachrüstungsanforderungen nicht nachgekommen waren. Diese Nachrüstungsanforderungen sind aber für die Straßenverkehrssicherheit von ausschlaggebender Bedeutung und sollten in die technische Überprüfung aufgenommen werden.

Änderungsantrag 93

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang II – Teil 3 – Position 4.1.2

Vorschlag der Kommission

4.1.2. Einstellung

Bestimmung der waagrechten Einstellung

Scheinwerfereinstellung nicht innerhalb der

jedes Scheinwerfers bei
Abblendlicht mit Hilfe
eines
Scheinwerfereinstellgeräts
oder eines Prüfschirms

vorschriftsmäßigen
Grenzen.

Geänderter Text

4.1.2. Einstellung

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

Scheinwerfereinstellung
nicht innerhalb der
vorschriftsmäßigen
Grenzen.

Änderungsantrag 94

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

Vorschlag der Kommission

4.1.3. Schaltung

Sichtprüfung und
Betätigung

(a) Schalterfunktion nicht
vorschriftsgemäß⁽¹⁾
(Anzahl der gleichzeitig
leuchtenden
Scheinwerfer)

(b) Funktion der
Betätigungseinrichtung
beeinträchtigt

Geänderter Text

4.1.3. Schaltung

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

(a) Schalterfunktion nicht
vorschriftsgemäß⁽¹⁾
(Anzahl der gleichzeitig
leuchtenden
Scheinwerfer)

(b) Funktion der

Betätigungseinrichtung
beeinträchtigt

Änderungsantrag 95

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

Vorschlag der Kommission

4.1.5.
Niveauregulierungseinrich-
tung (falls
vorgeschrieben)

Sichtprüfung und
Betätigung (soweit
möglich)

(a) Vorrichtung
funktioniert nicht

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

Geänderter Text

4.1.5.
Niveauregulierungseinrich-
tung (falls
vorgeschrieben)

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

(a) Vorrichtung
funktioniert nicht

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

Änderungsantrag 96

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

Vorschlag der Kommission

4.3.2. Schaltung

Sichtprüfung und
Betätigung

(a) Schalterfunktion ist
nicht vorschriftsgemäß

(b) Funktion der
Betätigungseinrichtung
beeinträchtigt

Geänderter Text

4.3.2. **Bremsleuchten** –

Sichtprüfung und

(a) Schalterfunktion ist

Schaltung **des**
Notbremslichts

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

nicht vorschriftsgemäß

(b) Funktion der
Betätigungseinrichtung
beeinträchtigt

(ba) Notbremslicht
funktioniert nicht oder
nicht ordnungsgemäß

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 97

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

Vorschlag der Kommission

4.5.2. Einstellung (X)⁽²⁾

Betätigung und Prüfung
mittels eines
Scheinwerfereinstellgeräts

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

Geänderter Text

4.5.2. Einstellung (X)⁽²⁾

Betätigung und Prüfung
mittels eines
Scheinwerfereinstellgeräts

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

Änderungsantrag 98

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang II – Teil 3 – Position 5.2.2. – Buchstabe d a (neu)

Vorschlag der Kommission

5.2.2. Räder

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

(a) Bruch oder defekte
Schweißung.

(...)

Geänderter Text

5.2.2. Räder

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

(a) Bruch oder defekte
Schweißung.

(...)

**(da) Rad entspricht nicht
Radnabe**

Begründung

Im Zusammenhang mit nicht dem Standard entsprechenden oder beschädigten Rädern – beispielsweise wenn Räder auf nicht-standardisierten Achsen montiert sind – bestehen gravierende Probleme in Bezug auf Haftung und Sicherheit. Die Überprüfung, ob die Räder der Radnabe entsprechen, sollte als sicherheitsrelevanter Punkt angesehen werden und daher in die Liste der Punkte, die bei technischen Überwachungen geprüft werden müssen, aufgenommen werden.

Änderungsantrag 99

Vorschlag für eine Verordnung

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

Vorschlag der Kommission

5.2.3. Reifen

Sichtprüfung des
gesamten Reifens
entweder bei Rotation des
Rades, während dieses
vom Boden abgehoben ist
und das Fahrzeug über

einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht, oder beim Vor- und Rückwärtsrollen des Fahrzeugs über einer Prüfgrube

Geänderter Text

5.2.3. Reifen

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

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

Begründung

Der Reifendruck kann nicht ohne die Verwendung eines Manometers geprüft werden. Die Prüfer müssen vergleichen, ob der Reifendruck dem vom Automobilhersteller empfohlenen Druck entspricht.

Änderungsantrag 100

Vorschlag für eine Verordnung Anhang II – Teil 3 – Position 8.2.1.2

Vorschlag der Kommission

8.2.1.2. Abgase

Messung mit Hilfe eines den Vorschriften⁽¹⁾ entsprechenden Abgasanalysegeräts
Ersatzweise kann bei Fahrzeugen mit

(a) Abgase überschreiten die spezifischen Werte nach Herstellerangabe

**geeigneten bordeigenen
Diagnosesystemen anstatt
mehrerer
Abgasmessungen die
einwandfreie Funktion
durch entsprechendes
Ablesen derselben und
Prüfung ihrer
ordnungsgemäßen
Funktion im Leerlauf
entsprechend den
Warmlaufempfehlungen
des Fahrzeugherstellers
und unter Einhaltung
sonstiger Vorschriften
kontrolliert werden⁽¹⁾.**

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

i) bei Fahrzeugen ohne
modernes
Abgasnachbehandlungssy-
stem

– 4,5 % oder

– 3,5 %

je nach Datum der
Erstzulassung oder
Erstinbetriebnahme
gemäß den Vorschriften⁽¹⁾

ii) bei Fahrzeugen mit
modernem
Abgasnachbehandlungssy-
stem

– bei Leerlauf des Motors:
0,5 %

– bei erhöhter
Leerlaufdrehzahl: 0,3 %
oder

– bei Leerlauf des Motors:
0,3 %⁶

– bei erhöhter
Leerlaufdrehzahl: 0,2 %

je nach Datum der
Erstzulassung oder
Erstinbetriebnahme
gemäß den Vorschriften⁽¹⁾

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

(d) Bordeigenes
Diagnosesystem (OBD)
zeigt erhebliche Störung
an

Geänderter Text

8.2.1.2. Abgase

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

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

***Messung der Höhe der
NO_x-Emissionen durch
ein geeignetes Gerät /
entsprechend
ausgestattetes
Abgasanalysegerät unter***

(a) Abgase überschreiten
die spezifischen Werte
nach Herstellerangabe

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

**Verwendung bestehender
Methoden zur Kontrolle
der Auspuffabgase.**

i) bei Fahrzeugen ohne
modernes
Abgasnachbehandlungssy-
stem

– 4,5 %, oder

– 3,5%

je nach Datum der
Erstzulassung oder
Erstinbetriebnahme
gemäß den Vorschriften⁽¹⁾

ii) bei Fahrzeugen mit
modernem
Abgasnachbehandlungssy-
stem

– bei Leerlauf des Motors:
0,5 %

– bei erhöhter
Leerlaufdrehzahl: 0,3 %

oder

– bei Leerlauf des Motors:
0,3 %⁶

– bei erhöhter
Leerlaufdrehzahl: 0,2 %

oder

**– bei Leerlauf des
Motors: 0,2 % ^(6a)**

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

je nach Datum der
Erstzulassung oder
Erstinbetriebnahme
gemäß den Vorschriften⁽¹⁾

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

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

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

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

Änderungsantrag 101

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

Vorschlag der Kommission		
8.2.2.2. Abgastrübung		
Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen.	(a) Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird.	(a) Bei Fahrzeugen, die nach dem in den einschlägigen Vorschriften ⁽¹⁾ genannten Datum erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden:
	(b) Vorkonditionierung des Fahrzeugs:	Abgastrübung übersteigt den auf dem Herstellerschild am Fahrzeug angegebenen Wert
	1. Die Fahrzeuge können ohne Vorkonditionierung geprüft werden. Aus Sicherheitsgründen sollte	(b) Sofern diese Information nicht verfügbar ist oder die einschlägigen

	der Motor aber betriebswarm und in ordnungsgemäßem mechanischen Zustand sein.	Vorschriften ⁽¹⁾ 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 ,
	(ii) Das Abgassystem wird mit mindestens drei Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült.	bzw. bei in den einschlägigen Vorschriften ⁽¹⁾ definierten oder nach dem darin ⁽¹⁾ genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen:
	(c) Prüfverfahren:	1,5 m ^{-1 7} .
	1. Der Motor und ein ggf. vorhandener Lader	

	müssen vor dem Beginn des Beschleunigungszyklus die Leerlaufdrehzahl erreicht haben. Bei schweren Dieselmotoren ist dazu mindestens 10 Sekunden nach Lösen des Fahrpedals zu warten.	
	2. Zur Einleitung des Beschleunigungszyklus muss das Fahrpedal schnell (in weniger als einer Sekunde) und anhaltend, jedoch nicht gewaltsam vollständig herabgedrückt werden, um eine maximale Förderarbeit der 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.	

<i>Geänderter Text</i>		
8.2.2.2. Abgastrübung		
Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen.	(a) Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird. Auch in Kombination mit dem bordeigenen Diagnosesystem ist die Kontrolle der Auspuffabgase immer die Standardmethode der Abgasprüfung.	(a) Bei Fahrzeugen, die nach dem in den einschlägigen Vorschriften ⁽¹⁾ genannten Datum erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden:
	Ablesen der OBD-Informationen und Kontrolle (Bereitschaft) des ordnungsgemäßen Funktionierens des OBD-Systems bei Leerlauf des Motors gemäß den Empfehlungen des Herstellers und anderen Vorschriften bei Fahrzeugen, die mit einem vorschriftsmäßigen bordeigenen Diagnosesystem (OBD) ausgestattet sind⁽¹⁾.	
	(b) Vorkonditionierung des Fahrzeugs:	Abgastrübung übersteigt den auf dem Herstellerschild am Fahrzeug angegebenen Wert
	1. Die Fahrzeuge können ohne Vorkonditionierung geprüft werden. Aus Sicherheitsgründen sollte der Motor aber betriebswarm und in	(b) Sofern diese Information nicht verfügbar ist oder die einschlägigen Vorschriften ⁽¹⁾ die Verwendung von

	ordnungsgemäßem mechanischen Zustand sein.	Referenzwerten nicht erlauben:
	2. Anforderungen an die Vorkonditionierung	Saugmotoren: $2,5 \text{ m}^{-1}$,
	(i) Der Motor hat die volle Betriebstemperatur erreicht, d. h. mit einem Fühler im Messstabrohr wird eine Motoröltemperatur von mindestens $80 \text{ }^{\circ}\text{C}$ 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: $3,0 \text{ m}^{-1}$,
	(ii) Das Abgassystem wird mit mindestens drei Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült.	bzw. bei in den einschlägigen Vorschriften ⁽¹⁾ definierten oder nach dem darin genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen:
	(c) Prüfverfahren:	$1,5 \text{ m}^{-1.7}$
	1. Der Motor und ein ggf. vorhandener Lader müssen vor dem Beginn des	oder

	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.	<i>0,5 m^{-1 6a}</i>
	3. Bei jedem Beschleunigungszyklus muss der Motor die Abregeldrehzahl bzw. bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe die vom Hersteller angegebene Drehzahl bzw., wenn diese Angabe nicht vorliegt, zwei Drittel der Abregeldrehzahl erreichen, bevor das Fahrpedal gelöst wird. Dies kann überprüft werden, indem z. B. die Motordrehzahl überwacht oder das Fahrpedal ab der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen lange genug betätigt wird, was bei Fahrzeugen der Klassen 1 und 2 des Anhangs 1 mindestens zwei Sekunden betragen sollte.	
	4. Die Prüfung ist nur dann als nicht bestanden	

	zu werten, wenn das arithmetische Mittel von mindestens drei Beschleunigungszyklen den Grenzwert überschreitet. Bei der Berechnung dieses Wertes werden Messungen, die erheblich vom gemittelten Messwert abweichen, außer Acht gelassen. Die Mitgliedstaaten können die Zahl der durchzuführenden Prüfzyklen begrenzen.	
	5. Um unnötige Prüfungen zu vermeiden, können die Mitgliedstaaten die Prüfung eines Fahrzeugs als nicht bestanden werten, dessen Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen die Grenzwerte erheblich überschreiten. Ebenso können die Mitgliedstaaten zur Vermeidung unnötiger Prüfungen die Prüfung von Fahrzeugen als bestanden werten, deren Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen deutlich unter den Grenzwerten liegen.	
	Messung der Höhe der NO_x- und der Partikelemissionen durch ein geeignetes Gerät / entsprechend ausgestattetes Abgasanalysegerät unter Verwendung bestehender	Die Höhe der NO_x- oder der Partikelemissionen entspricht nicht den Anforderungen oder überschreitet spezifische vom Hersteller angegebene Grenzwerte.

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

Änderungsantrag 102

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

1.8. Bremsflüssigkeit (a) Siedetemperatur der Bremsflüssigkeit zu niedrig

Begründung

Es muss sichergestellt werden, dass die Bremsflüssigkeit genau untersucht wird, um irreführende oder sogar gefährliche Ergebnisse zu vermeiden.

Änderungsantrag 103

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

ge- ring-	schwer- wiegend	gefähr- lich
--------------	--------------------	-----------------

5.2.2. Räder		fügig	
	(a) Bruch oder defekte Schweißung		x
	(...)		
	(da) Rad entspricht nicht Radnabe		x

Begründung

Im Zusammenhang mit nicht dem Standard entsprechenden oder beschädigten Rädern – beispielsweise wenn Räder auf nicht-standardisierten Achsen montiert sind – bestehen gravierende Probleme in Bezug auf Haftung und Sicherheit. Die Überprüfung, ob die Räder der Radnabe entsprechen, sollte als sicherheitsrelevanter Punkt angesehen werden und daher in die Liste der Punkte, die bei technischen Überwachungen geprüft werden müssen, aufgenommen werden.

Änderungsantrag 104

Vorschlag für eine Verordnung Anhang III – Position 5.2.3

Vorschlag der Kommission

		gering- fügig	schwer- wiegend	gefährlich
5.2.3. Reifen	(a) Reifengröße, Tragfähigkeit, Genehmigungszeichen oder Geschwindigkeitsklasse nicht vorschriftsgemäß ⁽¹⁾ , so dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird		x	
	Unzureichende Tragfähigkeit oder Geschwindigkeitsklasse für den tatsächlichen Gebrauch, Reifen berührt andere unbewegliche Fahrzeugteile, so dass die Fahrsicherheit beeinträchtigt ist			x
	(b) Reifen unterschiedlicher Größe auf derselben Achse oder an Zwillingsrädern		x	
	(c) Reifen unterschiedlicher Bauart (Radial-		x	

/Diagonalreifen) auf
derselben Achse

(d) Reifen schwer
beschädigt oder
eingeschnitten

x

Cord sichtbar oder
beschädigt

x

(e) Profiltiefe der Reifen
nicht vorschriftsgemäß⁽¹⁾

x

**Weniger als 80 % der
vorgeschriebenen** Profiltiefe

x

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

x

Reifen scheuern an anderen
Bauteilen (Fahrsicherheit
nicht beeinträchtigt)

x

(g) Nachgeschnittene Reifen
nicht vorschriftsgemäß⁽¹⁾

x

Cord-Schutzschicht
beeinträchtigt

x

(h)
**Luftdrucküberwachungs-
system** defekt

x

Funktioniert offensichtlich
nicht

x

Geänderter Text

gering-
fügig

schwer-
wiegend

gefähr-
lich

5.2.3. Reifen

(a) Reifengröße,
Tragfähigkeit,
Genehmigungszeichen
oder
Geschwindigkeitsklasse
nicht vorschriftsgemäß⁽¹⁾,
so dass die
Verkehrssicherheit
beeinträchtigt wird

x

Unzureichende
Tragfähigkeit oder
Geschwindigkeitsklasse für
den tatsächlichen

x

Gebrauch, Reifen berührt
andere unbewegliche
Fahrzeugteile, so dass die
Fahrsicherheit
beeinträchtigt ist

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

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

(d) Reifen schwer x
beschädigt oder
eingeschnitten

Cord sichtbar oder x
beschädigt

(e) Profiltiefe der Reifen: x
**Abnutzungsanzeiger wird
sichtbar**

Profiltiefe **der Reifen bei** x
gesetzlichem Grenzwert.
Profiltiefe der Reifen
unter gesetzlichem
Grenzwert.

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

Reifen scheuern an x
anderen Bauteilen
(Fahrsicherheit nicht
beeinträchtigt)

(g) Nachgeschnittene x
Reifen nicht
vorschriftsgemäß(1)

Cord-Schutzschicht x
beeinträchtigt

(h) x
Reifendrucküberwachung
ssystem defekt oder Reifen
offensichtlich nicht
ausreichend aufgepumpt

Funktioniert offensichtlich nicht	x
(i) Reifendruck eines Reifens bei in Betrieb befindlichem Fahrzeug um 20 % niedriger, aber nicht unter 150 kPa.	x
Reifendruck unter 150 kPa	x

Begründung

Sind die Reifen bei der Fahrt richtig aufgepumpt, verbessert dies die Wirksamkeit von Reifen mit geringem Rollwiderstand und senkt die CO₂-Emissionen tatsächlich um 5g pro Kilometer. Ein Reifen mit einem Reifendruck von unter 150 kPa ist nicht nur ein Sicherheitsrisiko, sondern auch gefährlich, da er explodieren kann. Jeder Reifen mit einer Profiltiefe, die unter den gesetzlichen Anforderungen liegt, ist illegal und hat daher auf den europäischen Straßen nichts verloren. Deshalb sollte dieser Mangel als gefährlich eingestuft werden. Jeder Reifen, dessen Profiltiefe bei dem gesetzlichen Grenzwert liegt, sollte gewechselt werden, bevor es gefährlich wird, und deshalb sollte dies als schwerwiegend eingestuft werden.

Änderungsantrag 105

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang III – Position 8.2.1.2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

		gering- fügig	schwerwiegend	gefähr- lich
8.2.1.2. Abgase	(b) oder, falls hierzu keine Angaben vorliegen, überschreiten die CO-Emissionen, (...) ii) bei Fahrzeugen mit modernem Abgasnachbehandlungssystem – bei Leerlauf des Motors: 0,5 % – bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,3 % oder		x	

– bei Leerlauf des Motors:
0,3 %

– bei erhöhter
Leerlaufdrehzahl: 0,2 %

je nach Datum der
Erstzulassung oder
Erstinbetriebnahme
gemäß den Vorschriften⁽¹⁾

Geänderter Text

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

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

Änderungsantrag 106

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

Vorschlag der Kommission

		gering- fügig	schwer- wiegend	ge- fähr- lich
8.2.2.2. Abgastrübung				
Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen.	Sofern diese Information nicht verfügbar ist oder die einschlägigen Vorschriften ⁽¹⁾ die Verwendung von Referenzwerten nicht erlauben: Saugmotoren: 2,5 m ⁻¹ , 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 ⁻¹ .		x	

Geänderter Text

		gering- fügig	schwer- wiegend	gefähr- lich
8.2.2.2. Abgastrübung				
Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen.	Sofern diese Information nicht verfügbar ist oder die einschlägigen Vorschriften ⁽¹⁾ die Verwendung von Referenzwerten nicht		x	

erlauben:

Saugmotoren: 2,5 m⁻¹,

Turbomotoren: 3,0 m⁻¹,

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

1,5 m⁻¹.

oder

0,5 m⁻¹ ^{6a}

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

Änderungsantrag 107

Vorschlag für eine Verordnung Anhang IV – Absatz 1 – Nummer 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 108

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 109

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang V – Teil 1 – Absatz 1 – Nummer 15 – Spiegelstrich 15 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**– ein Manometer zur Messung des
Reifendrucks;**

Begründung

Ein Manometer ist zur Messung des Reifendrucks erforderlich.

BEGRÜNDUNG

Der Vorschlag der Kommission

I. Bestehende EU-Bestimmungen für die regelmäßige Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung von Kraftfahrzeugen

In Richtlinie 2009/40/EG sind Mindestnormen für regelmäßige Fahrzeugprüfungen festgelegt. Die Richtlinie gilt für Personenkraftwagen, Stadt- und Reisebusse sowie Lastkraftwagen und ihre Anhänger, nicht jedoch für Motorroller und Motorräder.

II. Neuer Vorschlag für die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung

Die Kommission hat neue Vorschriften für die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung vorgeschlagen, um für mehr Straßenverkehrssicherheit und einen besseren Umweltschutz zu sorgen. Der Vorschlag steht im Einklang mit den im Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“ festgelegten Straßenverkehrssicherheitszielen.

Er beruht auf der Festlegung gemeinsamer EU-weiter Mindestnormen für Fahrzeugprüfungen und lässt den Mitgliedstaaten Spielraum, gegebenenfalls noch strengere Normen einzuführen.

Die wichtigsten Punkte des Vorschlags lauten wie folgt:

1. Verpflichtende EU-weite Prüfungen für Motorroller und Motorräder. Der Geltungsbereich der Prüfung von Fahrzeugen würde auf die Gruppe von Straßenverkehrsteilnehmern mit dem höchsten Sicherheitsrisiko ausgeweitet werden. Zudem würden Kraftfahrzeuganhänger (unter 3,5 Tonnen) geprüft werden. Diese Fahrzeugklassen sind derzeit vom EU-weiten System ausgenommen. Ihre Prüfung liegt im Ermessen der Mitgliedstaaten.
2. Erhöhung der Häufigkeit der regelmäßigen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung für bestimmte Fahrzeugklassen. Zurzeit werden über sechs Jahre alte Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (bis zu 3,5 Tonnen) mindestens alle zwei Jahre geprüft. Es wird vorgeschlagen, sie nach den ersten sechs Jahren mindestens jährlich zu prüfen. Dies bedeutet einen Wechsel vom derzeitigen 4-2-2-System zum einem 4-2-1-System. Die Formel 4-2-1 wird auch für Motorroller und Motorräder vorgeschlagen. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, die Häufigkeit der Prüfungen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit einem hohen Kilometerstand (160 000 km) zu erhöhen. Diese Fahrzeuge würden nach der ersten Prüfung jährlich geprüft werden (4-1-1 statt wie bisher 4-2-2), wenn sie zum Zeitpunkt der ersten Prüfung (nach vier Jahren) einen Kilometerstand von mehr als 160 000 km aufweisen. Auf diese Weise würden ihre Prüfungen mit denen anderer Fahrzeuge mit hohem Kilometerstand, wie etwa Taxis, Krankenwagen usw., in Einklang gebracht werden.
3. Es wird vorgeschlagen, für Prüfer ein Mindestmaß an Fähigkeiten und Anforderungen in Bezug auf Qualifikation und Ausbildung festzulegen.
4. Verbesserung der Qualität der Fahrzeugprüfungen durch Festlegung gemeinsamer Mindestnormen für Mängel und Prüfgeräte.

5. Entschiedenenes Vorgehen gegen Kilometerstands Fäl schungen mithilfe registrierter Ablesungen von Kilometerständen.

6. Einführung einer verpflichtenden Überprüfung elektronischer Sicherheitsbauteile.

Nationale Parlamente: Die nationalen Parlamente Frankreichs, der Niederlande, Schwedens und Zyperns haben förmlich Einspruch erhoben, da der Vorschlag ihrer Auffassung nach gegen den Grundsatz der Subsidiarität verstößt.

Standpunkt des Berichterstatters

Bei der parlamentarischen Debatte sollte sorgfältig abgewogen werden, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen im Verhältnis zu den angestrebten Zielen stehen. Die Auswirkungen des Vorschlags auf Bürger und Wirtschaft sollten mit Sorgfalt abgeschätzt werden, um unnötigen finanziellen und administrativen Aufwand zu vermeiden. Es muss ein ausgewogenes Ergebnis erreicht werden.

Aufgrund dieser Erwägungen schlägt der Berichterstatter Folgendes vor:

1. Häufigkeit der Prüfungen und Fahrzeugklassen: Der Berichterstatter unterstützt den Vorschlag der Kommission, die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung auf Motorroller und Motorräder auszuweiten, da ihre Nutzer einer Gruppe mit höherem Sicherheitsrisiko angehören. Es erscheint jedoch verhältnismäßiger, die Zeitabstände der Prüfungen für diese Fahrzeugklassen von der 4-2-1-Formel auf die 4-2-2-Formel umzustellen. Die 4-2-2-Formel ist zudem ein ausgewogener Ansatz für die Prüfung von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, da verschiedene Studien, die sich mit dem Zusammenhang zwischen Unfällen und technischen Mängeln befassen, zu widersprüchlichen Ergebnissen in Bezug auf die Auswirkungen häufigerer Verkehrssicherheitsprüfungen gelangen. Dennoch sollte die Kommission diese Problematik weiter beobachten, prüfen und den Mitgesetzgebern darüber Bericht erstatten. Den Mitgliedstaaten würde die Möglichkeit eingeräumt werden, häufigere Prüfungen einzuführen. Das Kriterium Kilometerstand könnte Probleme hinsichtlich der Manipulation von Kilometerzählern aufwerfen. Daher wird vorgeschlagen, diesen Punkt aus dem Vorschlag zu streichen.

2. Die in den Anhängen festgelegten technischen Anforderungen und Prüfmethoden sollten als EU-weite Mindestnormen betrachtet werden. Die Mitgliedstaaten sollten strengere Normen beibehalten oder festlegen dürfen. Dieser Grundsatz wurde in Artikel 6 Absatz 2 des Vorschlags festgelegt. Der Berichterstatter schlägt vor, Änderungen zur Stärkung dieses Grundsatzes vorzunehmen. Das gleiche gilt für Qualifikationsanforderungen, die ebenfalls ein Mindestmaß erfüllen sollten.

3. Es ist von entscheidender Bedeutung, dass die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung von gut ausgebildeten und unabhängigen Prüfern durchgeführt wird. Daher wird vorgeschlagen, die Unabhängigkeit von Prüfern zu stärken und potentielle Interessenskonflikte zu beseitigen.

4. Historische Fahrzeuge: Es wird anerkannt, dass historische Fahrzeuge vom

Geltungsbereich der EU-Rechtsvorschriften ausgenommen werden sollten. Die Mitgliedstaaten sollten über einen größeren Ermessensspielraum bei der Festlegung ihrer eigenen nationalen Anforderungen für die Bestimmung und Prüfung dieser Fahrzeuge verfügen. Der Vorschlag bietet zwar eine solide Grundlage für eine weiterführende Diskussion, der Berichterstatter erachtet die Definition für historische Fahrzeuge jedoch als recht streng und schlägt daher vor, sie flexibler zu formulieren.

5. In Bezug auf die erneute Zulassung von Fahrzeugen empfiehlt die Kommission, der jüngsten Rechtsprechung des EuGH (C-150/11) Rechnung zu tragen.

6. Delegierte Rechtsakte: Es bedarf zwar eines gewissen Maßes an Flexibilität, um dafür zu sorgen, dass die Rechtsprechung dem technologischen Fortschritt gerecht wird, der Text der Kommission ist diesbezüglich jedoch recht widersprüchlich. Aus diesem Grund schlägt der Berichterstatter vor, genauere Grenzen für die Befugnisübertragung an die Kommission festzulegen.

26.4.2013

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INDUSTRIE, FORSCHUNG UND ENERGIE

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

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

Verfasser der Stellungnahme: Krišjānis Kariņš

KURZE BEGRÜNDUNG

Mit der zunehmenden Mobilität von Personen in der Europäischen Union sind besser harmonisierte Rechtsvorschriften über die technische Überwachung von Fahrzeugen erforderlich, und zwar nicht nur im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit, sondern auch, um den Bürgern stichhaltige Informationen über Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat gekauft wurden, zur Verfügung zu stellen. Aufgrund der Weiterentwicklung der Technologie ist es notwendig, die Rechtsvorschriften dahingehend anzupassen, dass sie auch Fahrzeuge umfassen, die vorher nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung gefallen sind.

Der Verfasser der Stellungnahme schlägt mehrere Verbesserungen an dem Text vor.

Zunächst sollten Prüfbescheinigung und Prüfprotokoll den interessierten Kreisen online zur Verfügung stehen. Zu den interessierten Kreisen gehören der Inspektor, der die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung durchführt, die Prüfstelle in einem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen worden ist, oder auch der Käufer des Fahrzeugs. Die Verfügbarkeit der abgelesenen Kilometerstände ist von entscheidender Bedeutung, wenn es darum geht sicherzustellen, dass keine unbefugten Eingriffe am Kilometerzähler vorgenommen wurden.

Zweitens gibt es bereits einen Mechanismus für den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten, nämlich EUCARIS. Es besteht daher keine Notwendigkeit, einen neuen Mechanismus für Informationsaustausch einzurichten oder die Machbarkeit einer Europäischen elektronischen Plattform für Fahrzeuginformationen zu prüfen. Die Kommission sollte stattdessen die Möglichkeiten für eine Erweiterung des Rahmens von EUCARIS prüfen. Der Verfasser der Stellungnahme vertritt die Ansicht, dass dies die

wirtschaftlichere und am schnellsten umsetzbare Lösung ist.

Schließlich ist der Verfasser der Stellungnahme der Ansicht, dass Sanktionen für die Fälschung von Kilometerständen nicht erforderlich sind, wenn die abgelesenen Kilometerstände den interessierten Kreisen zur Verfügung stehen, weil dadurch der Anreiz zur Fälschung entfällt.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) Solide Untersuchungsergebnisse 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.

Geänderter Text

(7) Solide Untersuchungsergebnisse 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. 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. **Mopeds – obgleich überdurchschnittlich an tödlichen Unfällen beteiligt – sollten nicht einbezogen werden, da ein solch weiter Geltungsbereich der regelmäßigen technischen Überwachung praxisfern wäre und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zuwiderliefe.**

Begründung

Es wäre praxisfern, Mopeds einzubeziehen. Beispielsweise müsste ein Mopedfahrer im ländlichen Raum eine weite Strecke auf Hauptstraßen zurücklegen, um den Ort zu erreichen, an dem die regelmäßige technische Überwachung erfolgt. Dabei würde er sich und andere Verkehrsteilnehmer einer unnötigen Gefahr aussetzen.

Änderungsantrag 2 **Vorschlag für eine Verordnung** **Erwägung 8**

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(8) Landwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 40 km/h werden mehr und mehr genutzt, um bei örtlichen Beförderungen Lastkraftwagen zu ersetzen; ***sie treten also in Wettbewerb mit den traditionellen Arten der Güterbeförderung.*** Ihr Risikopotenzial ist mit dem von Lastkraftwagen vergleichbar; daher sollte diese Fahrzeugklasse bei der technischen Überwachung ebenso behandelt werden wie Lastkraftwagen.

Begründung

Da Fahrzeuge der Fahrzeugklasse T5 in zunehmendem Maße am Straßenverkehr teilnehmen, sollten sie einer umfassenden technischen Überwachung unterliegen.

Änderungsantrag 3 **Vorschlag für eine Verordnung**

Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(9) Fahrzeuge von historischem Interesse sollen das Erbe der Epoche, in der sie gebaut wurden, erhalten. ***Sie sind ein Kulturgut und werden unregelmäßig als Alltagsfahrzeug genutzt.*** Daher sollte es den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, den Geltungsbereich der regelmäßigen technischen Überwachung auf diese

Fahrzeuge auszuweiten. Ferner sollte es den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, die technische Überwachung anderer Arten von Spezialfahrzeugen zu regeln.

Fahrzeuge auszuweiten. ***Dieses Recht darf jedoch nicht zur Anwendung strikterer Standards führen als der, für die das Fahrzeug ursprünglich ausgelegt war.*** Ferner sollte es den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, die technische Überwachung anderer Arten von Spezialfahrzeugen zu regeln.

Begründung

Fahrzeuge von historischem Interesse sind ein Kulturgut und werden unregelmäßig als Alltagsfahrzeug genutzt. Deswegen müssen für sie andere Regeln gelten.

Änderungsantrag 4 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 5 Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

(11) Zur Prüfung der Fahrzeuge und insbesondere der elektronischen Sicherheitsbauteile muss unbedingt auf die technischen Spezifikationen jedes einzelnen Fahrzeugs zurückgegriffen werden können. Daher sollten die Fahrzeughersteller nicht nur den

Geänderter Text

(11) Zur Prüfung der Fahrzeuge und insbesondere der elektronischen Sicherheitsbauteile muss unbedingt auf die technischen Spezifikationen jedes einzelnen Fahrzeugs zurückgegriffen werden können. Daher sollten die Fahrzeughersteller nicht nur den

vollständigen Datensatz gemäß Übereinstimmungsbescheinigung bereitstellen, sondern auch Zugang zu den Daten gewähren, die zur Überprüfung der Funktionsweise von sicherheits- und umweltbezogenen **Bauteilen** erforderlich sind. Das gleiche sollte zu diesem Zweck für die Bestimmungen über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen gelten, die den Prüfstellen den Zugang *auf die* für die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung erforderlichen Datenkomponenten ermöglichen. Dies ist vor allem im Bereich *elektronisch* gesteuerter Systeme von entscheidender Bedeutung und sollte für alle vom Hersteller eingebauten Elemente gelten.

vollständigen Datensatz gemäß Übereinstimmungsbescheinigung bereitstellen, sondern auch Zugang zu den Daten gewähren, die zur Überprüfung der Funktionsweise von sicherheits- und umweltbezogenen **Systemen** erforderlich sind. ***Diese Daten sollten Informationen enthalten, anhand derer die Funktionsfähigkeit der Fahrzeugsicherheitssysteme im Rahmen einer regelmäßigen technischen Überwachung überprüft werden kann, damit sich eine vorhersagbare Bewertung im Sinne von „Test bestanden“ oder „Test nicht bestanden“ erreichen lässt.*** Das gleiche sollte zu diesem Zweck für die Bestimmungen über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen gelten, die den Prüfstellen den Zugang *zu den* für die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung erforderlichen Datenkomponenten ermöglichen. Dies ist vor allem im Bereich *elektronisch* gesteuerter Systeme von entscheidender Bedeutung und sollte für alle vom Hersteller eingebauten Elemente gelten.

Änderungsantrag 6 Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 17

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 7

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) 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. ***Wenn möglich sollte die Prüfbescheinigung den interessierten Kreisen auch in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden, wobei auf den Schutz der personenbezogenen Daten zu achten ist.***

Änderungsantrag 8

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

Geänderter Text

(23) Bei schätzungsweise 5-12 % der Gebrauchtwagenverkäufe ***innerhalb eines Landes*** wird der Stand des Kilometerzählers gefälscht, ***während dieser Prozentsatz beim grenzüberschreitenden Verkauf sehr viel höher liegt***, 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 ***aufgezeichnet*** wird und ***diese Aufzeichnungen den interessierten***

eingestuft werden.

Kreisen in der Union zur Verfügung gestellt werden. Die Mitgliedstaaten können mithilfe zentraler Datenbanken, in denen alle Kilometerstände aktuell erfasst werden, die bei den einzelnen Akteuren (Händler, Reparaturwerkstätten, Prüfzentren) registriert werden, die Korrektheit der Kilometerstände während der gesamten Lebensdauer eines Fahrzeugs kontrollieren. Die Mitgliedstaaten sollten die abgelesenen Kilometerstände im Rahmen des Informationsaustauschs elektronisch zur Verfügung stellen, wobei auf den Schutz der personenbezogenen Daten zu achten ist.

Änderungsantrag 9 **Vorschlag für eine Verordnung**

Erwägung 25

Vorschlag der Kommission

(25) Die technische Überwachung ist Teil eines weiter gefassten Regulierungsrahmens, der die gesamte Lebensdauer von Fahrzeugen von der Genehmigung über die Zulassung und die Prüfungen bis zum Verschrotten abdeckt. Die Entwicklung und Verknüpfung nationaler Datenbanken und der elektronischen Fahrzeug-Datenbanken der Hersteller dürfte grundsätzlich zur Steigerung der Effizienz der gesamten Fahrzeugverwaltungskette, zur Kostensenkung und zum Abbau von Verwaltungsaufwand beitragen. Die Kommission sollte daher eine Studie zu Durchführbarkeit, Kosten und Nutzen der Einrichtung einer Europäischen elektronischen Plattform für Fahrzeuginformationen durchführen.

Geänderter Text

(25) Die technische Überwachung ist Teil eines weiter gefassten Regulierungsrahmens, der die gesamte Lebensdauer von Fahrzeugen von der Genehmigung über die Zulassung und die Prüfungen bis zum Verschrotten abdeckt. Die Entwicklung und Verknüpfung nationaler Datenbanken und der elektronischen Fahrzeug-Datenbanken der Hersteller dürfte grundsätzlich zur Steigerung der Effizienz der gesamten Fahrzeugverwaltungskette, zur Kostensenkung und zum Abbau von Verwaltungsaufwand beitragen. Die Kommission sollte daher eine Studie zu Durchführbarkeit, Kosten und Nutzen der Einrichtung einer Europäischen elektronischen Plattform für Fahrzeuginformationen **sowie zu den Möglichkeiten einer Erweiterung der Funktionen des bestehenden Mechanismus für Informationsaustausch durchführen, und zwar mit dem Ziel, die**

*gemeinsame Nutzung abgelesener
Kilometerstände in die Plattform zu
integrieren und die Möglichkeiten für
einen noch weiter gehenden
Informationsaustausch zu prüfen.*

Änderungsantrag 10
Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Absatz 1 – Spiegelstrich 7

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Es wäre praxisfern, Mopeds einzubeziehen. Beispielsweise müsste ein Mopedfahrer im ländlichen Raum eine weite Strecke auf Hauptstraßen zurücklegen, um den Ort zu erreichen, an dem die regelmäßige technische Überwachung erfolgt. Dabei würde er sich und andere Verkehrsteilnehmer einer unnötigen Gefahr aussetzen. Außerdem wäre damit ein unnötiger Verwaltungsaufwand verbunden.

Änderungsantrag 11
Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 7 – Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

– es wird unter Verwendung von
Ersatzteilen gewartet **oder restauriert**, die
den historischen Bauteilen des Fahrzeugs
entsprechen **oder zeitgenössisch sind**,

Begründung

Fahrzeuge von historischem Interesse sind Kulturgut. Insofern müssen auch die Anforderungen für die Definition klar sein. Nur wirklich historische Fahrzeuge legen Zeugnis einer geschichtlichen Entwicklung ab. Die Definition in dieser Verordnung ist die erste Definition für historische Fahrzeuge, die in der europäischen Gesetzgebung vorgenommen wird. Da sie eine Blaupause für weitere Gesetzgebungen sein kann, gilt es hier, besonders eindeutig vorzugehen.

Änderungsantrag 12
Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 7 – Spiegelstrich 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

– die technischen Merkmale seiner **Hauptbestandteile** wie Motor, Bremsen, Lenkung, **Fahrzeuggattung** oder Aufhängung **sind unverändert oder zeitgenössisch,**

Änderungsantrag 13
Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 7 – Spiegelstrich 4

Vorschlag der Kommission

– sein **Aussehen** ist unverändert;

Geänderter Text

– sein **äußeres Erscheinungsbild** ist unverändert **oder zeitgenössisch;**

Änderungsantrag 14
Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 7 – Spiegelstrich 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– **Änderungen sind zeitgenössisch; dies ist der Fall bei**

Änderungen, die innerhalb von zehn Jahren nach Herstellung des Fahrzeugs rechtlich und technisch möglich waren;

Änderungsantrag 15
Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 9

Vorschlag der Kommission

(9) „Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung“ eine

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;**

Überprüfung, ob **ein Fahrzeug im Hinblick auf seine Sicherheits- und Umweltmerkmale die notwendige Funktionalität für den Betrieb im öffentlichen Straßenverkehr aufweist;**

Begründung

Die Begriffsbestimmung sollte deutlicher auf die Prüfung der einwandfreien Funktionalität der Sicherheits- und Umweltschutzsysteme des Fahrzeugs zugeschnitten sein.

Änderungsantrag 16 Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16a) „Datenbank für Kilometerstände“ eine vom Mitgliedstaat errichtete Datenbank, in der die Kilometerstände der in dem Mitgliedstaat registrierten Fahrzeuge gespeichert werden.

Änderungsantrag 17 Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 4 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

3. Die Fahrzeughersteller gewähren den Prüfstellen oder gegebenenfalls der zuständigen Behörde **sowie den Werkstätten und Herstellern von Prüfgeräten und allen Interessenträgern einen diskriminierungsfreien** Zugang zu den für die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung erforderlichen technischen Angaben nach Anhang I. Die Kommission legt nach dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren detaillierte Vorschriften für den Zugang zu den technischen Angaben nach Anhang I fest.

Begründung

Der Zugang zu Informationen ist für die regelmäßige technische Überwachung von großer Bedeutung. Hier sollte ein diskriminierungsfreier Zugang für alle Interessenträger möglich sein, wie er auch in der OBD-Gesetzgebung festgeschrieben ist. Dies muss gewährleistet sein, um einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen.

Änderungsantrag 18 **Vorschlag für eine Verordnung**

Artikel 5 – Absatz 1 – Spiegelstrich 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

– Fahrzeuge der Klassen L3e, L4e, L5e, L6e und L7e: vier Jahre nach der Erstzulassung, dann **alle** zwei **Jahre**;

Begründung

Die Häufigkeit der Prüfungen von Motorrädern sollte auch mit Rücksicht auf den finanziellen und administrativen Aufwand für die Besitzer bestimmt werden. Da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der EU fällt, gilt das Subsidiaritätsprinzip. Für Kleinkrafträder und Roller mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h sollte es weiterhin im Ermessen der Mitgliedstaaten stehen, ob sie diese einer obligatorischen regelmäßigen technischen Überprüfung unterziehen wollen.

Änderungsantrag 19 **Vorschlag für eine Verordnung**

Artikel 5 – Absatz 1 – Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Begründung

Im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sollte die Entscheidung über häufigere technische Kontrollen für Fahrzeuge der Klassen M1, N1 und O2 bei den Mitgliedstaaten liegen.

Änderungsantrag 20
Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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. **entfällt**

Begründung

Angesichts der durchschnittlich gestiegenen Laufleistungen von modernen Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 ohne signifikante Verschlechterungen der Sicherheits- und Umweltpformance und angesichts der technischen Möglichkeiten, einen Kilometerzähler zu manipulieren, sollte die Prüfhäufigkeit nicht an die Kilometerleistung gekoppelt werden.

Änderungsantrag 21
Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 – Absatz 4 – Spiegelstrich 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 22
Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 5 – Absatz 4 – Spiegelstrich 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

– nach einer Straßenverkehrskontrolle.

Änderungsantrag 23
Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 6 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

2. Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats oder die Prüfstelle führen zu jedem Bereich nach Absatz 1 eine Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung durch, die sich mindestens auf die Positionen nach Anhang II Nummer 3 erstreckt. **Sie** wenden dabei die nach Anhang II Nummer 3 für diese Position geltenden Prüfmethoden an.

Geänderter Text

2. Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats oder die Prüfstelle führen zu jedem Bereich nach Absatz 1 eine Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung durch, die sich mindestens auf die Positionen nach Anhang II Nummer 3 erstreckt. **Dabei handelt es sich ausschließlich um eine Überprüfung der Funktionsweise des Fahrzeugs. Nicht typzugelassene Bau- und Ersatzteile, die die Sicherheits- und/oder Umwelteigenschaften erkennbar beeinträchtigen, dürfen beanstandet werden. Die zuständigen Behörden oder die Prüfstelle** wenden dabei die nach Anhang II Nummer 3 für diese Position geltenden Prüfmethoden an.

Begründung

Die regelmäßige technische Überwachung überprüft die Funktionsweise und nicht generell die Typzulassung von Ersatzteilen. Letzteres ist praktisch gar nicht möglich, da einige Ersatzteile so verbaut sind, dass man sie nicht überprüfen kann. Nur wenn erkennbar die Sicherheit und die Umwelteigenschaften beeinträchtigende, nicht typzugelassene Bauteile verbaut worden sind, kann dies bemängelt werden. Die freie Ersatzteilversorgung darf dadurch nicht indirekt eingeschränkt werden.

Änderungsantrag 24
Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 8 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

4. Zum Zweck der Überprüfung **eines als Normalausstattung eingebauten Kilometerzählers werden die Angaben der vorhergehenden** Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung **dem Prüfer elektronisch zur Verfügung gestellt. Bis**

das Fahrzeug zur Prüfung vorführt, zur Vorlage der im Anschluss an die vorhergehende Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung ausgestellten Bescheinigung auf.

zur Einführung der elektronischen Informationsübermittlung fordert der Prüfer die Person, die das Fahrzeug zur Prüfung vorführt, zur Vorlage der im Anschluss an die vorhergehende Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung ausgestellten Bescheinigung auf. ***Der im Rahmen der vorhergehenden Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung abgelesene Kilometerstand wird den interessierten Kreisen elektronisch zur Verfügung gestellt. Die entsprechenden Informationen dürfen keine personenbezogenen Daten enthalten.***

Änderungsantrag 25
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5a. Prüfbescheinigungen werden für die erneute Zulassung eines Fahrzeugs, das von einem Mitgliedstaat in einen anderen überführt wird, von den Mitgliedstaaten untereinander anerkannt, sofern die Bescheinigung die Anforderungen des erneut zulassenden Mitgliedstaats in Bezug auf die Häufigkeit der Prüfungen erfüllt.

Begründung

Die Anerkennung der Prüfbescheinigungen aller Mitgliedstaaten in allen anderen Mitgliedstaaten ist ein wichtiger Schritt zur Vollendung des Binnenmarktes.

Änderungsantrag 26
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 5 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5b. Prüfbescheinigungen werden für die erneute Zulassung eines Fahrzeugs, das von einem Mitgliedstaat in einen anderen

überführt wird, von den Mitgliedstaaten untereinander anerkannt, sofern die Bescheinigung die Anforderungen des erneut zulassenden Mitgliedstaats in Bezug auf die Häufigkeit der Prüfungen erfüllt. Grundlage dafür ist eine Prüfung in allen Mitgliedstaaten, die den gleichen Standards genügt.

Begründung

Die gegenseitige Anerkennung ist ebenfalls sinnvoll bei Ummeldungen und grenzüberschreitenden Verkäufen. Dafür müssen in allen EU- Mitgliedstaaten vergleichbare Standards gelten. Grundlage dafür ist eine Prüfung in allen Mitgliedstaaten, die den gleichen Standards genügt.

Änderungsantrag 27 Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 8 – Absatz 5 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5c. Die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde, die eine Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung durchgeführt hat, leitet den erfassten Kilometerstand nach jeder Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung an die Datenbank für Kilometerstände weiter, wenn dies relevant ist.

Änderungsantrag 28 Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 12 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

sollten diese beibehalten können.

Begründung

Erstmals werden Qualifikationsanforderungen an die Prüferinnen und Prüfer gestellt. EU-Mitgliedstaaten, die höhere Standards festgelegt haben, sollten diese beibehalten können.

Änderungsantrag 29
Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 12 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1a. Die Mitgliedstaaten fördern eine adäquate Ausbildung der Prüfer entsprechend der Qualifikationsanforderungen.

Begründung

Entsprechend der Qualifikationsanforderungen sollte eine adäquate Ausbildung von den Mitgliedstaaten gefördert werden.

Änderungsantrag 30
Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 12 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4. Bei der Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung dürfen die Prüfer sich in keinem Interessenkonflikt befinden, insbesondere in Bezug auf wirtschaftliche, persönliche oder familiäre Verbindungen mit dem Inhaber der Zulassungsbescheinigung des zu untersuchenden Fahrzeugs.

4. Bei der Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung dürfen die Prüfer sich in keinem Interessenkonflikt befinden, insbesondere in Bezug auf wirtschaftliche, persönliche oder familiäre Verbindungen mit dem Inhaber der Zulassungsbescheinigung des zu untersuchenden Fahrzeugs. ***Dies setzt entsprechende Zertifizierungsstandards voraus, z. B. durch die Verwendung des geltenden ISO- Standards.***

Begründung

Um die Vergleichbarkeit und Unabhängigkeit der regelmäßigen technischen Überwachung

sicherzustellen, sollte man sich innerhalb der EU auf gleiche Zertifizierungsstandards einigen, z. B. den entsprechenden ISO-Standard.

Änderungsantrag 31
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

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

Begründung

Der Zugang zu Informationen ist für die regelmäßige technische Überwachung von großer Bedeutung. Hier sollte ein diskriminierungsfreier Zugang für alle Interessenträger möglich sein, wie er auch in der OBD-Gesetzgebung festgeschrieben ist.

Änderungsantrag 32
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

Basierend auf dieser Prüfung unterbreitet sie **Vorschläge im Hinblick auf eine verstärkte Interoperabilität und Standardisierung elektronischer Dokumente**, **streicht** die Anforderung in Bezug auf den Prüfnachweis nach Artikel 10 **und unterbreitet Vorschläge im Hinblick die Einführung eines Systems, um bei grenzüberschreitenden Verkäufen Informationen über die Kilometerstände zwischen den Mitgliedstaaten auszutauschen**. Binnen zwei Jahren nach Geltungsbeginn dieser Verordnung **legt** die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen **geeigneten** Legislativvorschlag **vor**.

Änderungsantrag 33 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 Befugnisübertragung gemäß Artikel 17 gilt ab [Inkrafttreten dieser Verordnung] **für einen Zeitraum von fünf Jahren. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat erhebt spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums Einwände gegen die Verlängerung.**

Änderungsantrag 34 Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 18 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5a. Die Kommission sollte dem Europäischen Parlament regelmäßig über die Durchführung der Verordnung sowie deren Auswirkungen auf den Binnenmarkt und die industrielle Produktion in der Union berichten.

Begründung

Es handelt sich hierbei um einen sensiblen Sektor für die europäische Volkswirtschaft – verstärkte Transparenz und Überprüfung sind unerlässlich.

**Änderungsantrag 35
Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 19 – Absatz 2**

Vorschlag der Kommission

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.

entfällt

Begründung

Sanktionen werden Fälschungen betreffend den Stand des Kilometerzählers nicht verhindern. Die Verfügbarkeit von Informationen über den letzten abgelesenen Kilometerstand könnte Fälschungen verhindern, ohne dass Sanktionen oder Geldbußen verhängt werden müssen.

VERFAHREN

Titel	Regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD)
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 11.9.2012
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	ITRE 11.9.2012
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Krišjānis Kariņš 25.10.2012
Prüfung im Ausschuss	18.3.2013
Datum der Annahme	25.4.2013
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 42 –: 4 0: 3
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Jean-Pierre Audy, Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Fabrizio Bertot, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Vicky Ford, Gaston Franco, Adam Gierek, Norbert Glante, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hénin, Edit Herczog, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Philippe Lamberts, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Salvador Sedó i Alabart, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Evžen Tošenovský, Catherine Trautmann, Ioannis A. Tsoukalas, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt, Alejo Vidal-Quadras
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Elisabetta Gardini, Jolanta Emilia Hibner, Bernd Lange, Vladimír Remek, Algirdas Saudargas, Silvia-Adriana Țicău

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

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 Kilometerstandsfälschungen

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 Kilometerstandsfälschungen 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 Überprüfungsklausel 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 proportionalere 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*

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***

Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates, der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge und der Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 74/150/EWG gelten.

(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 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**

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.**

Studien zufolge könnten zwischen 900 und 1100 dieser Todesfälle durch angemessene Verbesserungen des Systems der technischen Überwachung vermieden werden.

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 im Straßenverkehr, vor allem der CO₂-Emissionen, ist auf eine Minderheit von Fahrzeugen mit schlecht funktionierenden Abgasnachbehandlungssystemen zurückzuführen. Auf schätzungsweise 5 % der Fahrzeugflotte entfallen 25 % aller Schadstoffemissionen. Daher würde ein System regelmäßiger Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen auch zu einem besseren Umweltschutz durch Verringerung der durchschnittlichen Fahrzeugemissionen beitragen.

Geänderter Text

(6) Ein großer Teil der Gesamtemissionen im Straßenverkehr, vor allem der CO₂-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_x-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 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.

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

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. ***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 Kilometerstandsfälschungen 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 auf angemessene Weise übermittelt werden.

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.

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

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.

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

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 –

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 proportionalere 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

Geänderter Text

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:

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

Geänderter Text

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

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 und vierrädrige Fahrzeuge mit Eigenantrieb;

Geänderter Text

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

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(7) „Fahrzeug von historischem Interesse“ ein Fahrzeug, das *vor mindestens 30 Jahren hergestellt oder zum ersten Mal*

Voraussetzungen erfüllt:

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

Geänderter Text

– es wurde vor mindestens 30 Jahren hergestellt,

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 Ersatzteilen gewartet, die den historischen Bauteilen des Fahrzeugs entsprechen,

entfällt

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 3 – Absatz 1 – Nummer 7 – Spiegelstrich 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

entfällt

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

Geänderter Text

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

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

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 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

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

Geänderter Text

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

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

Geänderter Text

– Fahrzeuge der Klassen M1, N1 und O2:
vier Jahre nach der Erstzulassung, dann
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

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. **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

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.

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.

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 Anhang IV umfasst.

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

Änderungsantrag 39 Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 8 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Ausdruck der **Prüfergebnisse zur Verfügung.**

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

Geänderter Text

3. Die bei Geltungsbeginn dieser **Richtlinie**

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.

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** zuständig ist.

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 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

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.

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

Geänderter Text

2. Ist die Kosten-Nutzen-Analyse

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.

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

Geänderter Text

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

**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

Geänderter Text

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

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)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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 oder eines Prüfschirms	Scheinwerfereinstellung nicht innerhalb der vorschriftsmäßigen Grenzen
-------------------	--	--

Geänderter Text

4.1.2 Einstellung	Bestimmung der waagrechten und senkrechten Einstellung jedes Scheinwerfers bei Abblendlicht mit Hilfe eines Scheinwerfereinstellgeräts und, falls zutreffend, Prüfung der dynamischen Funktionen mit Hilfe eines elektronischen Prüfgeräts Überprüfung der dynamischen Scheinwerferfunktion und Einstellung	Scheinwerfereinstellung nicht innerhalb der vorschriftsmäßigen 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 Betätigungseinrichtun g 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 Niveauregulierungseinrichtung (falls vorgeschrieben)	Sichtprüfung mit Betätigung (soweit möglich)	a) Vorrichtung funktioniert nicht b) Manuelle Vorrichtung kann vom Fahrersitz aus nicht betätigt werden
---	--	--

Geänderter Text

4.1.5 Niveauregulierungseinrichtung (falls vorgeschrieben)	Sichtprüfung und Betätigung, erforderlichenfalls mit Hilfe eines elektronischen Prüfgeräts	a) Vorrichtung funktioniert nicht b) Manuelle Vorrichtung kann vom Fahrersitz 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 Betätigungseinrichtung beeinträchtigt
-----------------	-----------------------------	---

Geänderter Text

4.3.2 Bremsleuchten – Schaltung des Notbremslichts	Sichtprüfung und Betätigung mit Hilfe eines elektronischen Prüfgeräts zur Variierung der	a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß b) Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt
---	---	---

**Eingabesignale
des
Bremspedalsenso
rs und
Sichtprüfung der
Notbremslichtfun
ktion**

**c) Funktionen des
Notbremslichts
funktionieren nicht
oder funktionieren
nicht einwandfrei**

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 spezieller Prüfgeräte und	a) Erheblicher Unterschied zwischen links und rechts
--	--	--

Vergleichen der
Unterschiede
zwischen
links/rechts
und/oder der
**absoluten Werte
gemäß
Herstellerangabe**

**b) Mindestwerte nicht
erreicht**

Geänderter Text

5.3.2.1
Wirksamkeitstest der
Dämpfung

Prüfung mittels
**einer
Dämpfungsprüf-
maschine** und
Vergleichen der
Unterschiede
zwischen
links/rechts und
**dem
Dämpfungsverhäl-
tnis der
Hersteller, falls
die
entsprechenden
Werte den
allgemeinen
Grenzwert von
0,1 für das
Dämpfungsverhäl-
tnis überschreiten**

a) Erheblicher
Unterschied zwischen
links und rechts

**b) Grenzwert für das
Dämpfungsverhältnis
wird nicht
eingehalten**

**c) Missverhältnis der
Messwerte zwischen
der linken und
rechten Seite
derselben Achse mit
einer Abweichung
von über 30 %**

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 ordnungsgemäßen mechanischen Zustand sein.

2. Anforderungen an die Vorkonditionierung

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

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,

Turbomotoren: 3,0 m⁻¹,

bzw. bei in den einschlägigen Vorschriften definierten oder

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

1,5 m⁻¹.⁷

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)
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,

Turbomotoren: 3,0 m-
1,

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) und anhaltend, jedoch nicht gewaltsam vollständig

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⁻¹.⁷

oder

0,2m-1

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.

***NO_x-Messwerte nicht
vorschriftsgemäß.***

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.

***Partikelmesswerte
nicht
vorschriftsgemäß.***

5. Um unnötige Prüfungen zu vermeiden, können die Mitgliedstaaten die Prüfung eines Fahrzeugs als nicht bestanden werten, dessen Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen die Grenzwerte erheblich überschreiten. Ebenso können die Mitgliedstaaten zur Vermeidung unnötiger Prüfungen die Prüfung von Fahrzeugen als bestanden werten, deren Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen deutlich unter den Grenzwerten liegen. **Messung der Höhe der NO_x- 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. NO_x-Emissionen sind insbesondere ein Problem von dieselbetriebenen Fahrzeugen, bei denen die niedrigen Emissionen sichtbarer luftverunreinigender Stoffe im Normalfall zu hohen NO_x-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

Titel	Regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern		
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD)		
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 11.9.2012		
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	IMCO 11.9.2012		
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Malcolm Harbour 18.9.2012		
Prüfung im Ausschuss	24.1.2013	21.3.2013	24.4.2013
Datum der Annahme	25.4.2013		
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 28 -: 7 0: 0		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	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		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Ashley Fox, Ildikó Gáll-Pelcz, Anna Hedh, Constance Le Grip, Morten Løkkegaard, Pier Antonio Panzeri, Patricia van der Kammen, Kerstin Westphal		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)	Bendt Bendtsen, Seán Kelly, Paul Rübig		

VERFAHREN

Titel	Regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern			
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2012)0380 – C7-0186/2012 – 2012/0184(COD)			
Datum der Konsultation des EP	10.7.2012			
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 11.9.2012			
Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 11.9.2012	ITRE 11.9.2012	IMCO 11.9.2012	
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	ENVI 12.9.2012			
Berichterstatter(-in/-innen) Datum der Benennung	Werner Kuhn 10.10.2012			
Prüfung im Ausschuss	18.12.2012	22.1.2013	19.3.2013	23.4.2013
Datum der Annahme	30.5.2013			
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: –: 0:	33 7 0		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle			
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Isabelle Durant, Nathalie Griesbeck, Gilles Pargneaux, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke			
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)	George Sabin Cutaș			
Datum der Einreichung	10.6.2013			