

# Amtsblatt der Europäischen Union

# L 127



Ausgabe  
in deutscher Sprache

## Rechtsvorschriften

57. Jahrgang  
29. April 2014

Inhalt

### I Gesetzgebungsakte

#### RICHTLINIEN

- ★ **Richtlinie 2014/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Herstellung, die Aufmachung und den Verkauf von Tabakerzeugnissen und verwandten Erzeugnissen und zur Aufhebung der Richtlinie 2001/37/EG <sup>(1)</sup>** ..... 1
  
- ★ **Richtlinie 2014/42/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Sicherstellung und Einziehung von Tatwerkzeugen und Erträgen aus Straftaten in der Europäischen Union** ..... 39
  
- ★ **Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG <sup>(1)</sup>** ..... 51
  
- ★ **Richtlinie 2014/46/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge** ... 129
  
- ★ **Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG <sup>(1)</sup>** 134

<sup>(1)</sup> Text von Bedeutung für den EWR

# DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.



## I

*(Gesetzgebungsakte)*

## RICHTLINIEN

**RICHTLINIE 2014/40/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES****vom 3. April 2014****zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Herstellung, die Aufmachung und den Verkauf von Tabakerzeugnissen und verwandten Erzeugnissen und zur Aufhebung der Richtlinie 2001/37/EG****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 53 Absatz 1, Artikel 62 und Artikel 114,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(2)</sup>,gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2001/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(4)</sup> enthält auf Unionsebene anwendbare Bestimmungen zu Tabakerzeugnissen. Um die Entwicklungen in der Wissenschaft, auf den Märkten und auf internationaler Ebene zu berücksichtigen, wären substanzielle Änderungen an jener Richtlinie erforderlich, die daher aufgehoben und durch eine neue Richtlinie ersetzt werden sollte.
- (2) In ihren Berichten aus den Jahren 2005 und 2007 über die Anwendung der Richtlinie 2001/37/EG hat die Kommission Bereiche benannt, in denen weitere Maßnahmen für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts als nützlich erachtet werden. In den Jahren 2008 und 2010 stellte der Wissenschaftliche Ausschuss „Neu auftretende und neu identifizierte Gesundheitsrisiken“ (SCENIHR) der Kommission wissenschaftliche Empfehlungen zu rauchlosen Tabakerzeugnissen und Tabakzusatzstoffen zur Verfügung. Im Jahr 2010 fand eine breit angelegte Konsultation der Interessenträger statt, gefolgt von gezielten Konsultationen einzelner Interessenträger und flankiert von Studien externer Berater. Auch die Mitgliedstaaten wurden laufend konsultiert. Das Europäische Parlament und der Rat haben die Kommission wiederholt zu einer Überprüfung und Aktualisierung der Richtlinie 2001/37/EG aufgefordert.
- (3) In bestimmten durch die Richtlinie 2001/37/EG geregelten Bereichen ist es den Mitgliedstaaten rechtlich oder praktisch nicht möglich, ihre Rechtsvorschriften wirksam an neue Entwicklungen anzupassen. Dies gilt insbesondere für die Kennzeichnungsbestimmungen; es ist den Mitgliedstaaten nicht gestattet, die Größe der Warnhinweise anzupassen oder deren Platzierung auf einer einzelnen Packung zu ändern noch irreführende Warnhinweise zu den Teer-, Nikotin- und Kohlenmonoxidemissionswerten zu ersetzen.

<sup>(1)</sup> ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 65.

<sup>(2)</sup> ABl. C 280 vom 27.9.2013, S. 57.

<sup>(3)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 26. Februar 2014 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 14. März 2014.

<sup>(4)</sup> Richtlinie 2001/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juni 2001 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Herstellung, die Aufmachung und den Verkauf von Tabakerzeugnissen (ABl. L 194 vom 18.7.2001, S. 26).

- (4) In anderen Bereichen unterscheiden sich die Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Herstellung, die Aufmachung und den Verkauf von Tabakerzeugnissen und verwandten Erzeugnissen nach wie vor erheblich, was ein Hindernis für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts darstellt. Angesichts der Entwicklungen in der Wissenschaft, auf den Märkten und auf internationaler Ebene dürften sich diese Unterschiede weiter vergrößern. Dies trifft auch auf elektronische Zigaretten und Nachfüllbehälter für elektronische Zigaretten (im Folgenden „Nachfüllcontainer“), pflanzliche Raucherzeugnisse, Inhaltsstoffe und Emissionen von Tabakerzeugnissen, bestimmte Aspekte der Kennzeichnung und Verpackung sowie den grenzüberschreitenden Verkauf von Tabakerzeugnissen im Fernabsatz zu.
- (5) Diese Hindernisse sollten beseitigt werden; hierzu sollten die Vorschriften über die Herstellung, die Aufmachung und den Verkauf von Tabakerzeugnissen und verwandten Erzeugnissen einander weiter angeglichen werden.
- (6) Der Umfang des Binnenmarkts für Tabakerzeugnisse und verwandte Erzeugnisse, die Tendenz der Hersteller von Tabakerzeugnissen, die Produktion für die gesamte Union zunehmend in nur wenigen Produktionsstätten in der Union zu konzentrieren, und der sich daraus ergebende umfangreiche grenzüberschreitende Handel mit Tabakerzeugnissen und verwandten Erzeugnissen erfordern strengere gesetzliche Maßnahmen auf Unionsebene statt auf nationaler Ebene, damit der Binnenmarkt reibungslos funktioniert.
- (7) Gesetzliche Maßnahmen auf Unionsebene sind außerdem notwendig, um das WHO-Rahmenübereinkommen zur Eindämmung des Tabakgebrauchs (Framework Convention on Tobacco Control, im Folgenden „FCTC“) vom Mai 2003 umzusetzen, dessen Bestimmungen für die Union und ihre Mitgliedstaaten bindend sind. Besonders relevant sind die FCTC-Regelung bezüglich der Inhaltsstoffe von Tabakerzeugnissen, der Bekanntgabe von Angaben über Tabakerzeugnisse, Verpackung und Etikettierung von Tabakerzeugnissen, Tabakwerbung, Förderung des Tabakverkaufs und Tabak sponsoring und dem unerlaubten Handel mit Tabakerzeugnissen. Die Vertragsparteien des FCTC, einschließlich der Union und ihrer Mitgliedstaaten, haben im Verlauf mehrerer Konferenzen einvernehmlich Leitlinien für die Umsetzung einiger FCTC-Artikel angenommen.
- (8) Gemäß Artikel 114 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) soll im Gesundheitsbereich bei Gesetzgebungsvorschlägen von einem hohen Schutzniveau ausgegangen werden, wobei insbesondere alle auf wissenschaftliche Ergebnisse gestützten neuen Entwicklungen zu berücksichtigen sind. Tabakerzeugnisse sind keine gewöhnlichen Erzeugnisse, und angesichts der besonders schädlichen Wirkungen von Tabakerzeugnissen auf die menschliche Gesundheit sollte dem Gesundheitsschutz große Bedeutung beigemessen werden, insbesondere um die Verbreitung des Rauchens bei jungen Menschen zu senken.
- (9) Um die einheitliche Anwendung dieser Richtlinie in den Mitgliedstaaten zu gewährleisten, sind eine Reihe von Begriffsbestimmungen erforderlich. Wenn für verschiedene Erzeugniskategorien unterschiedliche Anforderungen gelten und ein Erzeugnis unter mehr als eine dieser Kategorien fällt (z. B. Pfeifentabak, Tabak zum Selbstdrehen), so sollten die strengeren Anforderungen gelten.
- (10) Die Richtlinie 2001/37/EG stellte Obergrenzen für die Teer-, Nikotin- und Kohlenmonoxidgehalte von Zigaretten auf, die auch für Zigaretten, die aus der Union ausgeführt werden, gelten sollten. Diese Obergrenzen und dieser Ansatz bleiben weiterhin gültig.
- (11) Die Messung der Teer-, Nikotin- und Kohlenmonoxidgehalte von Zigaretten sollte gemäß den einschlägigen, international anerkannten ISO-Normen erfolgen. Durch die Beauftragung unabhängiger Labore, einschließlich staatlicher Labore, sollte verhindert werden, dass die Tabakindustrie die Überprüfung der Messungen dieser Gehalte beeinflussen kann. Die Mitgliedstaaten sollten Labore beauftragen können, die sich in anderen Mitgliedstaaten der Union befinden. Für andere Emissionen von Tabakerzeugnissen gibt es keine international vereinbarten Normen oder Tests zur Quantifizierung ihrer Höchstwerte. Die auf internationaler Ebene laufenden Anstrengungen zur Entwicklung solcher Normen oder Tests sollten gefördert werden.
- (12) Im Zusammenhang mit der Festlegung der Emissionshöchstwerte könnte es zu einem späteren Zeitpunkt notwendig und angebracht sein, unter Berücksichtigung von Toxizität oder Suchtpotenzial der Emissionen die Emissionswerte für Teer, Nikotin und Kohlenmonoxid zu senken oder Höchstwerte für andere Emissionen von Tabakerzeugnissen festzusetzen.

- (13) Um ihre Regelungsaufgaben ausüben zu können, benötigen die Mitgliedstaaten und die Kommission umfassende Informationen über Inhaltsstoffe und Emissionen von Tabakerzeugnissen, um die Attraktivität, das Suchtpotenzial und die Toxizität von Tabakerzeugnissen sowie die mit ihrem Konsum verbundenen Gesundheitsrisiken bewerten zu können. Die bestehenden Meldepflichten betreffend Inhaltsstoffe und Emissionen sollten daher verschärft werden. Zusätzliche erweiterte Meldepflichten sollten in Bezug auf Zusatzstoffe festgelegt werden, die in einer Prioritätenliste aufgenommen sind, um unter anderem ihre Toxizität, ihr Suchtpotenzial und ihre krebserzeugenden, erbgutverändernden oder fortpflanzungsgefährdenden Eigenschaften (im Folgenden „CMR-Eigenschaften“), auch in verbrannter Form, zu bewerten. Der durch diese erweiterten Meldepflichten für KMU entstehende Verwaltungsaufwand sollte so weit wie möglich begrenzt werden. Solche Meldepflichten stehen im Einklang mit der Pflicht der Union, für ein hohes Schutzniveau im Bereich der menschlichen Gesundheit zu sorgen.
- (14) Die derzeit verwendeten unterschiedlichen Meldeformate erschweren es Herstellern und Importeuren, ihren Meldepflichten nachzukommen und machen es für die Mitgliedstaaten und die Kommission aufwändig, die eingehenden Informationen zu vergleichen, zu analysieren und daraus Schlussfolgerungen zu ziehen. Es sollte daher ein verpflichtendes einheitliches Format für die Meldung von Inhaltsstoffen und Emissionen geben. Es sollte gewährleistet werden, dass die Produktinformationen für die Allgemeinheit so transparent wie möglich sind und zugleich die Geschäftsgeheimnisse der Hersteller von Tabakerzeugnissen angemessen berücksichtigt werden. Bestehende Systeme für die Meldung von Inhaltsstoffen sollten berücksichtigt werden.
- (15) Das Fehlen eines harmonisierten Ansatzes für die Regelung der Inhaltsstoffe von Tabakerzeugnissen behindert das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts und hat negative Auswirkungen auf den freien Warenverkehr in der Union. Einige Mitgliedstaaten haben Rechtsvorschriften erlassen oder bindende Vereinbarungen mit der Industrie getroffen, um bestimmte Inhaltsstoffe zuzulassen oder zu verbieten. Bestimmte Inhaltsstoffe sind somit in bestimmten Mitgliedstaaten geregelt, in anderen nicht. Abweichende Ansätze verfolgen die Mitgliedstaaten auch hinsichtlich der Zusatzstoffe in Zigarettenfiltern oder der Zusatzstoffe, die den Tabakrauch färben. Ohne eine Harmonisierung dürften die Behinderungen auf dem Binnenmarkt in den kommenden Jahren größer werden, wenn die Umsetzung des FCTC und der einschlägigen FCTC-Leitlinien in der Union und die Erfahrungen der Rechtsordnungen außerhalb der Union berücksichtigt werden. In den FCTC-Leitlinien zu den Regelungen bezüglich der Inhaltsstoffe von Tabakerzeugnissen und der Bekanntgabe von Angaben über Tabakerzeugnisse wird insbesondere ein Verzicht auf Inhaltsstoffe gefordert, die die Schmeckhaftigkeit erhöhen, die den Eindruck erwecken, dass Tabakerzeugnisse einen gesundheitlichen Nutzen hätten, die mit Energie und Vitalität assoziiert werden oder die färbende Eigenschaften haben.
- (16) Die Wahrscheinlichkeit unterschiedlicher Vorschriften wird noch durch die Bedenken im Zusammenhang mit Tabakerzeugnissen erhöht, die ein charakteristisches Aroma außer Tabakaroma haben, welches möglicherweise den Einstieg in den Tabakkonsum erleichtert oder die Konsumgewohnheiten beeinflusst. Maßnahmen, mit denen ungerechtfertigte Unterschiede bei der Behandlung verschiedener Arten aromatisierter Zigaretten eingeführt würden, sollten vermieden werden. Jedoch sollte der Verkauf von Erzeugnissen mit charakteristischen Aromen mit höheren Verkaufsmengen über einen längeren Zeitraum hinweg eingestellt werden, um den Verbrauchern ausreichend Zeit zu geben, zu anderen Erzeugnissen zu wechseln.
- (17) Das Verbot von Tabakerzeugnissen mit charakteristischen Aromen schließt die Verwendung einzelner Zusatzstoffe nicht vollständig aus, zwingt die Hersteller jedoch, den Zusatzstoff oder die Kombination von Zusatzstoffen so weit zu reduzieren, dass die Zusatzstoffe kein charakteristisches Aroma mehr verleihen. Die Verwendung von Zusatzstoffen, die bei der Herstellung von Tabakerzeugnissen benötigt werden, etwa Zucker als Ersatz für während des Trocknungsprozesses verlorengegangenen Zucker, sollte zulässig sein, solange diese Zusatzstoffe nicht zu einem charakteristischen Aroma führen oder das Suchtpotenzial, die Toxizität oder die CMR-Eigenschaften des Produkts erhöhen. Eine unabhängige europäische Beratergruppe sollte bei dieser Entscheidungsfindung unterstützend tätig werden. Bei der Anwendung dieser Richtlinie sollte es weder zur Diskriminierung zwischen verschiedenen Tabaksorten kommen, noch sollte eine Produktdifferenzierung verhindert werden.
- (18) Bestimmte Zusatzstoffe werden verwendet, um den Eindruck zu erwecken, dass Tabakerzeugnisse einen gesundheitlichen Nutzen haben, weniger Risiken für die Gesundheit bergen oder die geistige Wachsamkeit und die körperliche Leistungsfähigkeit steigern. Diese Zusatzstoffe sowie Zusatzstoffe, die in unverbrannter Form CMR-Eigenschaften aufweisen, sollten verboten werden, um die Einheitlichkeit der Vorschriften in der Union sowie ein hohes Niveau des Schutzes der menschlichen Gesundheit zu gewährleisten. Zusatzstoffe, die das Suchtpotenzial und die Toxizität steigern, sollten ebenfalls verboten werden.

- (19) In Anbetracht dessen, dass der Schwerpunkt dieser Richtlinie auf jungen Menschen liegt, sollten Tabakerzeugnisse mit Ausnahme von Zigaretten und Tabak zum Selbstdrehen von bestimmten Anforderungen in Bezug auf die Inhaltsstoffe ausgenommen werden, solange es keine wesentliche Änderung der Umstände bezüglich der Verkaufsmengen oder der Konsumgewohnheiten bei jungen Menschen gibt.
- (20) Angesichts des allgemeinen Verkaufsverbots für Tabak zum oralen Gebrauch in der Union sollte die Zuständigkeit für die Regelung der Inhaltsstoffe von Tabak zum oralen Gebrauch, wozu eine gründliche Kenntnis der spezifischen Merkmale dieses Produkts und der betreffenden Konsumgewohnheiten erforderlich ist, im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip weiterhin bei Schweden liegen, in dem der Verkauf dieses Produkts gemäß Artikel 151 der Akte über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens zugelassen ist.
- (21) Im Einklang mit dem Zweck dieser Richtlinie, nämlich das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts für Tabakerzeugnisse und verwandte Erzeugnisse zu erleichtern — ausgehend von einem hohen Gesundheitsschutzniveau besonders für junge Menschen —, und im Einklang mit der Empfehlung 2003/54/EG des Rates <sup>(1)</sup> sollten die Mitgliedstaaten dazu angehalten werden, den Verkauf dieser Erzeugnisse an Kinder und Jugendliche zu verhindern, indem sie geeignete Maßnahmen zur Festlegung und Durchsetzung von Altersgrenzen erlassen.
- (22) Es gibt immer noch Unterschiede zwischen den einzelstaatlichen Vorschriften zur Kennzeichnung von Tabakerzeugnissen, insbesondere in Bezug auf die Verwendung von kombinierten gesundheitsbezogenen Warnhinweisen (bestehend aus einem Bild und einem Text), Informationen über Raucherentwöhnungsangebote und Werbeelementen in und auf Packungen.
- (23) Diese Unterschiede können ein Handelshemmnis darstellen und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts für Tabakerzeugnisse behindern, weswegen sie beseitigt werden sollten. Außerdem sind Verbraucher in einigen Mitgliedstaaten möglicherweise besser über die von Tabakerzeugnissen ausgehenden Gesundheitsrisiken informiert als Verbraucher in anderen Mitgliedstaaten. Ohne weitere Maßnahmen auf Unionsebene dürften sich die bereits vorhandenen Unterschiede in den kommenden Jahren noch vergrößern.
- (24) Eine Anpassung der Kennzeichnungsbestimmungen ist ferner notwendig, um die auf Unionsebene geltenden Vorschriften an internationale Entwicklungen anzugleichen. Beispielsweise fordern die FCTC-Leitlinien über die Verpackung und Etikettierung von Tabakerzeugnissen große bildliche Warnhinweise auf beiden Hauptdarstellungsflächen, obligatorische Entwöhnungsinformationen und strenge Vorschriften gegen irreführende Angaben. Die Bestimmungen über irreführende Informationen sollen das generelle Verbot irreführender Praktiken im Geschäftsverkehr zwischen Unternehmen und Verbrauchern gemäß der Richtlinie 2005/29/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ergänzen <sup>(2)</sup>.

Mitgliedstaaten, die Steuerzeichen oder nationale Kennzeichnungen für Steuerzwecke auf Verpackungen von Tabakerzeugnissen nutzen, könnten in einigen Fällen bestimmen müssen, dass diese Steuerzeichen oder Kennzeichnungen anders zu platzieren sind, damit die Warnhinweise gemäß dieser Richtlinie und den FCTC-Leitlinien am oberen Ende der Hauptdarstellungsflächen erscheinen. Es sollte Übergangsbestimmungen geben, die den Mitgliedstaaten gestatten, am oberen Ende von Packungen angebrachte Steuerzeichen oder nationale Kennzeichnungen für Steuerzwecke für einen bestimmten Zeitraum nach Umsetzung der Richtlinie beizubehalten.

- (25) Außerdem sollten die Kennzeichnungsbestimmungen an neue wissenschaftliche Erkenntnisse angepasst werden. Zum Beispiel hat sich die Angabe der Höhe der Teer-, Nikotin- und Kohlenmonoxidemissionswerte auf Zigarettenpackungen als irreführend erwiesen, da sie die Verbraucher glauben macht, dass bestimmte Zigaretten weniger schädlich seien als andere. Untersuchungen deuten im Übrigen darauf hin, dass große kombinierte gesundheitsbezogene Warnhinweise, die aus einem textlichen Warnhinweis und einer dazu passenden Farbfotografie bestehen, wirksamer sind als reine textliche Warnhinweise. Kombinierte gesundheitsbezogene Warnhinweise sollten daher unionsweit vorgeschrieben werden und signifikante und sichtbare Teile der Packungsfläche einnehmen. Für alle gesundheitsbezogenen Warnhinweise sollten Mindestmaße festgelegt werden, um deren Sichtbarkeit und Wirksamkeit zu gewährleisten.

<sup>(1)</sup> Empfehlung 2003/54/EG des Rates vom 2. Dezember 2002 zur Prävention des Rauchens und für Maßnahmen zur gezielteren Eindämmung des Tabakkonsums (ABl. L 22 vom 25.1.2003, S. 31).

<sup>(2)</sup> Richtlinie 2005/29/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2005 über unlautere Geschäftspraktiken von Unternehmen gegenüber Verbrauchern im Binnenmarkt und zur Änderung der Richtlinie 84/450/EWG des Rates, der Richtlinien 97/7/EG, 98/27/EG und 2002/65/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates (Richtlinie über unlautere Geschäftspraktiken) (ABl. L 149 vom 11.6.2005, S. 22).

- (26) Es sollte weiterhin möglich sein, Rauchtabakerzeugnisse, mit Ausnahme von Zigaretten und Tabak zum Selbstdrehen, die hauptsächlich von älteren Verbrauchern und kleinen Bevölkerungsgruppen konsumiert werden, von bestimmten Kennzeichnungsbestimmungen auszunehmen, solange es keine wesentliche Änderung der Umstände bezüglich der Verkaufsmengen oder der Konsumgewohnheiten bei jungen Menschen gibt. Für die Kennzeichnung dieser anderen Tabakerzeugnisse sollten eigene Regeln gelten. Die Sichtbarkeit von gesundheitsbezogenen Warnhinweisen auf rauchlosen Tabakerzeugnissen sollte gewährleistet sein. Die gesundheitsbezogenen Warnhinweise sollten daher auf den beiden Hauptflächen der Verpackungen von rauchlosen Tabakerzeugnissen angebracht werden. In Bezug auf Wasserpfeifentabak, der häufig als weniger schädlich als herkömmliche Rauchtabakerzeugnisse gilt, sollte die Kennzeichnungsregelung vollständig Anwendung finden, um eine Irreführung der Verbraucher zu vermeiden.
- (27) Tabakerzeugnisse oder ihre Packungen könnten Verbraucher und insbesondere junge Menschen irreführen, indem sie suggerieren, dass die Produkte weniger schädlich seien. Dies gilt zum Beispiel, wenn bestimmte Wörter oder Merkmale verwendet werden, wie die Wörter „niedriger Teergehalt“, „light“, „ultra-light“, „mild“, „natürlich“, „ökologisch“, „ohne Zusatzstoffe“, „ohne Aromastoffe“, „slim“ oder bestimmte Namen, Bilder, figurative oder sonstige Zeichen. Weitere irreführende Elemente und Merkmale können unter anderem sein: Beilagen oder sonstiges zusätzliches Material, zum Beispiel anhaftende Beschriftungen, Aufkleber, Werbeanlagen, Rubbelkarten und Umhüllungen oder auch die Form des Tabakerzeugnisses selbst. Bestimmte Packungen und Tabakerzeugnisse könnten Verbraucher ferner mit falschen Versprechungen im Hinblick auf Gewichtsabnahme, Sex-Appeal, den sozialen Status, das Sozialleben oder Eigenschaften wie Weiblichkeit, Männlichkeit oder Eleganz in die Irre führen. Ebenso könnten die Größe und die Aufmachung der einzelnen Zigaretten beim Verbraucher den irrigen Eindruck erwecken, das Produkt sei weniger schädlich. Weder die Packungen noch die Außenverpackungen von Tabakerzeugnissen sollten aufgedruckte Gutscheine, Ermäßigungen, Erwähnungen von kostenloser Abgabe, 2-für-1-Angebote oder ähnliche Angebote enthalten, die den Verbrauchern wirtschaftliche Vorteile suggerieren können und ihnen somit einen Anreiz zum Kauf dieser Tabakerzeugnisse geben.
- (28) Zur Gewährleistung von Integrität und Sichtbarkeit der gesundheitsbezogenen Warnhinweise und zur Maximierung ihrer Wirkung sollte es Bestimmungen zu den Abmessungen der gesundheitsbezogenen Warnhinweise und zu bestimmten Aspekten der Aufmachung von Packungen von Tabakerzeugnissen, unter anderem zur Form und zum Öffnungsmechanismus, geben. Wird eine Quaderform für die Packung vorgeschrieben, so sollten abgerundete oder abgeschrägte Kanten als akzeptabel angesehen werden, sofern der gesundheitsbezogene Warnhinweis eine gleichwertige Fläche wie die Fläche auf einer Verpackung ohne solche Kanten einnimmt. Die Mitgliedstaaten haben unterschiedliche Bestimmungen für die Mindestzahl der Zigaretten pro Packung. Diese Regeln sollten einander ungehindert werden, damit der ungehinderte Verkehr der betreffenden Produkte gewährleistet ist.
- (29) Es werden erhebliche Mengen illegaler Produkte in Verkehr gebracht, die der Richtlinie 2001/37/EG nicht genügen, und es gibt Anzeichen dafür, dass diese Mengen zunehmen könnten. Diese illegalen Produkte untergraben den ungehinderten Verkehr legaler Produkte und den Schutz, den die Rechtsvorschriften zur Eindämmung des Tabakkonsums bieten. Im Übrigen verpflichtet das FCTC die Union, im Zuge einer umfassenden Unionspolitik zur Eindämmung des Tabakkonsums gegen illegale Tabakerzeugnisse, einschließlich der illegal in die Union eingeführten Tabakerzeugnisse, vorzugehen. Es sollte daher vorgeschrieben werden, dass Packungen von Tabakerzeugnissen mit einem individuellen Erkennungsmerkmal und Sicherheitsmerkmalen gekennzeichnet sind und dass ihre Verbringungen erfasst werden, damit sich diese Produkte in der gesamten Union verfolgen lassen und damit ihre Übereinstimmung mit der Richtlinie überwacht und durchgesetzt werden kann. Außerdem sollte die Einführung von Sicherheitsmerkmalen vorgeschrieben werden, die es leichter machen, zu überprüfen, ob die Tabakerzeugnisse echt sind oder nicht.
- (30) Auf Unionsebene sollten ein interoperables System für die Verfolgung und Rückverfolgung und Sicherheitsmerkmale entwickelt werden. Zunächst sollten die Bestimmungen für das Verfolgungs- und Rückverfolgungssystem sowie für die Sicherheitsmerkmale nur für Zigaretten und Tabak zum Selbstdrehen gelten. Dies würde es Herstellern anderer Tabakerzeugnisse ermöglichen, sich die gesammelten Erfahrungen zunutze zu machen, bevor das Verfolgungs- und Rückverfolgungssystem und die Sicherheitsmerkmale auf diese anderen Tabakerzeugnisse Anwendung finden.
- (31) Zur Gewährleistung von Unabhängigkeit und Transparenz des Systems für die Verfolgung und Rückverfolgung sollten die Hersteller von Tabakerzeugnissen unter der Aufsicht eines externen Prüfers Verträge mit unabhängigen Dritten über die Datenspeicherung schließen. Die Kommission sollte die Eignung solcher Verträge billigen, und sie sollten von einem unabhängigen externen Prüfer überwacht werden. Die Daten über das Verfolgungs- und Rückverfolgungssystem sollten getrennt von anderen unternehmensbezogenen Daten aufbewahrt werden und sich unter der Kontrolle der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und der Kommission befinden und diesen jederzeit zugänglich sein.

- (32) Gemäß der Richtlinie 89/622/EWG des Rates <sup>(1)</sup> war der Verkauf bestimmter Tabake zum oralen Gebrauch in den Mitgliedstaaten verboten. Mit der Richtlinie 2001/37/EG wurde dieses Verbot bestätigt. Artikel 151 der Akte über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens sieht für Schweden eine Ausnahme von dem Verbot vor. Das Verkaufsverbot für Tabak zum oralen Gebrauch sollte beibehalten werden, damit verhindert wird, dass ein Produkt in die Union (abgesehen von Schweden) gelangt, das suchterzeugend ist und gesundheitsschädigende Wirkungen hat. Bei anderen rauchlosen Tabakerzeugnissen, die nicht für den Massenmarkt hergestellt werden, werden strenge Kennzeichnungsvorschriften und bestimmte Vorschriften in Bezug auf ihre Inhaltsstoffe als ausreichend angesehen, um eine über den herkömmlichen Konsum dieser Erzeugnisse hinausgehende Expansion auf den Märkten einzudämmen.
- (33) Der grenzüberschreitende Verkauf von Tabakerzeugnissen im Fernabsatz kann den Zugang zu Tabakerzeugnissen erleichtern, die nicht dieser Richtlinie genügen. Zudem besteht eine erhöhte Gefahr, dass Jugendliche Zugang zu Tabakerzeugnissen erhalten könnten. Somit besteht die Gefahr, dass Vorschriften zur Eindämmung des Tabakkonsums untergraben werden könnten. Deshalb sollte es den Mitgliedstaaten möglich sein, den grenzüberschreitenden Verkauf im Fernabsatz zu verbieten. Ist der grenzüberschreitende Verkauf im Fernabsatz nicht verboten, so sind gemeinsame Vorschriften über die Registrierung von Verkaufsstellen, die diesen Verkauf betreiben, im Hinblick auf die Gewährleistung der Wirksamkeit dieser Richtlinie angemessen. Die Mitgliedstaaten sollten im Einklang mit Artikel 4 Absatz 3 des Vertrags über die Europäische Union (EUV) zusammenarbeiten, um die Durchführung dieser Richtlinie zu erleichtern, und zwar insbesondere in Bezug auf Maßnahmen hinsichtlich des grenzüberschreitenden Verkaufs von Tabakerzeugnissen im Fernabsatz.
- (34) Alle Tabakerzeugnisse können Todesfälle, Morbidität und Behinderungen verursachen. Daher sollte ihre Herstellung, ihr Vertrieb und ihr Konsum geregelt werden. Es ist daher wichtig, Entwicklungen im Zusammenhang mit neuartigen Tabakerzeugnissen zu beobachten. Den Herstellern und Importeuren neuartiger Tabakerzeugnisse sollte daher — unbeschadet der Befugnis der Mitgliedstaaten, diese neuartigen Tabakerzeugnisse zu verbieten oder zuzulassen — eine Meldepflicht für neuartige Tabakerzeugnisse auferlegt werden.
- (35) Damit gleiche Ausgangsbedingungen gewährleistet sind, sollten neuartige Tabakerzeugnisse, die Tabakerzeugnisse im Sinne dieser Richtlinie sind, den Anforderungen dieser Richtlinie genügen.
- (36) Elektronische Zigaretten und Nachfüllbehälter sollten durch diese Richtlinie reguliert werden, es sei denn, sie fallen aufgrund ihrer Bestimmung oder Funktion unter die Richtlinie 2001/83/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> oder die Richtlinie 93/42/EWG des Rates <sup>(3)</sup>. In Bezug auf diese Produkte gelten in den Mitgliedstaaten voneinander abweichende Rechtsvorschriften und Verfahrensweisen, einschließlich in Bezug auf Sicherheitsanforderungen, weshalb zur Verbesserung des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarkts ein Tätigwerden der Union erforderlich ist. Bei der Regulierung dieser Produkte sollte einem hohen Schutzniveau für die öffentliche Gesundheit Rechnung getragen werden. Um es den Mitgliedstaaten zu ermöglichen, ihre Aufsichts- und Kontrollaufgaben wahrzunehmen, sollten die Hersteller und Importeure von elektronischen Zigaretten und Nachfüllbehältern dazu verpflichtet werden, die entsprechenden Produkte zu melden, bevor diese in Verkehr gebracht werden.
- (37) Die Mitgliedstaaten sollten gewährleisten, dass elektronische Zigaretten und Nachfüllbehälter den wesentlichen Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen. Ist der Hersteller eines entsprechenden Produkts nicht in der Union niedergelassen, so sollte der Importeur des Produkts die Verantwortung in Bezug auf die Konformität dieser Produkte mit dieser Richtlinie tragen.
- (38) Das Inverkehrbringen nikotinhaltiger Flüssigkeiten sollte im Rahmen dieser Richtlinie nur zugelassen sein, wenn ihr Nikotingehalt 20 mg/ml nicht übersteigt. Diese Konzentration ermöglicht eine Nikotinabgabe, die mit der erlaubten Nikotindosis vergleichbar ist, die bei einer Standardzigarette während der Zeit anfällt, die für das Rauchen einer solchen Zigarette benötigt wird. Um die mit Nikotin verbundenen Risiken zu begrenzen, sollten Höchstgrößen für Nachfüllbehälter, Tanks und Kartuschen festgelegt werden.
- (39) Im Rahmen dieser Richtlinie sollten nur elektronische Zigaretten in den Verkehr gebracht werden, die Nikotindosen auf einem gleichmäßigen Niveau abgeben. Die Abgabe von Nikotindosen auf gleichmäßigem Niveau unter normalen Gebrauchsbedingungen ist aus Gründen des Gesundheitsschutzes, der Sicherheit und der Qualität notwendig, auch um das Risiko des versehentlichen Konsums hoher Dosen zu vermeiden.
- (40) Elektronische Zigaretten und Nachfüllbehälter könnten in den Händen von Kindern ein Gesundheitsrisiko darstellen. Deshalb ist es erforderlich, dafür Sorge zu tragen, dass diese Produkte kindergesichert und manipulationsicher sind, einschließlich durch der Sicherheit des Kindes dienende Kennzeichnungen sowie kindergesicherte Verschlüsse und Öffnungsmechanismen.

<sup>(1)</sup> Richtlinie 89/622/EWG des Rates vom 13. November 1989 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Etikettierung von Tabakerzeugnissen sowie zum Verbot bestimmter Tabake zum oralen Gebrauch (ABl. L 359 vom 8.12.1989, S. 1).

<sup>(2)</sup> Richtlinie 2001/83/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. November 2001 zur Schaffung eines Gemeinschaftskodexes für Humanarzneimittel (ABl. L 311 vom 28.11.2001, S. 67).

<sup>(3)</sup> Richtlinie 93/42/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 über Medizinprodukte (ABl. L 169 vom 12.7.1993, S. 1).



- (41) Da Nikotin ein toxischer Stoff ist, und in Anbetracht der potenziellen Gesundheits- und Sicherheitsrisiken auch für Personen, für die das Produkt nicht bestimmt ist, sollte nikotinhaltige Flüssigkeit nur in elektronischen Zigaretten oder Nachfüllbehältern, die bestimmte Sicherheits- und Qualitätsanforderungen erfüllen, in den Verkehr gebracht werden. Es muss sichergestellt werden, dass elektronische Zigaretten während des Gebrauchs und Nachfüllens nicht brechen oder auslaufen.
- (42) Die Kennzeichnung und die Verpackung dieser Produkte sollten ausreichende und geeignete Angaben zu ihrem sicheren Gebrauch aufweisen, um die menschliche Gesundheit und Sicherheit zu schützen, sie sollten angemessene gesundheitsbezogene Warnhinweise tragen und sie sollten keine irreführenden Elemente oder Merkmale enthalten.
- (43) Unterschiede zwischen nationalem Recht und Verfahrensweisen im Bereich Werbung für und Sponsoring von elektronischen Zigaretten stellen ein Hindernis für den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr dar und bewirken ein spürbares Risiko von Wettbewerbsverzerrungen. Ohne ein weiteres Tätigwerden auf Unionsebene dürften diese Unterschiede in den kommenden Jahren noch zunehmen, auch in Anbetracht des wachsenden Marktes für elektronische Zigaretten und Nachfüllbehälter. Deshalb ist es notwendig, die nationalen Vorschriften über Werbung und Sponsoring solcher Produkte, die grenzüberschreitende Wirkung haben, — ausgehend von einem hohen Gesundheitsschutzniveau — anzugleichen. Elektronische Zigaretten können sich zu einem Mittel für den Einstieg in die Nikotinabhängigkeit und letztlich in den herkömmlichen Tabakkonsum entwickeln, da mit ihnen der Vorgang des Rauchens nachgeahmt und normalisiert wird. Aus diesem Grund sollte ein restriktiver Ansatz in Bezug auf die Werbung für elektronische Zigaretten und Nachfüllbehälter verfolgt werden.
- (44) Für die Wahrnehmung ihrer Regulierungsaufgaben benötigen die Kommission und die Mitgliedstaaten umfassende Informationen über die Marktentwicklungen bei elektronischen Zigaretten und Nachfüllbehältern. Deshalb sollten den Herstellern und Importeuren dieser Produkte Meldepflichten in Bezug auf die Verkaufsmengen, die Präferenzen verschiedener Verbrauchergruppen und die Art des Verkaufs auferlegt werden. Es sollte sichergestellt werden, dass diese Informationen der Allgemeinheit unter gebührender Berücksichtigung des notwendigen Schutzes von Geschäftsgeheimnissen zugänglich gemacht werden.
- (45) Zur Gewährleistung einer angemessenen Marktüberwachung durch die Mitgliedstaaten ist es erforderlich, dass Hersteller, Importeure und Vertreiber über ein geeignetes System zur Überwachung und Erfassung vermuteter schädlicher Auswirkungen sowie zur Unterrichtung der zuständigen Behörden über derartige Auswirkungen verfügen, sodass geeignete Maßnahmen getroffen werden können. Es ist gerechtfertigt, eine Schutzklausel vorzusehen, die die Mitgliedstaaten ermächtigen würde, Maßnahmen gegen ernste Risiken für die öffentliche Gesundheit zu ergreifen.
- (46) Vor dem Hintergrund, dass sich der Markt für elektronische Zigaretten in der Entwicklung befindet, ist es möglich, dass bestimmte in den Verkehr gebrachte elektronische Zigaretten oder Nachfüllbehälter oder Arten von elektronischen Zigaretten oder Nachfüllbehältern ein unvorhergesehenes Risiko für die menschliche Gesundheit darstellen könnten, obwohl sie den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen. Daher ist es ratsam, ein Verfahren zum Umgang mit diesem Risiko vorzusehen, das die Möglichkeit für einen Mitgliedstaat einschließen sollte, vorläufige geeignete Maßnahmen zu erlassen. Diese vorläufigen geeigneten Maßnahmen könnten das Verbot des Inverkehrbringens bestimmter elektronischer Zigaretten oder Nachfüllbehälter oder Arten von elektronischen Zigaretten oder Nachfüllbehältern umfassen. In diesem Zusammenhang sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um das Inverkehrbringen bestimmter elektronischer Zigaretten oder Nachfüllbehälter oder von Arten von elektronischen Zigaretten oder Nachfüllbehältern zu verbieten. Der Kommission sollte diese Befugnis ebenfalls übertragen werden, wenn mindestens drei Mitgliedstaaten die betreffenden Produkte aus hinreichend berechtigten Gründen verboten haben und es erforderlich ist, dieses Verbot auf alle Mitgliedstaaten auszudehnen, damit das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts für mit dieser Richtlinie konforme Produkte, die nicht die gleichen gesundheitlichen Risiken aufweisen, gewährleistet ist. Die Kommission sollte über die mit nachfüllbaren elektronischen Zigaretten verbundenen potenziellen Risiken spätestens bis zum 20. Mai 2016 berichten.
- (47) Mit dieser Richtlinie werden nicht sämtliche Aspekte der elektronischen Zigaretten oder Nachfüllbehälter harmonisiert. So wird den Mitgliedstaaten beispielsweise die Verantwortung für den Erlass von Regelungen für Aromen überlassen. Es könnte für die Mitgliedstaaten sinnvoll sein in Erwägung zu ziehen, das Inverkehrbringen von aromatisierten Produkten zu erlauben. Dabei sollten sie die potenzielle Attraktivität derartiger Produkte für Jugendliche und Nichtraucher bedenken. Jegliches Verbot von derartigen aromatisierten Produkten müsste gemäß der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(1)</sup> gerechtfertigt und mitgeteilt werden.

(<sup>1</sup>) Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften (ABl. L 204 vom 21. Juli 1998, S. 37).

- (48) Ferner werden mit dieser Richtlinie weder die Vorschriften über rauchfreie Zonen oder heimische Verkaufsmodalitäten oder heimischer Werbung oder „brand-stretching“ (Verwendung von Tabak-Markennamen bei anderen tabakfremden Produkten oder Dienstleistungen) harmonisiert noch wird mit ihr eine Altersgrenze für elektronische Zigaretten oder Nachfüllbehälter eingeführt. In jedem Fall sollte die Aufmachung elektronischer Zigaretten oder Nachfüllbehälter und die Werbung dafür nicht zur Förderung des Tabakkonsums oder zu Verwechslungen mit Tabakerzeugnissen führen. Den Mitgliedstaaten steht es frei, diese Angelegenheiten in den Grenzen ihrer eigenen Zuständigkeit zu regeln, und sie werden dazu ermutigt, dies zu tun.
- (49) Pflanzliche Raucherzeugnisse sind in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich geregelt und gelten trotz des von ihrer Verbrennung ausgehenden Gesundheitsrisikos oft als unschädlich oder weniger schädlich. Häufig wissen die Verbraucher nicht, welche Stoffe diese Erzeugnisse enthalten. Damit der Binnenmarkt reibungslos funktioniert und die Verbraucher besser informiert sind, sollten für diese Produkte einheitliche Kennzeichnungsbestimmungen und Meldungen von Inhaltsstoffen auf EU-Ebene eingeführt werden.
- (50) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse hinsichtlich der Erstellung und Aktualisierung einer Prioritätenliste von Zusatzstoffen im Rahmen der verschärften Meldepflichten, hinsichtlich der Festlegung und Aktualisierung des Formats für die Meldung der Inhaltsstoffe und zur Verbreitung dieser Informationen, hinsichtlich der Bestimmung, ob ein Tabakerzeugnis ein charakteristisches Aroma oder erhöhte Toxizitäts- und Suchtpotenzialwerte oder CMR-Eigenschaften hat, hinsichtlich der Methodik für die Bestimmung, ob ein Tabakerzeugnis ein charakteristisches Aroma hat, hinsichtlich der Verfahren für die Einrichtung und die Funktionsweise einer unabhängigen Beratergruppe auf Unionsebene für die Bestimmung von Tabakerzeugnissen mit charakteristischen Aromen, hinsichtlich der genauen Anordnung der gesundheitsbezogenen Warnhinweise auf Tabak zum Selbstdrehen in Beuteln, hinsichtlich der technischen Spezifikationen für Gestaltung, Layout und Form der kombinierten gesundheitsbezogenen Warnhinweise, hinsichtlich der technischen Standards für die Errichtung und den Betrieb des für die Verfolgung und Rückverfolgung eingesetzten Systems, der Gewährleistung der Konformität des individuellen Erkennungsmerkmals und der Sicherheitsmerkmale, hinsichtlich der Einrichtung eines einheitlichen Formats für die Mitteilung von elektronischen Zigaretten und Nachfüllbehältern und der technischen Normen für die Nachfüllmechanismen dieser Produkte übertragen werden. Diese Durchführungsbefugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> ausgeübt werden.
- (51) Um sicherzustellen, dass diese Richtlinie voll funktionsfähig ist und um sie an technische, wissenschaftliche und internationale Entwicklungen anzupassen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte hinsichtlich der Festsetzung und Anpassung der Emissionshöchstwerte und der Methoden für die Messung dieser Emissionen, der Festsetzung der Höchstwerte für Zusatzstoffe, die ein charakteristisches Aroma erzeugen oder die die Toxizität oder das Suchtpotenzial steigern, der Rücknahme bestimmter Ausnahmeregelungen für Tabakerzeugnisse mit Ausnahme von Zigaretten und von Tabak zum Selbstdrehen, der Anpassung der gesundheitsbezogenen Warnhinweise, der Einrichtung und Anpassung der Bilderbibliothek, der Festlegung der Kernelemente der im Rahmen des Systems für die Verfolgung und Rückverfolgung zu schließenden Verträge über Datenspeicherung sowie der Ausdehnung der von den Mitgliedstaaten hinsichtlich bestimmter elektronischer Zigaretten oder Nachfüllbehälter oder Arten von elektronischen Zigaretten oder Nachfüllbehältern erlassenen Maßnahmen auf die gesamte Union zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeiten 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.
- (52) Die Kommission sollte die Entwicklungen im Zusammenhang mit der Umsetzung und den Auswirkungen dieser Richtlinie beobachten und bis zum 21. Mai 2021 und erforderlichenfalls auch danach einen Bericht vorlegen, damit beurteilt werden kann, ob Änderungen dieser Richtlinie erforderlich sind. Dieser Bericht sollte Informationen über die Packungsflächen von Tabakerzeugnissen, die nicht durch diese Richtlinie geregelt werden, über Marktentwicklungen bei neuartigen Tabakerzeugnissen, über Marktentwicklungen, die eine wesentliche Änderung der Umstände ergeben, sowie über Marktentwicklungen in Bezug auf und Verbraucherwahrnehmung bei Slim-Zigaretten, Wasserfeifentabak sowie elektronischen Zigaretten und Nachfüllbehältern umfassen.

Die Kommission sollte bei einem Bericht über die Machbarkeit, die Vorteile und die möglichen Auswirkungen eines europäischen Systems zur Regelung der in Tabakerzeugnissen verwendeten Inhaltsstoffe, einschließlich der Machbarkeit und der Vorteile einer auf Unionsebene zu erstellenden Liste der Inhaltsstoffe, die in Tabakerzeugnissen

<sup>(1)</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

verwendet werden, darin vorkommen oder Tabakerzeugnissen zugesetzt werden können (einer sogenannten „Positivliste“), ausarbeiten. Bei der Ausarbeitung dieses Berichts sollte die Kommission unter anderem die verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse über die toxische oder suchterzeugende Wirkung von Inhaltsstoffen bewerten.

- (53) Für Tabakerzeugnisse und verwandte Erzeugnisse, die den Anforderungen dieser Richtlinie entsprechen, sollte der freie Warenverkehr gelten. Da mit dieser Richtlinie nicht in allen Fällen ein gleiches Maß an Harmonisierung erreicht wird, sollten die Mitgliedstaaten unter bestimmten Bedingungen jedoch weiterhin befugt sein, in bestimmten Bereichen weitere Anforderungen zum Schutz der öffentlichen Gesundheit festzulegen. Dies gilt für Elemente der Aufmachung und Verpackung — einschließlich der Farbgebung — von Tabakerzeugnissen, die keine gesundheitsbezogenen Warnhinweise sind und für die diese Richtlinie eine erste Zusammenstellung grundlegender gemeinsamer Vorschriften vorgibt. Folglich könnten die Mitgliedstaaten beispielsweise Vorschriften zur weiteren Standardisierung der Verpackungen von Tabakerzeugnissen aufstellen, sofern diese Vorschriften mit dem AEUV und den WTO-Vorschriften vereinbar sind und die vollständige Anwendung dieser Richtlinie nicht behindern.
- (54) Um möglichen künftigen Marktentwicklungen Rechnung zu tragen, sollten die Mitgliedstaaten ferner die Möglichkeit haben, eine bestimmte Kategorie von Tabakerzeugnissen oder verwandten Erzeugnissen unter Hinweis auf die besondere Lage in dem betreffenden Mitgliedstaat zu verbieten, sofern dies durch die Notwendigkeit, die öffentliche Gesundheit zu schützen, gerechtfertigt ist, wobei zu berücksichtigen ist, dass mit dieser Richtlinie bereits ein hohes Gesundheitsschutzniveau erreicht wird. Die Mitgliedstaaten sollten der Kommission derartige strengere einzelstaatliche Vorschriften mitteilen.
- (55) Es sollte dem einzelnen Mitgliedstaat unbenommen bleiben, zu Aspekten, die nicht durch diese Richtlinie geregelt werden, nationale, für alle in diesem Mitgliedstaat in Verkehr gebrachte Produkte nationale Rechtsvorschriften aufrechtzuerhalten oder aufzustellen, sofern diese Vorschriften mit dem AEUV vereinbar sind und die vollständige Anwendung dieser Richtlinie nicht gefährden. Dementsprechend und unter den genannten Umständen könnte ein Mitgliedstaat unter anderem Zubehör regulieren oder verbieten, das für Tabakerzeugnisse (einschließlich Wasserpfeifen) und für pflanzliche Raucherzeugnisse verwendet wird, sowie Erzeugnisse regulieren oder verbieten, die einem bestimmten Tabakerzeugnis oder verwandten Erzeugnis äußerlich ähneln. Gemäß der Richtlinie 98/34/EG müssen nationale technische Vorschriften vorab mitgeteilt werden.
- (56) Die Mitgliedstaaten sollten dafür sorgen, dass personenbezogene Daten unter Beachtung der Bestimmungen und Vorkehrungen in der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> verarbeitet werden.
- (57) Diese Richtlinie gilt unbeschadet des Unionsrechts für die Verwendung und Kennzeichnung genetisch veränderter Organismen.
- (58) Gemäß der Gemeinsamen Politischen Erklärung vom 28. September 2011 der Mitgliedstaaten und der Kommission zu erläuternden Dokumenten <sup>(2)</sup> haben sich die Mitgliedstaaten verpflichtet, in begründeten Fällen zusätzlich zur Mitteilung ihrer Umsetzungsmaßnahmen ein oder mehrere Dokumente zu übermitteln, in dem bzw. denen der Zusammenhang zwischen den Bestandteilen einer Richtlinie und den entsprechenden Teilen innerstaatlicher Umsetzungsinstrumente erläutert wird. In Bezug auf diese Richtlinie hält der Gesetzgeber die Übermittlung derartiger Dokumente für gerechtfertigt.
- (59) Die Verpflichtung zur Achtung der Grundrechte und der Rechtsgrundsätze, die in der Charta der Grundrechte der Europäischen Union festgelegt sind, wird durch diese Richtlinie nicht geändert. Mehrere Grundrechte werden durch diese Richtlinie berührt. Daher muss sichergestellt werden, dass die den Herstellern, Importeuren und Vertreibern von Tabakerzeugnissen und verwandten Erzeugnissen auferlegten Verpflichtungen nicht nur ein hohes Gesundheits- und Verbraucherschutzniveau gewährleisten, sondern auch alle anderen Grundrechte wahren und mit Blick auf das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts verhältnismäßig sind. Bei der Anwendung dieser Richtlinie sollten das Unionsrecht und die einschlägigen internationalen Verpflichtungen eingehalten werden.
- (60) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Herstellung, die Aufmachung und den Verkauf von Tabakerzeugnissen und verwandten Erzeugnissen, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres

<sup>(1)</sup> Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31).

<sup>(2)</sup> ABl. C 369, vom 17.12.2011, S. 14.

Umfangs und ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 EUV verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### TITEL I

### GEMEINSAME BESTIMMUNGEN

#### Artikel 1

#### Gegenstand

Ziel dieser Richtlinie ist die Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten für

- a) die Inhaltsstoffe und Emissionen von Tabakerzeugnissen und die damit verbundenen Meldepflichten, einschließlich der Emissionshöchstwerte von Teer, Nikotin und Kohlenmonoxid von Zigaretten;
- b) bestimmte Aspekte der Kennzeichnung und Verpackung von Tabakerzeugnissen, unter anderem die gesundheitsbezogenen Warnhinweise, die auf den Packungen und den Außenverpackungen von Tabakerzeugnissen erscheinen müssen, sowie die Rückverfolgbarkeit und die Sicherheitsmerkmale, die für Tabakerzeugnisse angewendet werden, um ihre Übereinstimmung mit dieser Richtlinie zu gewährleisten;
- c) das Verbot des Inverkehrbringens von Tabak zum oralen Gebrauch;
- d) den grenzüberschreitenden Verkauf von Tabakerzeugnissen im Fernabsatz;
- e) die Pflicht zur Meldung neuartiger Tabakerzeugnisse;
- f) das Inverkehrbringen und die Kennzeichnung bestimmter Erzeugnisse, die mit Tabakerzeugnissen verwandt sind, nämlich elektronische Zigaretten und Nachfüllbehälter sowie pflanzliche Raucherzeugnisse,

damit — ausgehend von einem hohen Schutz der menschlichen Gesundheit, besonders für junge Menschen — das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts für Tabakerzeugnisse und verwandte Erzeugnisse erleichtert wird und die Verpflichtungen der Union im Rahmen des WHO-Rahmenübereinkommens zur Eindämmung des Tabakgebrauchs (Framework Convention on Tobacco Control, im Folgenden „FCTC“) eingehalten werden.

#### Artikel 2

#### Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „Tabak“ Blätter und andere natürliche verarbeitete oder unverarbeitete Teile der Tabakpflanze, einschließlich expandierten und rekonstituierten Tabaks;
2. „Pfeifentabak“ einen Tabak, der mittels eines Verbrennungsprozesses konsumiert werden kann und ausschließlich für die Verwendung in einer Pfeife bestimmt ist;
3. „Tabak zum Selbstdrehen“ einen Tabak, der von Verbrauchern oder Verkaufsstellen zum Fertigen von Zigaretten verwendet werden kann;
4. „Tabakerzeugnis“ ein Erzeugnis, das konsumiert werden kann und das, auch teilweise, aus genetisch verändertem oder genetisch nicht verändertem Tabak besteht;
5. „rauchloses Tabakerzeugnis“ ein Tabakerzeugnis, das nicht mittels eines Verbrennungsprozesses konsumiert wird, unter anderem Kautabak, Schnupftabak und Tabak zum oralen Gebrauch;
6. „Kautabak“ ein rauchloses Tabakerzeugnis, das ausschließlich zum Kauen bestimmt ist;
7. „Schnupftabak“ ein rauchloses Tabakerzeugnis, das über die Nase konsumiert werden kann;
8. „Tabak zum oralen Gebrauch“ alle Tabakerzeugnisse zum oralen Gebrauch – mit Ausnahme von Erzeugnissen, die zum Inhalieren oder Kauen bestimmt sind –, die ganz oder teilweise aus Tabak bestehen und die in Pulver- oder Granulatform oder in einer Kombination aus beiden Formen, insbesondere in Portionsbeuteln oder porösen Beuteln, angeboten werden;
9. „Rauchtabakerzeugnisse“ Tabakerzeugnisse mit Ausnahme von rauchlosen Tabakerzeugnissen;

10. „Zigarette“ eine Tabakrolle, die mittels eines Verbrennungsprozesses konsumiert werden kann und die in Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 2011/64/EU des Rates <sup>(1)</sup> näher definiert ist;
11. „Zigarre“ eine Tabakrolle, die mittels eines Verbrennungsprozesses konsumiert werden kann und in Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 2011/64/EU näher definiert ist;
12. „Zigarillo“ eine kleine Zigarrenart, die in Artikel 8 Absatz 1 der Richtlinie 2007/74/EG des Rates <sup>(2)</sup> genauer definiert ist;
13. „Wasserpfeifentabak“ ein Tabakerzeugnis, das mit Hilfe einer Wasserpfeife verwendet werden kann. Für die Zwecke dieser Richtlinie gilt Wasserpfeifentabak als Rauchtabakerzeugnis. Kann ein Erzeugnis sowohl in Wasserpfeifen als auch als Tabak zum Selbstdrehen verwendet werden, so gilt es als Tabak zum Selbstdrehen;
14. „neuartiges Tabakerzeugnis“ ein Tabakerzeugnis, das
  - a) nicht in eine der nachstehenden Kategorien fällt: Zigaretten, Tabak zum Selbstdrehen, Pfeifentabak, Wasserpfeifentabak, Zigarren, Zigarillos, Kautabak, Schnupftabak und Tabak zum oralen Gebrauch; und
  - b) nach dem 19. Mai 2014 in Verkehr gebracht wird;
15. „pflanzliches Raucherzeugnis“ ein Erzeugnis auf der Grundlage von Pflanzen, Kräutern oder Früchten, das keinen Tabak enthält und mittels eines Verbrennungsprozesses konsumiert werden kann;
16. „elektronische Zigarette“ ein Erzeugnis, das zum Konsum nikotinhaltigen Dampfes mittels eines Mundstücks verwendet werden kann, oder jeden Bestandteil dieses Produkts, einschließlich einer Kartusche, eines Tanks, und des Gerätes ohne Kartusche oder Tank. Elektronische Zigaretten können Einwegprodukte oder mittels eines Nachfüllbehälters oder eines Tanks nachfüllbar sein oder mit Einwegkartuschen nachgeladen werden;
17. „Nachfüllbehälter“ ein Behältnis, das nikotinhaltige Flüssigkeit enthält, die zum Nachfüllen einer elektronischen Zigarette verwendet werden kann;
18. „Inhaltsstoff“ Tabak, einen Zusatzstoff sowie jeden in einem endgültigen Tabakerzeugnis oder verwandten Erzeugnis vorhandenen Stoff oder Bestandteil, einschließlich Papier, Filter, Druckerfarben, Kapseln und Kleber;
19. „Nikotin“ die Nikotinalkaloide;
20. „Teer“ das wasserfreie nikotinfreie Rauchkondensat;
21. „Emissionen“ Stoffe, die freigesetzt werden, wenn ein Tabakerzeugnis oder ein verwandtes Erzeugnis bestimmungsgemäß verwendet wird, etwa Stoffe im Rauch oder Stoffe, die während der Verwendung rauchloser Tabakerzeugnisse freigesetzt werden;
22. „Höchstwert“ oder „Emissionshöchstwert“ den maximalen Gehalt oder die maximale Emission (einschließlich 0) eines Stoffs in einem Tabakerzeugnis, gemessen in Milligramm;
23. „Zusatzstoff“ einen Stoff mit Ausnahme von Tabak, der einem Tabakerzeugnis, einer Packung oder einer Außenverpackung zugesetzt wird;
24. „Aromastoff“ einen Zusatzstoff, der Geruch und/oder Geschmack verleiht;
25. „charakteristisches Aroma“ einen von Tabakgeruch bzw. -geschmack unterscheidbaren Geruch oder Geschmack, der durch einen Zusatzstoff oder eine Kombination von Zusatzstoffen erzeugt wird — unter anderem Früchte, Gewürze, Kräuter, Alkohol, Süßigkeiten, Menthol oder Vanille — und der vor oder beim Konsum des Tabakerzeugnisses bemerkbar ist;
26. „Suchtpotenzial“ das pharmakologische Potenzial eines Stoffs, eine Sucht zu erzeugen, einen Zustand, bei dem die Fähigkeit von Personen, ihr Verhalten zu kontrollieren, typischerweise dadurch beeinflusst wird, dass eine Belohnung oder eine Linderung von Entzugssymptomen oder beides herbeigeführt wird;

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2011/64/EU des Rates vom 21. Juni 2011 über die Struktur und die Sätze der Verbrauchsteuern auf Tabakwaren (ABl. L 176 vom 5.7.2011, S. 24).

<sup>(2)</sup> Richtlinie 2007/74/EG des Rates vom 20. Dezember 2007 über die Befreiung der von aus Drittländern kommenden Reisenden eingeführten Waren von der Mehrwertsteuer und den Verbrauchsteuern (ABl. L 346 vom 29.12.2007, S. 6).

27. „Toxizität“ das Ausmaß, in dem sich ein Stoff schädlich auf den menschlichen Organismus auswirken kann, einschließlich Langzeitwirkungen, in der Regel durch wiederholten oder regelmäßigen Konsum oder wiederholte oder regelmäßige Exposition;
28. „wesentliche Änderung der Umstände“ einen Anstieg der Absatzmengen in einer Erzeugniskategorie um mindestens 10 % in mindestens fünf Mitgliedstaaten, belegt durch Verkaufsdaten, die gemäß Artikel 5 Absatz 6 zu übermitteln sind, oder einen Anstieg des Niveaus der Verbreitung der Verwendung in der Verbrauchergruppe der unter 25-Jährigen um mindestens fünf Prozentpunkte in mindestens fünf Mitgliedstaaten in der jeweiligen Erzeugniskategorie, belegt durch den Eurobarometer-Sonderbericht 385 vom Mai 2012 oder durch gleichwertige Prävalenzstudien; eine wesentliche Änderung der Umstände gilt als nicht eingetreten, wenn die Verkaufsmenge der Erzeugniskategorie auf Einzelhandelsebene nicht mehr als 2,5 % des Gesamtverkaufs von Tabakerzeugnissen in der Union ausmacht;
29. „Außenverpackung“ eine Verpackung, in der Tabakerzeugnisse oder verwandte Erzeugnisse in Verkehr gebracht werden und in der sich eine Packung oder mehrere Packungen befinden; transparente Umhüllungen gelten nicht als Außenverpackung;
30. „Packung“ die kleinste Einzelverpackung eines Tabakerzeugnisses oder verwandten Erzeugnisses, die in Verkehr gebracht wird;
31. „Beutel“ eine Packung Tabak zum Selbstdrehen — entweder in Form einer rechteckigen Tasche mit einer Klappe, die die Öffnung bedeckt, oder in Form eines Standbeutels;
32. „gesundheitsbezogener Warnhinweis“ einen Warnhinweis in Bezug auf die schädlichen Auswirkungen eines Produkts auf die menschliche Gesundheit oder andere unerwünschte Auswirkungen des Konsums dieses Produkts, einschließlich textlicher, kombinierter gesundheitsbezogener oder allgemeiner Warnhinweise und Informationsbotschaften, gemäß dieser Richtlinie;
33. „kombinierter gesundheitsbezogener Warnhinweis“ einen gesundheitsbezogenen Warnhinweis, bestehend aus einer Kombination aus einem textlichen Warnhinweis und einer entsprechenden Fotografie oder Illustration, gemäß dieser Richtlinie;
34. „grenzüberschreitender Fernabsatz“ einen Verkauf im Fernabsatz an Verbraucher, bei dem der Verbraucher sich zum Zeitpunkt der Bestellung bei einer Verkaufsstelle in einem anderen Mitgliedstaat befindet als in dem Mitgliedstaat oder Drittland, in dem die Verkaufsstelle niedergelassen ist; eine Verkaufsstelle gilt als in einem Mitgliedstaat niedergelassen
  - a) im Fall einer natürlichen Person: wenn sie ihren Geschäftssitz in diesem Mitgliedstaat hat;
  - b) in anderen Fällen: wenn die Verkaufsstelle in diesem Mitgliedstaat ihren satzungsmäßigen Sitz, ihre Hauptverwaltung oder ihren Geschäftssitz einschließlich einer Zweigniederlassung, Agentur oder sonstigen Niederlassung hat;
35. „Verbraucher“ eine natürliche Person, die zu Zwecken handelt, die außerhalb ihrer gewerblichen, geschäftlichen, handwerklichen oder beruflichen Tätigkeit liegen;
36. „Altersüberprüfungssystem“ ein Datenverarbeitungssystem, das im Einklang mit nationalen Vorschriften auf elektronische Weise zweifelsfrei das Alter des Verbrauchers feststellt;
37. „Hersteller“ jede natürliche oder juristische Person, die ein Produkt herstellt bzw. entwickeln oder herstellen lässt und dieses Produkt unter ihrem eigenen Namen oder ihrer eigenen Marke vermarktet;
38. „Einfuhr von Tabakerzeugnissen oder verwandten Erzeugnissen“ den Eintritt solcher Produkte in das Gebiet der Union, sofern die Produkte bei ihrem Eintritt in die Union nicht in ein zollrechtliches Nichterhebungsverfahren überführt werden, sowie ihre Entlassung aus einem zollrechtlichen Nichterhebungsverfahren;

39. „Importeur von Tabakerzeugnissen oder verwandten Erzeugnissen“ den Eigentümer oder eine Person, die die Verfügungsgewalt über die Tabakerzeugnisse oder die verwandten Erzeugnisse hat, die in das Gebiet der Union gelangt sind;
40. „in Verkehr bringen“ die entgeltliche oder unentgeltliche Bereitstellung von Produkten — unabhängig vom Ort ihrer Herstellung — für Verbraucher, die sich in der Union befinden, auch mittels Fernabsatz; im Fall von grenzüberschreitendem Fernabsatz gilt das Produkt als in dem Mitgliedstaat in Verkehr gebracht, in dem sich der Verbraucher befindet;
41. „Verkaufsstelle“ eine Verkaufsstelle, wo Tabakerzeugnisse in Verkehr gebracht werden, auch von einer natürlichen Person.

## TITEL II

### TABAKERZEUGNISSE

#### KAPITEL I

#### **Inhaltsstoffe und Emissionen**

##### Artikel 3

#### **Emissionshöchstwerte für Teer, Nikotin und Kohlenmonoxid sowie sonstige Stoffe**

(1) Bei Zigaretten, die in den Mitgliedstaaten hergestellt oder in Verkehr gebracht werden, dürfen folgende erlaubte Emissionswerte (im Folgenden „Emissionshöchstwerte“) nicht überschritten werden:

- a) 10 mg Teer je Zigarette;
- b) 1 mg Nikotin je Zigarette;
- c) 10 mg Kohlenmonoxid je Zigarette.

(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 27 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in Absatz 1 genannten Emissionshöchstwerte zu verringern, wenn dies aufgrund international vereinbarter Normen erforderlich ist.

(3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission etwaige Emissionshöchstwerte mit, die sie für Emissionen von Zigaretten — mit der Ausnahme der Emissionen nach Absatz 1 — und für Emissionen von Tabakerzeugnissen mit Ausnahme von Zigaretten festlegen.

(4) Die Kommission erlässt gemäß Artikel 27 delegierte Rechtsakte, um von den Vertragsparteien des FCTC oder durch die WHO vereinbarte Standards in Bezug auf Emissionshöchstwerte für Emissionen von Zigaretten — mit Ausnahme der Emissionen nach Absatz 1 — und für die Emissionen von Tabakerzeugnissen mit Ausnahme von Zigaretten in das Unionsrecht aufzunehmen.

##### Artikel 4

#### **Messverfahren**

(1) Die Teer-, Nikotin- und Kohlenmonoxidemissionen von Zigaretten werden nach der ISO-Norm 4387 für Teer, ISO-Norm 10315 für Nikotin bzw. ISO-Norm 8454 für Kohlenmonoxid gemessen.

Die Genauigkeit der Messungen zu Teer, Nikotin und Kohlenmonoxid wird nach der ISO-Norm 8243 bestimmt.

(2) Die Messungen nach Absatz 1 werden von Laboren überprüft, die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zugelassen und von ihnen überwacht werden.

Diese Labore dürfen nicht im Besitz der Tabakindustrie sein oder unter ihrer direkten oder indirekten Kontrolle stehen.

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission eine Liste der zugelassenen Labore unter Angabe der verwendeten Zulassungskriterien und der Überwachungsmethoden, und sie aktualisieren diese Liste bei jeder Änderung. Die Kommission macht diese Listen der zugelassenen Labore öffentlich zugänglich.

(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 27 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Verfahren zur Messung der Teer-, Nikotin- und Kohlenmonoxidemissionen anzupassen, wenn dies aufgrund wissenschaftlicher und technischer Entwicklungen oder international vereinbarter Normen erforderlich ist.

- (4) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission etwaige Messverfahren mit, die sie für Emissionen von Zigaretten — mit Ausnahme der Emissionen nach Absatz 3 — und für Emissionen von Tabakerzeugnissen mit Ausnahme von Zigaretten verwenden.
- (5) Die Kommission erlässt gemäß Artikel 27 delegierte Rechtsakte, um von den Vertragsparteien des FCTC oder durch die WHO vereinbarte Standards für Messverfahren in das Unionsrecht aufzunehmen.
- (6) Die Mitgliedstaaten können für die Überprüfung der Messungen nach Absatz 1 dieses Artikels bei den Herstellern und Importeuren von Tabakerzeugnissen angemessene Gebühren erheben.

#### Artikel 5

##### Meldung von Inhaltsstoffen und Emissionen

- (1) Die Mitgliedstaaten verpflichten die Hersteller und Importeure von Tabakerzeugnissen, den zuständigen Behörden folgende Informationen, aufgeschlüsselt nach Markennamen und Art der Tabakerzeugnisse, zu übermitteln:
- eine Liste aller bei der Herstellung der Tabakerzeugnisse verwendeten Inhaltsstoffe und ihrer Mengen, in absteigender Reihenfolge in Bezug auf das Gewicht jedes Inhaltsstoffs der Tabakerzeugnisse,
  - die Emissionswerte nach Artikel 3 Absätze 1 und 4,
  - soweit verfügbar, Informationen über weitere Emissionen und ihre Werte.

Bei bereits in Verkehr gebrachten Erzeugnissen muss die Meldung bis zum 20. November 2016 erfolgen.

Die Hersteller oder Importeure unterrichten die zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten außerdem, falls die Zusammensetzung eines Erzeugnisses so verändert wird, dass davon die gemäß diesem Artikel bereitzustellenden Informationen berührt sind.

Für neue oder veränderte Tabakerzeugnisse sind die gemäß diesem Artikel vorgeschriebenen Informationen vor dem Inverkehrbringen dieser Erzeugnisse vorzulegen.

- (2) Der Liste der Inhaltsstoffe nach Absatz 1 Buchstabe a ist eine Erklärung beizufügen, in der die Gründe für die Hinzufügung der jeweiligen Inhaltsstoffe zu den betreffenden Tabakerzeugnissen erläutert werden. In dieser Liste anzugeben sind ferner der Status der Inhaltsstoffe, unter anderem ob sie gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> registriert worden sind, sowie ihre Einstufung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup>.
- (3) Der in Absatz 1 Buchstabe a genannten Liste sind auch die einschlägigen toxikologischen Daten der Inhaltsstoffe, je nachdem in verbrannter oder unverbrannter Form, insbesondere hinsichtlich ihrer gesundheitlichen Auswirkungen auf die Verbraucher und unter anderem unter dem Gesichtspunkt jedweder suchterzeugenden Wirkung beizufügen.

Bei Zigaretten und Tabak zum Selbstdrehen legt der Hersteller oder Importeur darüber hinaus ein technisches Dokument mit einer allgemeinen Beschreibung der verwendeten Zusatzstoffe und ihrer Eigenschaften vor.

Anders als bei Teer, Nikotin und Kohlenmonoxid sowie bei den in Artikel 4 Absatz 4 genannten Emissionen geben die Hersteller und Importeure die verwendeten Verfahren für die Messung von Emissionen an. Die Mitgliedstaaten können die Hersteller und Importeure auch verpflichten, die Studien durchzuführen, die von den zuständigen Behörden festgelegt werden können, um die gesundheitlichen Auswirkungen von Inhaltsstoffen, unter Berücksichtigung unter anderem ihres Suchtpotenzials und ihrer Toxizität, zu bewerten.

- (4) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die gemäß Absatz 1 dieses Artikels und gemäß Artikel 6 bereitgestellten Informationen der Öffentlichkeit über eine Website zugänglich sind. Die Mitgliedstaaten tragen beim Zugänglichmachen der Informationen der Notwendigkeit, Geschäftsgeheimnisse zu schützen, angemessene Rechnung. Die Mitgliedstaaten verpflichten die Hersteller und Importeure, bei der Vorlage der Informationen nach Absatz 1 dieses Artikels und nach Artikel 6 die Informationen kenntlich zu machen, die nach ihrer Auffassung Geschäftsgeheimnisse darstellen.

<sup>(1)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2006 zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe (REACH), zur Schaffung einer Europäischen Chemikalienagentur, zur Änderung der Richtlinie 1999/45/EG und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 793/93 des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1488/94 der Kommission, der Richtlinie 76/769/EWG des Rates sowie der Richtlinien 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/EG und 2000/21/EG der Kommission (ABl. L 396 vom 30.12.2006, S. 1).

<sup>(2)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen, zur Änderung und Aufhebung der Richtlinien 67/548/EWG und 1999/45/EG und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 (ABl. L 353 vom 31.12.2008, S. 1).



(5) Mittels Durchführungsrechtsakten bestimmt und — nötigenfalls — aktualisiert die Kommission das Format für die Bereitstellung und Verfügbarmachung der in den Absätzen 1 und 6 dieses Artikels und in Artikel 6 genannten Informationen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 25 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(6) Die Mitgliedstaaten verpflichten die Hersteller und Importeure, verfügbare interne und externe Studien zu Marktforschung und zu den Präferenzen verschiedener Verbrauchergruppen, einschließlich junger Menschen und aktiver Raucher, betreffend Inhaltsstoffe und Emissionen sowie kurze Zusammenfassungen der Marktstudien, die sie anlässlich der Markteinführung neuer Produkte anfertigen, vorzulegen. Die Mitgliedstaaten verpflichten die Hersteller und Importeure außerdem, ab dem 1. Januar 2015 jährlich die Verkaufsmengendaten je Marke und Art (in Stück oder Kilogramm) und je Mitgliedstaat zu melden. Die Mitgliedstaaten stellen zusätzliche Verkaufsmengendaten bereit, die für sie verfügbar sind.

(7) Alle Daten und Informationen, die den Mitgliedstaaten oder von den Mitgliedstaaten gemäß diesem Artikel und gemäß Artikel 6 bereitzustellen sind, werden in elektronischer Form bereitgestellt. Die Mitgliedstaaten speichern die Informationen elektronisch und gewährleisten, dass die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten für die Zwecke der Anwendung dieser Richtlinie Zugriff darauf haben. Die Mitgliedstaaten und die Kommission sorgen dafür, dass Geschäftsgeheimnisse und sonstige vertrauliche Informationen vertraulich behandelt werden.

(8) Die Mitgliedstaaten können bei den Herstellern und Importeuren von Tabakerzeugnissen angemessene Gebühren für die Entgegennahme, Speicherung, Handhabung, Analyse und Veröffentlichung der Informationen, die ihnen gemäß diesem Artikel vorgelegt werden, erheben.

#### Artikel 6

##### **Prioritätenliste der Zusatzstoffe und erweiterte Meldepflichten**

(1) Zusätzlich zu den Meldepflichten nach Artikel 5 gelten verschärfte Meldepflichten für bestimmte Zusatzstoffe in Zigaretten und Tabak zum Selbstdrehen, die in einer Prioritätenliste aufgenommen sind. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung und anschließenden Aktualisierung einer solchen Prioritätenliste von Zusatzstoffen. Diese Liste enthält Zusatzstoffe,

- a) für die es erste Anzeichen, Forschungen oder Regelungen in anderen Staaten gibt, die darauf hindeuten, dass sie eine der in Absatz 2 Buchstaben a bis d dieses Artikels genannten Eigenschaften aufweisen, und
- b) die gemäß der im Rahmen von Artikel 5 Absätze 1 und 3 erfolgenden Meldung von Inhaltsstoffen zu den nach Gewicht oder Zahl am häufigsten verwendeten Zusatzstoffen gehören.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 25 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Eine erste Liste von Zusatzstoffen wird bis zum 20. Mai 2016 angenommen, und sie enthält mindestens 15 Zusatzstoffe.

(2) Die Mitgliedstaaten verpflichten Hersteller und Importeure von Zigaretten und Tabak zum Selbstdrehen, die einen Zusatzstoff enthalten, der in der Prioritätenliste nach Absatz 1 genannt ist, umfassende Studien durchzuführen, bei denen geprüft wird, ob der Zusatzstoff

- a) zur Toxizität oder zum Suchtpotenzial der betreffenden Erzeugnisse beiträgt und ob dies bewirkt, dass die Toxizität oder das Suchtpotenzial in einem der betreffenden Erzeugnisse auf signifikante oder messbare Weise erhöht wird;
- b) ein charakteristisches Aroma erzeugt;
- c) das Inhalieren oder die Nikotinaufnahme erleichtert oder
- d) zur Bildung von Stoffen führt, die CMR-Eigenschaften haben, um welche Mengen es sich dabei handelt und ob dies bewirkt, dass die CMR-Eigenschaften in den betreffenden Erzeugnissen in signifikantem oder messbarem Maße verstärkt werden.

(3) Diese Studien berücksichtigen die bestimmungsgemäße Verwendung der betreffenden Erzeugnisse und untersuchen insbesondere die durch den Verbrennungsprozess, der auch den betreffenden Zusatzstoff einschließt, verursachten Emissionen. Ferner untersuchen die Studien die Wechselwirkung des betreffenden Zusatzstoffs mit anderen in den betreffenden Erzeugnissen enthaltenen Inhaltsstoffen. Hersteller oder Importeure, die denselben Zusatzstoff in ihren Tabakerzeugnissen verwenden, können bei Verwendung dieses Zusatzstoffes in vergleichbarer Produktzusammensetzung eine gemeinsame Studie durchführen.

(4) Die Hersteller oder Importeure erstellen einen Bericht über die Ergebnisse dieser Studien. Dieser Bericht enthält eine Zusammenfassung, einen Überblick über die verfügbare wissenschaftliche Literatur zu diesem Zusatzstoff und eine Zusammenfassung der internen Daten über die Wirkungen des Zusatzstoffes.

Spätestens 18 Monate nach Aufnahme des betreffenden Zusatzstoffes in die Prioritätenliste nach Absatz 1 legen die Hersteller oder Importeure der Kommission diese Berichte und den zuständigen Behörden derjenigen Mitgliedstaaten, in denen ein Tabakerzeugnis, das diesen Zusatzstoff enthält, in Verkehr gebracht wurde, eine Kopie davon vor. Die Kommission und die betreffenden Mitgliedstaaten können zudem von den Herstellern oder Importeuren zusätzliche Informationen über den betreffenden Zusatzstoff verlangen. Diese zusätzlichen Informationen sind Teil des Berichts.

Die Kommission und die betreffenden Mitgliedstaaten können verlangen, dass diese Berichte von einem unabhängigen wissenschaftlichen Gremium insbesondere in Bezug auf ihre Vollständigkeit, ihre Methodik und ihre Schlussfolgerungen einer vergleichenden Analyse unterzogen werden. Die so erlangten Informationen unterstützen die Kommission und die Mitgliedstaaten bei Entscheidungen nach Artikel 7. Die Mitgliedstaaten und die Kommission dürfen für die vergleichenden Analysen bei den Herstellern und Importeuren von Tabakerzeugnissen angemessene Gebühren erheben.

(5) Kleine und mittlere Unternehmen im Sinne der Empfehlung 2003/361/EG<sup>(1)</sup> der Kommission werden von den Verpflichtungen nach diesem Artikel befreit, wenn der Bericht über diesen Zusatzstoff von einem anderen Hersteller oder Importeur erstellt wird.

#### Artikel 7

### Regelung der Inhaltsstoffe

(1) Die Mitgliedstaaten verbieten das Inverkehrbringen von Tabakerzeugnissen mit einem charakteristischen Aroma.

Die Mitgliedstaaten dürfen die Verwendung von Zusatzstoffen nicht verbieten, die für die Herstellung von Tabakerzeugnissen wesentlich sind, beispielsweise von Zucker als Ersatz für Zucker, der während des Trocknungsprozesses verlorengeht, sofern diese Zusatzstoffe nicht zu einem Erzeugnis mit einem charakteristischen Aroma führen und das Suchtpotenzial, die Toxizität oder die CMR-Eigenschaften des Tabakerzeugnisses nicht auf signifikante oder messbare Weise erhöhen.

Die Mitgliedstaaten melden der Kommission die Maßnahmen, die gemäß diesem Absatz getroffen werden.

(2) Mittels Durchführungsrechtsakten bestimmt die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaats oder aus eigener Initiative, ob ein Tabakerzeugnis in den Geltungsbereich von Absatz 1 fällt. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 25 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(3) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten einheitliche Regeln für die Verfahren fest, mit denen bestimmt wird, ob ein Tabakerzeugnis in den Geltungsbereich von Absatz 1 fällt. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 25 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(4) Es wird ein unabhängiges Beratergremium auf Unionsebene eingerichtet. Die Mitgliedstaaten und die Kommission können dieses Gremium konsultieren, bevor sie Maßnahmen nach den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels fassen. Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten Bestimmungen für die Einrichtung und die Arbeitsweise dieses Gremiums fest.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 25 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(5) Hat die Inhaltsmenge oder Konzentration bestimmter Zusatzstoffe oder deren Kombination in mindestens drei Mitgliedstaaten zu Verboten nach Absatz 1 dieses Artikels geführt, so ist die Kommission befugt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 27 zu erlassen, um Höchstwerte für die Mengen dieser Zusatzstoffe oder dieser Zusatzstoffkombination, die das charakteristische Aroma erzeugen, festzusetzen.

(6) Die Mitgliedstaaten verbieten das Inverkehrbringen von Tabakerzeugnissen mit folgenden Zusatzstoffen:

- a) Vitamine oder sonstige Zusatzstoffe, die den Eindruck erwecken, dass ein Tabakerzeugnis einen gesundheitlichen Nutzen hätte oder geringere Gesundheitsrisiken berge;
- b) Koffein oder Taurin oder andere Zusatzstoffe und stimulierende Mischungen, die mit Energie und Vitalität assoziiert werden;
- c) Zusatzstoffe, die färbende Eigenschaften für Emissionen haben;

<sup>(1)</sup> Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36).

- d) bei Rauchtabakerzeugnissen Zusatzstoffe, die das Inhalieren oder die Nikotinaufnahme erleichtern, und
- e) Zusatzstoffe, die in unverbrannter Form CMR-Eigenschaften haben.

(7) Die Mitgliedstaaten verbieten das Inverkehrbringen von Tabakerzeugnissen, die in irgendwelchen ihrer Bestandteile Aromastoffe enthalten, etwa in Filtern, Papieren, Packungen, Kapseln, oder die sonstige technische Merkmale enthalten, mit denen sich der Geruch oder Geschmack der betreffenden Tabakprodukte oder deren Rauchintensität verändern lassen. Filter, Papier und Kapseln dürfen weder Tabak noch Nikotin enthalten.

(8) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass gegebenenfalls die Bestimmungen und Bedingungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 auf Tabakerzeugnisse angewandt werden.

(9) Die Mitgliedstaaten verbieten, gestützt auf wissenschaftliche Erkenntnisse, das Inverkehrbringen von Tabakerzeugnissen, die Zusatzstoffe in Mengen enthalten, die die toxische oder suchterzeugende Wirkung oder die CMR-Eigenschaften eines Tabakerzeugnisses beim Konsum um ein signifikantes oder messbares Maß erhöhen.

Die Mitgliedstaaten melden der Kommission die Maßnahmen, die sie gemäß diesem Absatz getroffen haben.

(10) Mittels eines Durchführungsrechtsakts bestimmt die Kommission auf Antrag eines Mitgliedstaats oder aus eigener Initiative, ob ein Tabakerzeugnis in den Geltungsbereich von Absatz 9 fällt. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 25 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen und beruhen auf den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen.

(11) Hat sich gezeigt, dass ein Zusatzstoff oder eine bestimmte Menge eines Zusatzstoffes die toxische oder suchterzeugende Wirkung eines Tabakerzeugnisses erhöht, und wurden daraufhin in mindestens drei Mitgliedstaaten Verbote nach Absatz 9 dieses Artikels verhängt, so ist die Kommission befugt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 27 zu erlassen, um Höchstwerte für die Mengen dieser Zusatzstoffe festzulegen. In diesem Fall wird die Höchstgrenze für die Mengen auf die niedrigste der den in diesem Absatz genannten einzelstaatlichen Verboten zugrunde liegenden Höchstgrenzen festgesetzt.

(12) Tabakerzeugnisse mit Ausnahme von Zigaretten und von Tabak zum Selbstdrehen sind von den Verboten in den Absätzen 1 und 7 ausgenommen. Die Kommission erlässt gemäß Artikel 27 delegierte Rechtsakte zur Rücknahme dieser Ausnahme für eine bestimmte Erzeugniskategorie, falls es eine wesentliche Änderung der Umstände gibt, die in einem Kommissionsbericht festgestellt wird.

(13) Die Mitgliedstaaten und die Kommission können bei den Herstellern und Importeuren von Tabakerzeugnissen angemessene Gebühren für die Feststellung erheben, ob ein Tabakerzeugnis ein charakteristisches Aroma hat, ob verbotene Zusatzstoffe oder Aromastoffe verwendet werden und ob ein Tabakerzeugnis Zusatzstoffe in Mengen enthält, die die toxische oder suchterzeugende Wirkung oder die CMR-Eigenschaften des betreffenden Tabakerzeugnisses um ein signifikantes und messbares Maß erhöhen.

(14) Im Fall von Tabakerzeugnissen mit einem charakteristischem Aroma, deren unionsweite Verkaufsmengen 3 % oder mehr einer bestimmten Erzeugniskategorie darstellen, gilt dieser Artikel ab 20. Mai 2020.

(15) Dieser Artikel ist auf Tabak zum oralen Gebrauch nicht anwendbar.

## KAPITEL II

### **Kennzeichnung und Verpackung**

#### Artikel 8

#### **Allgemeine Bestimmungen**

(1) Jede Packung eines Tabakerzeugnisses und jede Außenverpackung trägt gesundheitsbezogene Warnhinweise gemäß diesem Kapitel in der oder den Amtssprachen des Mitgliedstaats, in dem das Erzeugnis in Verkehr gebracht wird.

(2) Die gesundheitsbezogenen Warnhinweise bedecken die gesamte für sie vorgesehene Fläche der Packung oder der Außenverpackung, und es dürfen darauf keine Kommentare, Umschreibungen oder Bezugnahmen jeglicher Art angebracht werden.

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die gesundheitsbezogenen Warnhinweise auf einer Packung und der Außenverpackung unablosbar aufgedruckt, unverwischbar und vollständig sichtbar sind und dass sie, wenn die Tabakerzeugnisse in Verkehr gebracht werden, nicht teilweise oder vollständig durch Steuerzeichen, Preisaufkleber, Sicherheitsmerkmale,

Hüllen, Taschen, Schachteln oder sonstige Gegenstände verdeckt oder getrennt werden. Auf den Verpackungen von Tabakerzeugnissen mit Ausnahme von Zigaretten und Tabak zum Selbstdrehen in Beuteln dürfen die gesundheitsbezogenen Warnhinweise mittels Aufklebern aufgebracht werden, sofern diese nicht entfernt werden können. Die gesundheitsbezogenen Warnhinweise müssen beim Öffnen der Packung intakt bleiben, außer bei Packungen mit Klappdeckel (Flip-Top-Deckel), bei denen die Warnhinweise beim Öffnen der Packung getrennt werden, allerdings nur in einer Weise, die die grafische Integrität und die Sichtbarkeit des Textes, der Fotografien und der Angaben zur Raucherentwöhnung gewährleistet.

(4) Die gesundheitsbezogenen Warnhinweise dürfen die Steuerzeichen, die Preisschilder, die Markierungen für die Verfolgung und Rückverfolgung sowie die Sicherheitsmerkmale auf den Packungen in keinsten Weise verdecken oder trennen.

(5) Die Abmessungen der gesundheitsbezogenen Warnhinweise gemäß den Artikeln 9, 10, 11 und 12 sind im Verhältnis zur jeweiligen Fläche bei geschlossener Packung zu berechnen.

(6) Gesundheitsbezogene Warnhinweise sind — mit Ausnahme der Warnhinweise gemäß Artikel 11 — mit einem schwarzen, 1 mm breiten Rahmen innerhalb der für diese Warnhinweise vorgesehenen Fläche zu umranden.

(7) Bei der Anpassung eines gesundheitsbezogenen Warnhinweises nach Artikel 9 Absatz 5, Artikel 10 Absatz 3 und Artikel 12 Absatz 3 sorgt die Kommission dafür, dass der Hinweis sachlich ist oder dass die Mitgliedstaaten zwischen zwei Warnhinweisen wählen können, von denen einer sachlich ist.

(8) Bilder von Packungen und Außenverpackungen, die für Verbraucher in der Union bestimmt sind, müssen den Bestimmungen dieses Kapitels genügen.

#### Artikel 9

##### **Allgemeine Warnhinweise und Informationsbotschaft für Rauchtabakerzeugnisse**

(1) Jede Packung und jede Außenverpackung von Rauchtabakerzeugnissen trägt einen der folgenden allgemeinen Warnhinweise:

„Rauchen ist tödlich — hören Sie jetzt auf.“

oder

„Rauchen ist tödlich“.

Die Mitgliedstaaten bestimmen, welcher dieser in Unterabsatz 1 genannten allgemeinen Warnhinweise verwendet wird.

(2) Jede Packung und jede Außenverpackung von Rauchtabakerzeugnissen trägt die folgende Informationsbotschaft:

„Tabakrauch enthält über 70 Stoffe, die erwiesenermaßen krebserregend sind.“

(3) Bei Zigarettenpackungen und Tabak zum Selbstdrehen in quaderförmigen Packungen ist der allgemeine Warnhinweis auf dem unteren Teil einer der seitlichen Oberflächen der Packungen anzubringen, und die Informationsbotschaft ist auf dem unteren Teil der anderen seitlichen Oberfläche anzubringen. Diese gesundheitsbezogenen Warnhinweise müssen mindestens 20 mm breit sein.

Bei Packungen in Form einer Kappenschachtel („shoulder box“) mit Klappdeckel, bei denen die seitlichen Oberflächen bei geöffneter Packung zweigeteilt ist, sind der allgemeine Warnhinweis und die Informationsbotschaft vollständig auf der größeren der beiden Teiloberflächen anzubringen. Der allgemeine Warnhinweis muss auch auf der Innenseite des Deckels erscheinen, die bei geöffneter Packung zu sehen ist.

Die seitlichen Oberflächen dieser Art von Packung müssen mindestens 16 mm hoch sein.

Bei Tabak zum Selbstdrehen, der in Beuteln verkauft wird, sind der allgemeine Warnhinweis und die Informationsbotschaft auf den Flächen anzubringen, bei denen die volle Sichtbarkeit dieser gesundheitsbezogenen Warnhinweise gewährleistet ist. Bei Tabak zum Selbstdrehen in zylinderförmigen Packungen sind der allgemeine Warnhinweis auf der äußeren und die Informationsbotschaft auf der inneren Fläche des Deckels anzubringen.

Sowohl der allgemeine Warnhinweis als auch die Informationsbotschaft müssen jeweils 50 % der Flächen einnehmen, auf denen sie gedruckt werden.

- (4) Der allgemeine Warnhinweis und die Informationsbotschaft nach den Absätzen 1 und 2 sind
- a) in Helvetika fett schwarz auf weißem Hintergrund zu drucken. Um sprachlichen Erfordernissen gerecht zu werden, dürfen die Mitgliedstaaten die Schriftgröße selbst bestimmen, sofern die im nationalen Recht festgelegte Schriftgröße gewährleistet, dass der entsprechende Text den größtmöglichen Anteil der für diese gesundheitsbezogenen Warnhinweise reservierten Fläche einnimmt, sowie
  - b) auf der für sie reservierten Fläche zu zentrieren und bei quaderförmigen Packungen und allen Außenverpackungen parallel zur Oberkante der Packung oder Außenverpackung anzubringen.
- (5) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 27 zu erlassen, um den Wortlaut der in Absatz 2 genannten Informationsbotschaft an wissenschaftliche Entwicklungen und Entwicklungen des Marktes anzupassen.
- (6) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die genaue Anordnung des allgemeinen Warnhinweises und der Informationsbotschaft auf in Beuteln verkauftem Tabak zum Selbstdrehen fest, wobei sie den verschiedenen Formen von Beuteln Rechnung trägt.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 25 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

#### Artikel 10

#### **Kombinierte gesundheitsbezogene Warnhinweise für Rauchtabakerzeugnisse**

- (1) Jede Packung und jede Außenverpackung von Rauchtabakerzeugnissen trägt kombinierte gesundheitsbezogene Warnhinweise. Die kombinierten gesundheitsbezogenen Warnhinweise
- a) bestehen aus einem der in Anhang I aufgelisteten textlichen Warnhinweise und einer dazu passenden Farbfotografie aus der Bilderbibliothek in Anhang II;
  - b) umfassen Informationen über Raucherentwöhnung, darunter Telefonnummern, E-Mail-Adressen oder Websites, die dazu bestimmt sind, über Hilfsprogramme für Personen zu informieren, die das Rauchen aufgeben wollen;
  - c) nehmen 65 % sowohl der äußeren Vorder- als auch der äußeren Rückseite der Packung und jeder Außenverpackung ein. Zylinderförmige Packungen müssen zwei kombinierte gesundheitsbezogene Warnhinweise aufweisen, die im gleichen Abstand voneinander angebracht sind und die jeweils 65 % ihrer jeweiligen Hälfte der gebogenen Oberfläche einnehmen;
  - d) zeigen auf beiden Seiten der Packung und der Außenverpackung denselben textlichen Warnhinweis und dieselbe dazu passende Farbfotografie;
  - e) werden an der Oberkante einer Packung und jeder Außenverpackung angebracht und werden in derselben Richtung wie die übrigen Informationen auf dieser Fläche der Packung ausgerichtet. Übergangsweise geltende Ausnahmen von dieser Verpflichtung bezüglich der Positionierung der kombinierten gesundheitlichen Warnhinweise können in Mitgliedstaaten mit weiterhin obligatorischen Steuerzeichen oder nationalen Kennzeichnungen für Steuerzwecke wie folgt eingeräumt werden:
    - i) In Fällen, in denen das Steuerzeichen oder die nationalen Kennzeichnungen für Steuerzwecke an der Oberkante einer Packung aus Karton angebracht sind, kann der auf der Rückseite anzubringende kombinierte gesundheitsbezogene Warnhinweis direkt unter das an der Oberkante einer Kartonverpackung angebrachte Steuerzeichen oder die nationale Kennzeichnung platziert werden.
    - ii) Besteht die Packung aus weichem Material, können die Mitgliedstaaten für das Steuerzeichen oder die nationale Kennzeichnung für Steuerzwecke eine rechteckige Fläche mit einer Höhe von nicht mehr als 13 mm zwischen der Oberkante der Packung und dem oberen Ende des kombinierten gesundheitsbezogenen Warnhinweises vorsehen.

Die in den Ziffern i und ii genannten Ausnahmen gelten für einen Zeitraum von drei Jahren ab dem 20. Mai 2016. Markennamen oder Logos dürfen nicht oberhalb der gesundheitsbezogenen Warnhinweise angebracht werden;

- f) werden hinsichtlich Format, Layout, Gestaltung und Proportionen entsprechend den Vorgaben reproduziert, die die Kommission gemäß Absatz 3 macht;

g) halten im Fall von Zigarettenpackungen folgende Abmessungen ein:

- i) Höhe: mindestens 44 mm;
- ii) Breite: mindestens 52 mm.

(2) Die kombinierten gesundheitsbezogenen Warnhinweise sind in drei in Anhang II aufgeführte Gruppen unterteilt, und jede Gruppe wird in einem bestimmten Jahr verwendet, wobei die Gruppen jährlich abgewechselt werden. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass jeder kombinierte gesundheitsbezogene Warnhinweis, der für die Verwendung in einem bestimmten Jahr verfügbar ist, soweit möglich bei jeder Marke von Tabakerzeugnissen in gleicher Anzahl erscheint.

(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 27 zu erlassen,

- a) um die textlichen Warnhinweise in Anhang I unter Berücksichtigung von wissenschaftlichen Entwicklungen und Marktentwicklungen anzupassen;
- b) um die in Absatz 1 Buchstabe a erwähnte Bilderbibliothek einzurichten und — unter Berücksichtigung von wissenschaftlichen Entwicklungen und Marktentwicklungen — anzupassen.

(4) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die technischen Spezifikationen für das Layout, die Gestaltung und die Form der kombinierten gesundheitsbezogenen Warnhinweise fest, wobei sie den verschiedenen Formen von Packungen Rechnung trägt.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 25 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

#### Artikel 11

#### **Kennzeichnung von Rauchtabakerzeugnissen mit Ausnahme von Zigaretten, von Tabak zum Selbstdrehen und von Tabak für Wasserpfeifen**

(1) Die Mitgliedstaaten können Rauchtabakerzeugnisse mit Ausnahme von Zigaretten, Tabak zum Selbstdrehen und Tabak für Wasserpfeifen von der Verpflichtung ausnehmen, die Informationsbotschaft gemäß Artikel 9 Absatz 2 und den kombinierten gesundheitsbezogenen Warnhinweis gemäß Artikel 10 zu tragen. In diesem Fall muss jede Packung und jede Außenverpackung dieser Erzeugnisse zusätzlich zum allgemeinen Warnhinweis gemäß Artikel 9 Absatz 1 einen der textlichen Warnhinweise gemäß Anhang I tragen. Der allgemeine Warnhinweis gemäß Artikel 9 Absatz 1 enthält einen Verweis auf die in Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe b genannten Raucherentwöhnungsangebote.

Der allgemeine Warnhinweis ist auf der am ehesten ins Auge fallenden Fläche der Packung und der Außenverpackung anzubringen.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass jeder textliche Warnhinweis bei jeder Marke dieser Produkte soweit möglich in gleicher Anzahl erscheint. Die textlichen Warnhinweise sind auf der nächsten am ehesten ins Auge fallende Fläche der Packung und der Außenverpackung anzubringen.

Bei Packungen mit einem Klappdeckel ist die nächste am ehesten ins Auge fallende Fläche die Fläche, die bei geöffneter Packung sichtbar wird.

(2) Der allgemeine Warnhinweis gemäß Absatz 1 muss 30 % der entsprechenden Fläche der Packung und der Außenverpackung einnehmen, auf die er gedruckt ist. Dieser Prozentsatz erhöht sich bei Mitgliedstaaten mit zwei Amtssprachen auf 32 % und bei solchen mit mehr als zwei Amtssprachen auf 35 %.

(3) Der textliche Warnhinweis gemäß Absatz 1 muss 40 % der entsprechenden Fläche der Packung und der Außenverpackung einnehmen, auf die er gedruckt ist. Dieser Prozentsatz erhöht sich bei Mitgliedstaaten mit zwei Amtssprachen auf 45 % und bei solchen mit mehr als zwei Amtssprachen auf 50 %.

(4) Sind die in Absatz 1 genannten gesundheitsbezogenen Warnhinweise auf einer Fläche von mehr als 150 cm<sup>2</sup> anzubringen, müssen sie eine Fläche von 45 cm<sup>2</sup> einnehmen. Diese Fläche erhöht sich bei Mitgliedstaaten mit zwei Amtssprachen auf 48 cm<sup>2</sup> und bei solchen mit mehr als zwei Amtssprachen auf 52,5 cm<sup>2</sup>.

(5) Die gesundheitsbezogenen Warnhinweise gemäß Absatz 1 müssen Artikel 9 Absatz 4 genügen. Der Text der Warnhinweise muss parallel zum Haupttext auf der für diese Warnhinweise vorgesehenen Fläche verlaufen.

Die gesundheitsbezogenen Warnhinweise sind mit einem schwarzen, mindestens 3 mm und höchstens 4 mm breiten Rahmen zu umranden. Dieser Rahmen ist außerhalb der für den Warnhinweis vorgesehenen Fläche anzubringen.

(6) Die Kommission erlässt gemäß Artikel 27 delegierte Rechtsakte zur Rücknahme der Möglichkeit, Ausnahmen nach Absatz 1 für bestimmte Erzeugniskategorien zu gewähren, falls es eine wesentliche Änderung der Umstände gibt, die in einem Kommissionsbericht hinsichtlich der betreffenden Kategorie von Erzeugnissen festgestellt wird.

#### Artikel 12

##### **Kennzeichnung rauchloser Tabakerzeugnisse**

(1) Jede Packung und jede Außenverpackung eines rauchlosen Tabakerzeugnisses trägt den folgenden gesundheitsbezogenen Warnhinweis:

„Dieses Tabakerzeugnis schädigt Ihre Gesundheit und macht süchtig.“

(2) Der gesundheitsbezogene Warnhinweis gemäß Absatz 1 muss Artikel 9 Absatz 4 genügen. Der Text der gesundheitsbezogenen Warnhinweise muss parallel zum Haupttext auf der für diese Warnhinweise vorgesehenen Fläche verlaufen.

Außerdem muss er

- a) auf den zwei größten Flächen der Packung und der Außenverpackung angebracht werden;
- b) 30 % der Fläche der Packung und der Außenverpackung einnehmen. Dieser Prozentsatz erhöht sich bei Mitgliedstaaten mit zwei Amtssprachen auf 32 % und bei solchen mit mehr als zwei Amtssprachen auf 35 %.
- (3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 27 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um den Wortlaut des in Absatz 1 genannten gesundheitsbezogenen Warnhinweises an wissenschaftliche Entwicklungen anzupassen.

#### Artikel 13

##### **Erscheinungsbild der Erzeugnisse**

(1) Die Kennzeichnung der Packung und der Außenverpackung sowie das Tabakerzeugnis selbst dürfen weder Elemente noch Merkmale aufweisen, die

- a) ein Tabakerzeugnis bewerben oder zu dessen Konsum anregen, indem sie einen irrigen Eindruck von seinen Eigenschaften, gesundheitlichen Wirkungen, Risiken oder Emissionen erwecken; die Beschriftungen dürfen keine Informationen über den Gehalt des Tabakprodukts an Nikotin, Teer oder Kohlenmonoxid enthalten;
- b) suggerieren, dass ein bestimmtes Tabakerzeugnis weniger schädlich als andere sei oder auf eine Reduzierung einiger schädlicher Bestandteile des Rauchs abziele oder belebende, energetisierende, heilende, verjüngende, natürliche oder ökologische Eigenschaften oder einen sonstigen Nutzen für die Gesundheit oder Lebensführung habe;
- c) sich auf den Geschmack, Geruch, eventuelle Aromastoffe oder sonstige Zusatzstoffe oder auf deren Fehlen beziehen;
- d) einem Lebensmittel- oder Kosmetikerzeugnis ähneln;
- e) suggerieren, dass ein bestimmtes Tabakerzeugnis eine verbesserte biologische Abbaubarkeit oder sonstige Vorteile für die Umwelt aufweise.

(2) Die Packungen oder Außenverpackungen dürfen nicht den Eindruck eines wirtschaftlichen Vorteils durch aufgedruckte Gutscheine, Ermäßigungen, kostenlose Abgabe, 2-für-1-Angebote oder ähnliche Angebote erwecken.

(3) Die nach den Absätzen 1 und 2 verbotenen Elemente und Merkmale können unter anderem sein: Texte, Symbole, Namen, Markennamen, figurative und sonstige Zeichen.

*Artikel 14***Aufmachung und Inhalt der Packungen**

(1) Packungen für Zigaretten müssen quaderförmig sein. Packungen für Tabak zum Selbstdrehen müssen Quader- oder Zylinderform oder die Form eines Beutels haben. Eine Zigarettenpackung muss mindestens 20 Zigaretten enthalten. Eine Packung von Tabak zum Selbstdrehen darf nicht weniger als 30 g Tabak enthalten.

(2) Eine Packung Zigaretten darf aus Karton oder einem weichen Material bestehen und darf keine Öffnung haben, die sich nach dem ersten Öffnen wieder verschließen oder versiegeln lässt; davon ausgenommen sind Packungen mit Klappdeckel (Flip-Top-Deckel) bzw. Kappenschachteln mit Deckel. Bei Packungen mit einem Klappdeckel (Flip-Top-Deckel) und Klappschachtel-Öffnung muss sich das Scharnier des Deckels an der Rückseite der Packung befinden.

*Artikel 15***Rückverfolgbarkeit**

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass alle Packungen von Tabakerzeugnissen ein individuelles Erkennungsmerkmal haben. Zur Gewährleistung der Unversehrtheit des individuellen Erkennungsmerkmals muss dieses unablässig aufgedruckt oder befestigt und unverwischbar sein und darf nicht verdeckt oder getrennt werden, auch nicht durch Steuerzeichen und Preisschilder oder durch das Öffnen der Packung. Im Fall von Tabakerzeugnissen, die außerhalb der Union hergestellt werden, gelten die Verpflichtungen gemäß diesem Artikel nur für die Erzeugnisse, die für den Unionsmarkt bestimmt sind oder dort in den Verkehr gebracht werden.

(2) Das individuelle Erkennungsmerkmal ermöglicht die Feststellung

a) des Herstellungstags und -orts;

b) der Herstellungsstätte;

c) der Maschine, die zur Herstellung der Tabakerzeugnisse verwendet wurde;

d) der Arbeitsschicht oder der Uhrzeit der Herstellung;

e) der Produktbeschreibung;

f) des geplanten Absatzmarkts;

g) des geplanten Versandwegs;

h) gegebenenfalls desjenigen, der das Erzeugnis in die Union einführt;

i) des tatsächlichen Versandwegs von der Herstellung bis zur ersten Verkaufsstelle, einschließlich aller genutzten Lager sowie des Versanddatums, der Versandadresse, des Versandorts und des Empfängers;

j) der Identität aller Käufer von der Herstellung bis zur ersten Verkaufsstelle und

k) der Rechnungs- und Bestellnummer sowie der Zahlungsbelege aller Käufer von der Herstellung bis zur ersten Verkaufsstelle.

(3) Die in Absatz 2 Buchstaben a, b, c, d, e, f, g sowie gegebenenfalls h genannten Informationen gehören zum individuellen Erkennungsmerkmal.

(4) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die unter Absatz 2 Buchstaben i, j und k genannten Informationen durch eine Verknüpfung mit dem individuellen Erkennungsmerkmal elektronisch zugänglich sind.

(5) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass alle am Handel mit Tabakerzeugnissen beteiligten Wirtschaftsteilnehmer, vom Hersteller bis zum letzten Wirtschaftsteilnehmer vor der ersten Verkaufsstelle, den Übergang aller Packungen in ihren Besitz, alle zwischenzeitlichen Verbringungen und die endgültige Abgabe der Packungen aus ihrem Besitz erfassen. Dieser Pflicht kann durch Kennzeichnung und Erfassung aggregierter Verpackungen wie Stangen, „master cases“ oder Paletten nachgekommen werden, sofern dadurch die Verfolgung und die Rückverfolgung aller Packungen möglich bleiben.



(6) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass alle natürlichen und juristischen Personen in der Lieferkette der Tabakerzeugnisse vollständige und genaue Aufzeichnungen aller einschlägigen Transaktionen führen.

(7) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Hersteller von Tabakerzeugnissen allen am Handel mit Tabakerzeugnissen beteiligten Wirtschaftsteilnehmern, vom Hersteller bis zum letzten Wirtschaftsteilnehmer vor der ersten Verkaufsstelle, einschließlich Importeuren, Lager- und Transportunternehmen, die Ausrüstung bereitstellen, die notwendig ist, um die gekauften, verkauften, gelagerten, transportierten oder auf andere Weise gehandhabten Tabakerzeugnisse zu erfassen. Diese Ausrüstung muss in der Lage sein, die aufgezeichneten Daten elektronisch zu lesen und an einen Datenspeicher gemäß Absatz 8 zu übermitteln.

(8) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Hersteller und Importeure von Tabakerzeugnissen mit einem unabhängigen Dritten Datenspeicherverträge über die Verwaltung des Speichers aller einschlägigen Daten schließen. Der physische Standort des Speichers muss sich in der Union befinden. Die Eignung des Dritten, insbesondere seine Unabhängigkeit und seine technische Leistungsfähigkeit, und der Datenspeichervertrag werden von der Kommission zugelassen.

Die Tätigkeiten des Dritten werden von einem externen Prüfer überwacht, den der Hersteller von Tabakerzeugnissen vorschlägt und bezahlt und der von der Kommission zugelassen ist. Der externe Prüfer legt den zuständigen Behörden und der Kommission einen jährlichen Bericht vor, in dem insbesondere etwaige Unregelmäßigkeiten in Bezug auf den Zugriff beurteilt werden.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Kommission, die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und der externe Prüfer vollständigen Zugang zum physischen Standort der Daten haben. In ordnungsgemäß begründeten Fällen können die Kommission oder die Mitgliedstaaten Herstellern oder Importeuren Zugriff auf diese Informationen gewähren, sofern dabei kommerziell sensible Informationen im Einklang mit dem einschlägigen Unionsrecht und nationalen Recht angemessen geschützt bleiben.

(9) Die erfassten Daten dürfen von keinem am Handel mit Tabakerzeugnissen beteiligten Wirtschaftsteilnehmer geändert oder gelöscht werden.

(10) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass personenbezogene Daten nur unter Beachtung der Bestimmungen und Vorkehrungen in der Richtlinie 95/46/EG verarbeitet werden.

(11) Die Kommission wird im Wege von Durchführungsrechtsakten

- a) die technischen Standards für die Errichtung und den Betrieb der für die Verfolgung und Rückverfolgung eingesetzten Systeme gemäß diesem Artikel einschließlich der Kennzeichnung mit einem individuellen Erkennungsmerkmal, der Aufzeichnung, Weiterleitung, Verarbeitung und Speicherung der Daten sowie des Zugangs zu gespeicherten Daten festlegen;
- b) die technischen Standards festlegen, die gewährleisten sollen, dass die Systeme, die für die individuellen Erkennungsmerkmale und die damit zusammenhängenden Funktionen verwendet werden, in der gesamten Union vollständig kompatibel sind.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 25 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(12) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 27 zu erlassen, um die Kernelemente der in Absatz 8 dieses Artikels genannten Datenspeicherung wie Laufzeit, Verlängerbarkeit, erforderliche Fachkenntnisse oder Vertraulichkeit festzulegen, einschließlich der regelmäßigen Überwachung und Bewertung dieser Verträge.

(13) Die Absätze 1 bis 10 gelten für Zigaretten und Tabak zum Selbstdrehen ab dem 20. Mai 2019 und für Tabakerzeugnisse außer Zigaretten und Tabak zum Selbstdrehen ab dem 20. Mai 2024.

#### Artikel 16

#### Sicherheitsmerkmal

(1) Zusätzlich zum individuellen Erkennungsmerkmal nach Artikel 15 schreiben die Mitgliedstaaten vor, dass alle Packungen von Tabakerzeugnissen, die in Verkehr gebracht werden, ein fälschungssicheres Sicherheitsmerkmal, bestehend aus sichtbaren und unsichtbaren Elementen, aufweisen. Das Sicherheitsmerkmal muss unablösbar aufgedruckt oder befestigt und unverwischbar sein und darf nicht verdeckt oder getrennt werden, auch nicht durch Steuerzeichen und Preisschilder oder andere gesetzlich vorgeschriebene Elemente.

Mitgliedstaaten, die Steuerzeichen oder nationale Kennzeichnungen für Steuerzwecke verlangen, können gestatten, dass diese für das Sicherheitsmerkmal verwendet werden, sofern die Steuerzeichen oder nationalen Kennzeichnungen allen in diesem Artikel vorgegebenen technischen Standards und Funktionen genügen.

(2) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die technischen Standards für das Sicherheitsmerkmal und dessen mögliche Wechselfolge (Rotation) fest und passt sie an wissenschaftliche und technische Entwicklungen sowie an Entwicklungen des Marktes an.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 25 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(3) Absatz 1 gilt für Zigaretten und Tabak zum Selbstdrehen ab dem 20. Mai 2019 und für Tabakerzeugnisse außer Zigaretten und Tabak zum Selbstdrehen ab dem 20. Mai 2024.

### KAPITEL III

## **Tabak zum oralen Gebrauch, grenzüberschreitender Verkauf von Tabakerzeugnissen im Fernabsatz und neuartige Tabakerzeugnisse**

### Artikel 17

#### **Tabak zum oralen Gebrauch**

Die Mitgliedstaaten verbieten das Inverkehrbringen von Tabak zum oralen Gebrauch unbeschadet des Artikels 151 der Akte über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens.

### Artikel 18

#### **Grenzüberschreitender Verkauf von Tabakerzeugnissen im Fernabsatz**

(1) Die Mitgliedstaaten können den grenzüberschreitenden Verkauf von Tabakerzeugnissen im Fernabsatz an Verbraucher verbieten. Die Mitgliedstaaten arbeiten zusammen, um diese Art von Verkauf zu verhindern. Verkaufsstellen, die Tabakerzeugnisse im grenzüberschreitenden Fernabsatz verkaufen, dürfen diese Produkte nicht an Verbraucher in Mitgliedstaaten liefern, in denen diese Art von Verkauf verboten worden ist. Die Mitgliedstaaten, in denen diese Art von Verkauf nicht verboten ist, verpflichten Verkaufsstellen, die grenzüberschreitenden Fernabsatz an Verbraucher in der Union betreiben möchten, sich bei den zuständigen Behörden in dem Mitgliedstaat registrieren zu lassen, in dem die Verkaufsstelle niedergelassen ist, sowie in dem Mitgliedstaat, in dem sich die tatsächlichen oder potenziellen Verbraucher befinden. Verkaufsstellen, die außerhalb der Union niedergelassen sind, müssen sich bei den zuständigen Behörden in dem Mitgliedstaat registrieren lassen, in dem sich der tatsächliche oder potenzielle Verbraucher befindet. Alle Verkaufsstellen, die grenzüberschreitenden Fernabsatz betreiben wollen, legen den zuständigen Behörden bei der Registrierung zumindest folgende Informationen vor:

- a) Name oder Firma und ständige Adresse des Ortes der Geschäftstätigkeit, von dem aus die Tabakerzeugnisse geliefert werden;
- b) das Anfangsdatum der Tätigkeit des Anbietens von Tabakerzeugnissen im grenzüberschreitenden Fernabsatz für Verbraucher mit Hilfe von Dienstleistungen der Informationsgesellschaft im Sinne von Artikel 1 Nummer 2 der Richtlinie 98/34/EG;
- c) die Adresse der hierzu genutzten Website oder Websites und alle sachdienlichen, für die Identifizierung der Website oder Websites notwendigen Informationen.

(2) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verbraucher Zugang zu der Liste aller bei ihnen registrierten Verkaufsstellen haben. Wenn sie die Liste verfügbar machen, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Bestimmungen und Vorkehrungen gemäß der Richtlinie 95/46/EG berücksichtigt werden. Verkaufsstellen dürfen mit dem Inverkehrbringen von Tabakerzeugnissen im grenzüberschreitenden Fernabsatz erst beginnen, wenn sie die Bestätigung der Registrierung bei der zuständigen Behörde erhalten haben.

(3) Die Mitgliedstaaten, in die Tabakerzeugnisse im grenzüberschreitenden Fernabsatz verkauft werden, dürfen bestimmen, dass die liefernde Verkaufsstelle eine natürliche Person benennt, die dafür verantwortlich ist, die Tabakerzeugnisse, bevor sie den Verbraucher erreichen, auf deren Übereinstimmung mit den nationalen Vorschriften zu kontrollieren, die nach dieser Richtlinie im Bestimmungsmitgliedstaat erlassen worden sind, wenn eine solche Kontrolle notwendig ist, um die Einhaltung und die Durchsetzung der Vorschriften zu erleichtern.

(4) Verkaufsstellen, die grenzüberschreitenden Fernabsatz betreiben, müssen ein Altersüberprüfungssystem betreiben, das beim Verkauf kontrolliert, ob der bestellende Verbraucher das im Bestimmungsmitgliedstaat nach nationalem Recht vorgeschriebene Mindestalter hat. Die Verkaufsstelle oder die nach Absatz 3 benannte natürliche Person stellt den zuständigen Behörden jenes Mitgliedstaats eine Beschreibung der Einzelheiten und der Funktionsweise des Altersüberprüfungssystems bereit.

(5) Verkaufsstellen verarbeiten personenbezogene Daten des Verbrauchers nur im Einklang mit der Richtlinie 95/46/EG; dem Hersteller von Tabakerzeugnissen, den zur selben Unternehmensgruppe gehörenden Unternehmen oder sonstigen Dritten dürfen diese Daten nicht bekanntgegeben werden. Personenbezogene Daten dürfen nicht für andere Zwecke als den jeweiligen Verkauf verwendet oder weitergegeben werden. Dies gilt auch dann, wenn die Verkaufsstelle zu einem Hersteller von Tabakerzeugnissen gehört.

#### Artikel 19

##### Meldung neuartiger Tabakerzeugnisse

(1) Die Mitgliedstaaten schreiben Herstellern und Importeuren von neuartigen Tabakerzeugnissen vor, bei den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten jedes derartige Erzeugnis zu melden, das sie in dem Mitgliedstaat in Verkehr zu bringen beabsichtigen. Diese Meldung muss in elektronischer Form sechs Monate vor dem beabsichtigten Inverkehrbringen erfolgen und eine detaillierte Beschreibung des betreffenden neuartigen Tabakerzeugnisses sowie eine Gebrauchsanweisung dafür und Informationen über Inhaltsstoffe und Emissionen gemäß Artikel 5 enthalten. Hersteller und Importeure, die ein neuartiges Tabakerzeugnis melden, stellen den zuständigen Behörden außerdem Folgendes bereit:

- a) verfügbare wissenschaftliche Studien zu Toxizität, Suchtpotenzial und Attraktivität des neuartigen Tabakerzeugnisses, insbesondere was seine Inhaltsstoffe und Emissionen angeht;
- b) verfügbare Studien, Zusammenfassungen davon und Marktforschung zu den Präferenzen verschiedener Verbrauchergruppen, einschließlich junger Menschen und derzeitiger Raucher;
- c) sonstige verfügbare und sachdienliche Informationen, darunter eine Risiko-Nutzen-Analyse des Produkts, dessen erwartete Auswirkungen auf den Ausstieg und den Einstieg in den Tabakkonsum sowie erwartete Verbraucherwahrnehmungen.

(2) Die Mitgliedstaaten schreiben den Herstellern und Importeuren neuartiger Tabakerzeugnisse vor, ihren zuständigen Behörden neue oder aktualisierte Informationen gemäß Absatz 1 Buchstaben a bis c zu übermitteln. Die Mitgliedstaaten können den Herstellern oder Importeuren neuartiger Tabakerzeugnisse vorschreiben, zusätzliche Tests durchzuführen oder zusätzliche Informationen vorzulegen. Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission alle gemäß diesem Artikel erhaltenen Informationen zur Verfügung.

(3) Die Mitgliedstaaten können ein System für die Zulassung neuartiger Tabakerzeugnisse einführen. Die Mitgliedstaaten können für diese Zulassung bei den Herstellern und Importeuren eine angemessene Gebühr erheben.

(4) Neuartige Tabakerzeugnisse, die in Verkehr gebracht werden, müssen den Anforderungen dieser Richtlinie genügen. Welche der Bestimmungen dieser Richtlinie auf neuartige Tabakerzeugnisse anwendbar sind richtet sich danach, ob diese Erzeugnisse unter die Definition der rauchlosen Tabakerzeugnisse oder des Rauchtobakerzeugnisses fallen.

#### TITEL III

##### ELEKTRONISCHE ZIGARETTEN UND PFLANZLICHE RAUCHERZEUGNISSE

#### Artikel 20

##### Elektronische Zigaretten

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass elektronische Zigaretten und Nachfüllbehälter nur dann in Verkehr gebracht werden, wenn sie dieser Richtlinie und allen anderen einschlägigen Rechtsvorschriften der Union genügen.

Diese Richtlinie gilt nicht für elektronische Zigaretten und Nachfüllbehälter, die einer Genehmigungspflicht gemäß der Richtlinie 2001/83/EG oder den Anforderungen der Richtlinie 93/42/EWG unterliegen.

(2) Die Hersteller und Importeure von elektronischen Zigaretten und Nachfüllbehältern melden den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten jegliche derartige Erzeugnisse, die sie in Verkehr zu bringen beabsichtigen. Die Meldung muss in elektronischer Form sechs Monate vor dem beabsichtigten Inverkehrbringen erfolgen. Bei elektronischen Zigaretten und Nachfüllbehältern, die am 20. Mai 2016 bereits in Verkehr sind, muss die Meldung innerhalb von sechs Monaten ab diesem Zeitpunkt erfolgen. Bei jeder wesentlichen Änderung des Erzeugnisses muss eine neue Meldung erfolgen.

Je nachdem, ob es sich bei dem Erzeugnis um eine elektronische Zigarette oder einen Nachfüllbehälter handelt, muss die Meldung die folgenden Angaben enthalten:

- a) den Namen und die Kontaktangaben des Herstellers, einer verantwortlichen juristischen oder natürlichen Person in der Union und gegebenenfalls des Importeurs, der das Erzeugnis in die Union einführt;
- b) eine Liste aller Inhaltsstoffe, die in dem Erzeugnis enthalten sind, und aller Emissionen, die durch den Gebrauch des Erzeugnisses verursacht werden, nach Markennamen und Art, einschließlich der jeweiligen Mengen;
- c) toxikologische Daten bezüglich der Inhaltsstoffe und Emissionen des Erzeugnisses, einschließlich bei Erhitzen, insbesondere unter Bezugnahme auf ihre Auswirkungen auf die Gesundheit der Verbraucher bei Inhalieren und unter Berücksichtigung u. a. aller etwaigen suchterzeugenden Wirkungen;
- d) Informationen über die Nikotindosis und -aufnahme bei Konsum unter normalen oder vernünftigerweise vorhersehbaren Bedingungen;
- e) eine Beschreibung der Bestandteile des Erzeugnisses, einschließlich gegebenenfalls der Öffnungs- und Nachfüllmechanismen der elektronischen Zigarette oder der Nachfüllbehälter;
- f) eine Beschreibung des Herstellungsverfahrens einschließlich der Information, ob dies eine Serienherstellung beinhaltet, und eine Erklärung, dass die Einhaltung der Anforderungen dieses Artikels durch das Herstellungsverfahren gewährleistet ist;
- g) eine Erklärung, dass der Hersteller und der Importeur die volle Verantwortung für die Qualität und Sicherheit des Erzeugnisses tragen, wenn es in Verkehr gebracht und unter normalen oder vernünftigerweise vorhersehbaren Bedingungen gebraucht wird.

Sind die Mitgliedstaaten der Ansicht, dass die übermittelten Informationen unvollständig sind, so können sie zusätzliche Angaben zur Vervollständigung der betreffenden Informationen verlangen.

Die Mitgliedstaaten können bei den Herstellern und Importeuren von Tabakerzeugnissen für die Entgegennahme, Speicherung, Handhabung und Analyse der Informationen, die ihnen vorgelegt werden, angemessene Gebühren erheben.

(3) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass

- a) nikotinhalige Flüssigkeiten nur in eigens dafür vorgesehenen Nachfüllbehältern mit einem Volumen von höchstens 10 ml bzw. in elektronischen Einwegzigaretten oder in Einwegkartuschen in Verkehr gebracht werden, wobei die Kartuschen oder Tanks ein Volumen von höchstens 2 ml haben dürfen;
- b) die nikotinhalige Flüssigkeit einen Nikotingehalt von höchstens 20 mg/ml hat;
- c) die nikotinhalige Flüssigkeit keinen der in Artikel 7 Absatz 6 aufgeführten Zusatzstoffe enthält;
- d) bei der Herstellung der nikotinhaligen Flüssigkeit nur Inhaltsstoffe von hoher Reinheit verwendet werden. Andere Stoffe als die in Absatz 2 Unterabsatz 2 Buchstabe b dieses Artikels genannten Inhaltsstoffe dürfen in der nikotinhaligen Flüssigkeit nur in Spuren vorhanden sein, wenn ihr Vorhandensein während der Herstellung technisch unvermeidbar ist;

- e) außer Nikotin in der nikotinhaltigen Flüssigkeit nur Inhaltsstoffe verwendet werden, die in erhitzter oder nicht erhitzter Form kein Risiko für die menschliche Gesundheit darstellen;
- f) die elektronischen Zigaretten Nikotindosen auf einem gleichmäßigen Niveau unter normalen Gebrauchsbedingungen abgeben;
- g) die elektronischen Zigaretten und Nachfüllbehälter kinder- und manipulationssicher sowie bruch- und auslaufsicher sind und über einen Mechanismus für eine auslauffreie Nachfüllung verfügen.

(4) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass

- a) die Packungen mit elektronischen Zigaretten und Nachfüllbehältern einen Beipackzettel mit Informationen zu Folgendem enthalten:
  - i) Gebrauchs- und Aufbewahrungsanweisungen für das Produkt, einschließlich eines Hinweises, dass das Erzeugnis nicht für den Gebrauch durch Jugendliche und Nichtraucher empfohlen wird,
  - ii) Gegenanzeigen,
  - iii) Warnungen für spezielle Risikogruppen,
  - iv) mögliche schädliche Auswirkungen,
  - v) Suchtpotenzial und Toxizität und
  - vi) Kontaktangaben des Herstellers oder Importeurs und einer juristischen oder natürlichen Kontaktperson in der Union;

b) die Packungen und Außenverpackung von elektronischen Zigaretten und Nachfüllbehältern

- i) eine Liste sämtlicher Inhaltsstoffe des Erzeugnisses in absteigender Rangfolge ihres Gewichts enthalten wie auch die Angabe des Nikotingehalts des Erzeugnisses und der Nikotinabgabe pro Dosis, die Nummer der Herstellungscharge und die Empfehlung, dass das Erzeugnis nicht in die Hände von Kindern gelangen darf;
- ii) unbeschadet Ziffer i dieses Buchstabens keine der in Artikel 13 genannten Elemente oder Merkmale enthalten, mit Ausnahme der Informationen über den Nikotingehalt und die Aromastoffe gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstaben a und c, und
- iii) einen der folgenden gesundheitsbezogenen Warnhinweise tragen:

„Dieses Produkt enthält Nikotin: einen Stoff, der sehr stark abhängig macht. Es wird nicht für den Gebrauch durch Nichtraucher empfohlen.“

oder

„Dieses Produkt enthält Nikotin: einen Stoff, der sehr stark abhängig macht.“

Die Mitgliedstaaten bestimmen, welcher dieser gesundheitsbezogenen Warnhinweise zu verwenden ist;

c) gesundheitsbezogene Warnhinweise den Anforderungen von Artikel 12 Absatz 2 entsprechen.

(5) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass

- a) kommerzielle Kommunikation in Diensten der Informationsgesellschaft in der Presse und anderen gedruckten Veröffentlichungen mit dem Ziel oder der direkten oder indirekten Wirkung, den Verkauf von elektronischen Zigaretten und Nachfüllbehältern zu fördern, verboten ist; dies gilt mit Ausnahme von Veröffentlichungen, die ausschließlich für im Bereich des Handels mit elektronischen Zigaretten oder Nachfüllbehältern tätige Personen bestimmt sind, und von Veröffentlichungen, die in Drittländern gedruckt und herausgegeben werden, sofern diese Veröffentlichungen nicht hauptsächlich für den Markt der Union bestimmt sind;
- b) kommerzielle Kommunikation im Hörfunk mit dem Ziel oder der direkten oder indirekten Wirkung, den Verkauf von elektronischen Zigaretten und Nachfüllbehältern zu fördern, verboten ist;

- c) jede Art von öffentlichem oder privatem Beitrag zu Hörfunkprogrammen mit dem Ziel oder der direkten oder indirekten Wirkung, den Verkauf von elektronischen Zigaretten und Nachfüllbehältern zu fördern, verboten ist;
- d) jede Art von öffentlichem oder privatem Beitrag zu einer Veranstaltung oder Aktivität oder jede Art von Unterstützung von Einzelpersonen mit dem Ziel oder der direkten oder indirekten Wirkung, den Verkauf von elektronischen Zigaretten und Nachfüllbehältern zu fördern, verboten ist, wenn an diesen Veranstaltungen oder Aktivitäten mehrere Mitgliedstaaten beteiligt sind oder wenn sie in mehreren Mitgliedstaaten stattfinden oder eine sonstige grenzüberschreitende Wirkung haben;
- e) audiovisuelle kommerzielle Kommunikation, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2010/13/EU des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> fällt, für elektronische Zigaretten und Nachfüllbehälter verboten ist.

(6) Artikel 18 der vorliegenden Richtlinie findet auf den grenzüberschreitenden Verkauf von elektronischen Zigaretten und Nachfüllbehältern im Fernabsatz Anwendung.

(7) Die Mitgliedstaaten verlangen von den Herstellern und Importeuren von elektronischen Zigaretten und Nachfüllbehältern, dass sie den zuständigen Behörden jährlich folgende Informationen vorlegen:

- i) umfassende Daten über die Verkaufsmengen, aufgeschlüsselt nach Markennamen und Art des Erzeugnisses,
- ii) Informationen über die Präferenzen verschiedener Verbrauchergruppen, einschließlich Jugendlicher, Nichtraucher und der wichtigsten Kategorien derzeitiger Nutzer,
- iii) Informationen über die Art des Verkaufs der Erzeugnisse,
- iv) Zusammenfassungen aller diesbezüglich durchgeführten Marktstudien, einschließlich einer englischen Übersetzung.

Die Mitgliedstaaten überwachen die Entwicklung des Markts für elektronische Zigaretten und für Nachfüllbehälter, einschließlich etwaiger Hinweise, dass ihre Verwendung unter Jugendlichen oder Nichtrauchern als Einstieg in die Nikotinabhängigkeit und letztlich in den herkömmlichen Tabakkonsum dient.

(8) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die erhaltenen Informationen gemäß Absatz 2 dieses Artikels auf einer Website verfügbar gemacht werden. Die Mitgliedstaaten tragen bei der Zugänglichmachung von Informationen für die Öffentlichkeit der Notwendigkeit, Geschäftsgeheimnisse zu schützen, angemessen Rechnung.

Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten auf Antrag alle gemäß diesem Artikel erhaltenen Informationen zur Verfügung. Die Mitgliedstaaten und die Kommission sorgen dafür, dass Geschäftsgeheimnisse und sonstige vertrauliche Informationen vertraulich behandelt werden.

(9) Die Mitgliedstaaten verlangen, dass die Hersteller, Importeure und Vertreiber von elektronischen Zigaretten und Nachfüllbehältern ein System zur Erhebung von Informationen über alle vermuteten schädlichen Auswirkungen dieser Erzeugnisse auf die menschliche Gesundheit einrichten und erhalten.

Falls einer dieser Wirtschaftsteilnehmer der Ansicht ist oder Grund zur Annahme hat, dass elektronische Zigaretten oder Nachfüllbehälter, die sich in seinem Besitz befinden und in Verkehr gebracht werden sollen oder werden, Sicherheits- oder Qualitätsmängel aufweisen oder auf andere Weise nicht dieser Richtlinie entsprechen, so ergreift dieser Wirtschaftsteilnehmer unverzüglich die erforderlichen Abhilfemaßnahmen, um das betreffende Erzeugnis mit dieser Richtlinie in Einklang zu bringen oder es gegebenenfalls zurückzuziehen oder einen Rückruf vorzunehmen. In diesem Fall muss der Wirtschaftsteilnehmer auch unverzüglich die Marktüberwachungsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen das Erzeugnis bereitgestellt wird oder bereitgestellt werden soll, unterrichten und ihnen insbesondere Einzelheiten über die Risiken für die menschliche Gesundheit und Sicherheit sowie über etwaige ergriffene Abhilfemaßnahmen und über die Ergebnisse dieser Abhilfemaßnahmen mitteilen.

Die Mitgliedstaaten können den Wirtschaftsteilnehmer auch um zusätzliche Informationen ersuchen, beispielsweise über Sicherheits- und Qualitätsaspekte oder über etwaige schädliche Auswirkungen von elektronischen Zigaretten oder Nachfüllbehältern.

(10) Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens am 20. Mai 2016 — und danach wenn angemessen — einen Bericht über die potenziellen Gesundheitsrisiken im Zusammenhang mit dem Gebrauch von nachfüllbaren elektronischen Zigaretten.

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2010/13/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. März 2010 zur Koordinierung bestimmter Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung audiovisueller Mediendienste (Richtlinie über audiovisuelle Mediendienste) (ABl. L 95 vom 15.4.2010, S. 1).

(11) Falls eine zuständige Behörde bei elektronischen Zigaretten und Nachfüllbehältern, die den Anforderungen dieses Artikels entsprechen, feststellt oder hinreichend Anlass zur Besorgnis hat, dass bestimmte elektronische Zigaretten oder bestimmte Nachfüllbehälter oder eine Art von elektronischer Zigarette oder von Nachfüllbehälter eine ernsthafte Gefahr für die menschliche Gesundheit darstellen könnte, kann sie geeignete vorläufige Maßnahmen ergreifen. Sie unterrichtet die Kommission und die zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten unverzüglich über die ergriffenen Maßnahmen und übermittelt ihnen alle zugrunde liegenden Daten. Die Kommission stellt so bald wie möglich nach Erhalt dieser Informationen fest, ob die vorläufige Maßnahme gerechtfertigt ist. Die Kommission unterrichtet den betreffenden Mitgliedstaat über ihre Schlussfolgerungen, damit der Mitgliedstaat die angemessenen Folgemaßnahmen ergreifen kann.

Wurde das Inverkehrbringen bestimmter elektronischer Zigaretten oder bestimmter Nachfüllbehälter oder einer Art von elektronischer Zigarette oder von Nachfüllbehältern in Anwendung von Unterabsatz 1 dieses Absatzes in mindestens drei Mitgliedstaaten aus hinreichend berechtigten Gründen verboten, so wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 27 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um dieses Verbot auf alle Mitgliedstaaten auszudehnen, sofern die Ausdehnung gerechtfertigt und verhältnismäßig ist.

(12) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 27 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um den Wortlaut des in Absatz 4 Buchstabe b dieses Artikels genannten gesundheitsbezogenen Warnhinweises anzupassen. Die Kommission sorgt dafür, dass sich die Anpassung dieses gesundheitsbezogenen Warnhinweises auf Fakten bezieht.

(13) Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten ein einheitliches Format für die Meldung gemäß Absatz 2 sowie die technischen Normen für den Nachfüllmechanismus nach Absatz 3 Buchstabe g.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 25 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

#### Artikel 21

##### **Pflanzliche Raucherzeugnisse**

(1) Jede Packung und jede Außenverpackung von pflanzlichen Raucherzeugnissen trägt den folgenden gesundheitsbezogenen Warnhinweis:

„Das Rauchen dieses Produkts schädigt Ihre Gesundheit.“

(2) Der gesundheitsbezogene Warnhinweis ist auf die vordere und hintere äußere Fläche der Packung und jeder Außenverpackung zu drucken.

(3) Der gesundheitsbezogene Warnhinweis muss den Anforderungen von Artikel 9 Absatz 4 genügen. Er nimmt 30 % der entsprechenden Fläche der Packung und der Außenverpackung ein. Dieser Prozentsatz erhöht sich bei Mitgliedstaaten mit zwei Amtssprachen auf 32 % und bei solchen mit mehr als zwei Amtssprachen auf 35 %.

(4) Packungen und Außenverpackungen von pflanzlichen Raucherzeugnissen dürfen keines der Elemente oder Merkmale gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstaben a, b und d aufweisen, und es darf nicht angegeben sein, dass das Erzeugnis frei von Zusatz- oder Aromastoffen ist.

#### Artikel 22

##### **Meldung von Inhaltsstoffen von pflanzlichen Raucherzeugnissen**

(1) Die Mitgliedstaaten verpflichten die Hersteller und Importeure pflanzlicher Raucherzeugnisse, den zuständigen Behörden eine nach Markennamen und Art der Erzeugnisse gegliederte Liste aller Inhaltsstoffe und ihrer Mengen, die bei der Herstellung verwendet werden, zu übermitteln. Die Hersteller oder Importeure unterrichten die zuständigen nationalen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten außerdem, wenn die Zusammensetzung eines Erzeugnisses so verändert wird, dass davon die gemäß diesem Artikel zu übermittelnden Informationen berührt sind. Die gemäß diesem Artikel vorgeschriebenen Informationen sind vor dem Inverkehrbringen eines neuen oder veränderten pflanzlichen Raucherzeugnisses vorzulegen.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die gemäß Absatz 1 bereitgestellten Informationen über eine Website öffentlich zugänglich gemacht werden. Die Mitgliedstaaten tragen der Notwendigkeit, Geschäftsgeheimnisse zu schützen, bei der Zugänglichmachung von Informationen für die Öffentlichkeit angemessene Rechnung. Die Wirtschaftsteilnehmer geben genau an, welche Informationen sie als Geschäftsgeheimnis ansehen.

## TITEL IV

## SCHLUSSBESTIMMUNGEN

## Artikel 23

**Zusammenarbeit und Durchsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Hersteller und Importeure von Tabakerzeugnissen und verwandten Erzeugnissen der Kommission und den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die gemäß dieser Richtlinie verlangten Informationen vollständig und wahrheitsgemäß und innerhalb der in dieser Richtlinie festgelegten Fristen bereitstellen. Die Informationspflicht obliegt in erster Linie dem Hersteller, wenn er in der Union niedergelassen ist. Die Informationspflicht obliegt in erster Linie dem Importeur, wenn der Hersteller außerhalb der Union und der Importeur in der Union niedergelassen ist. Die Informationspflicht obliegt gemeinsam dem Hersteller und dem Importeur, wenn beide außerhalb der Union niedergelassen sind.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Tabakerzeugnisse und verwandte Erzeugnisse, die dieser Richtlinie sowie den darin vorgesehenen Durchführungs- und delegierten Rechtsakten nicht entsprechen, nicht in Verkehr gebracht werden. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Tabakerzeugnisse oder verwandte Erzeugnisse nicht in Verkehr gebracht werden, wenn die in dieser Richtlinie festgelegten Meldepflichten nicht eingehalten werden.

(3) Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen die aufgrund dieser Richtlinie erlassenen nationalen Vorschriften Sanktionen fest und treffen die zur Anwendung dieser Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Verwaltungssanktionen finanzieller Art, die für vorsätzliche Verstöße verhängt werden, dürfen so gestaltet sein, dass sie den durch den Verstoß angestrebten wirtschaftlichen Vorteil aufheben.

(4) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten arbeiten untereinander und mit der Kommission zusammen, um die richtige Anwendung und Durchsetzung dieser Richtlinie zu gewährleisten, und übermitteln einander alle Informationen, die für eine einheitliche Anwendung dieser Richtlinie erforderlich sind.

## Artikel 24

**Freier Verkehr**

(1) Die Mitgliedstaaten dürfen vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 dieses Artikels das Inverkehrbringen von Tabakerzeugnissen oder verwandten Erzeugnissen, die dieser Richtlinie entsprechen, nicht aus Gründen untersagen oder beschränken, die in dieser Richtlinie geregelte Gesichtspunkte betreffen.

(2) Von dieser Richtlinie bleibt das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, für alle in ihrem Gebiet in Verkehr gebrachten Erzeugnisse weitere Anforderungen betreffend die Vereinheitlichung der Verpackungen von Tabakerzeugnissen beizubehalten oder einzuführen, wenn dies zum Schutz der öffentlichen Gesundheit unter Berücksichtigung des hohen mit dieser Richtlinie erzielten Schutzes der menschlichen Gesundheit gerechtfertigt ist. Diese Maßnahmen müssen verhältnismäßig sein und dürfen weder ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung noch eine verschleierte Beschränkung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten darstellen. Diese Maßnahmen sind der Kommission zusammen mit den Gründen für ihre Beibehaltung oder ihren Erlass mitzuteilen.

(3) Ein Mitgliedstaat kann ferner eine bestimmte Kategorie von Tabakerzeugnissen oder verwandten Erzeugnissen verbieten, wenn dies durch die spezifischen Gegebenheiten in dem betreffenden Mitgliedstaat und zum Schutz der öffentlichen Gesundheit unter Berücksichtigung des hohen mit dieser Richtlinie erzielten Schutzes der menschlichen Gesundheit gerechtfertigt ist. Solche nationalen Vorschriften sind der Kommission zusammen mit den Gründen für ihren Erlass mitzuteilen. Die Kommission hat nach Eingang einer Mitteilung nach diesem Absatz sechs Monate Zeit, um die nationalen Vorschriften zu billigen oder abzulehnen; hierzu prüft sie unter Berücksichtigung des hohen mit dieser Richtlinie erzielten Schutzes der menschlichen Gesundheit, ob die Vorschriften berechtigt und notwendig sind, ob sie in einem angemessenen Verhältnis zu ihrem Ziel stehen und ob sie ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung oder eine verschleierte Beschränkung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten darstellen. Trifft die Kommission innerhalb des Zeitraums von sechs Monaten keine Entscheidung, so gelten die nationalen Vorschriften als gebilligt.



## Artikel 25

### Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (3) Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, so wird das Verfahren ohne Ergebnis abgeschlossen, wenn der Vorsitz des Ausschusses dies innerhalb der Frist zur Abgabe der Stellungnahme beschließt oder eine einfache Mehrheit der Ausschussmitglieder dies verlangt.
- (4) Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

## Artikel 26

### Zuständige Behörden

Die Mitgliedstaaten benennen innerhalb von drei Monaten nach dem 20. Mai 2016 die zuständigen Behörden, die für die Durchführung und Durchsetzung der in dieser Richtlinie vorgesehenen Verpflichtungen verantwortlich sind. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich mit, um welche Behörden es sich dabei handelt. Die Kommission veröffentlicht diese Angaben im *Amtsblatt der Europäischen Union*.

## Artikel 27

### Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 3 Absätze 2 und 4, Artikel 4 Absätze 3 und 5, Artikel 7 Absätze 5, 11 und 12, Artikel 9 Absatz 5, Artikel 10 Absatz 3, Artikel 11 Absatz 6, Artikel 12 Absatz 3, Artikel 15 Absatz 12, Artikel 20 Absätze 11 und 12 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 19. Mai 2014 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.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 3 Absätze 2 und 4, Artikel 4 Absätze 3 und 5, Artikel 7 Absätze 5, 11 und 12, Artikel 9 Absatz 5, Artikel 10 Absatz 3, Artikel 11 Absatz 6, Artikel 12 Absatz 3, Artikel 15 Absatz 12 und Artikel 20 Absätze 11 und 12 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- (4) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 3 Absätze 2 und 4, Artikel 4 Absätze 3 und 5, Artikel 7 Absätze 5, 11 und 12, Artikel 9 Absatz 5, Artikel 10 Absatz 3, Artikel 11 Absatz 6, Artikel 12 Absatz 3, Artikel 15 Absatz 12 und Artikel 20 Absätze 11 und 12 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

*Artikel 28***Bericht**

(1) Spätestens fünf Jahre nach dem 20. Mai 2016 und danach bei Bedarf legt die Kommission dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie vor.

Damit ihr alle erforderlichen Informationen zur Verfügung stehen, wird die Kommission bei der Erstellung des Berichts von wissenschaftlichen und technischen Sachverständigen unterstützt.

(2) In dem Bericht gibt die Kommission insbesondere an, welche Elemente der Richtlinie angesichts des aktuellen Stands der wissenschaftlichen und technischen Erkenntnisse überprüft oder angepasst werden müssten — einschließlich der Entwicklung international vereinbarter Vorschriften und Normen über Tabakerzeugnisse und verwandte Erzeugnisse. Die Kommission legt dabei besonderes Augenmerk auf

- a) die Erfahrungen mit der Gestaltung der von dieser Richtlinie nicht geregelten Packungsflächen, unter Berücksichtigung nationaler, internationaler, rechtlicher, wirtschaftlicher und wissenschaftlicher Entwicklungen;
- b) Entwicklungen des Marktes in Bezug auf neuartige Tabakerzeugnisse, unter Berücksichtigung unter anderem der gemäß Artikel 19 eingegangenen Notifizierungen;
- c) Marktentwicklungen, die eine wesentliche Änderung der Umstände darstellen;
- d) die Machbarkeit, die Vorteile und die möglichen Auswirkungen eines europäischen Systems zur Regulierung der in Tabakerzeugnissen verwendeten Inhaltsstoffe, einschließlich einer auf Unionsebene aufzustellenden Liste von Inhaltsstoffen, die in Tabakerzeugnissen verwendet werden, darin vorkommen oder Tabakerzeugnissen zugesetzt werden dürfen, wobei unter anderem die gemäß der Artikel 5 und 6 gesammelten Informationen berücksichtigt werden;
- e) Marktentwicklungen in Bezug auf Zigaretten mit einem Durchmesser von weniger als 7,5 mm und die Verbrauchervernehmung ihrer Schädlichkeit sowie der irreführenden Merkmale solcher Zigaretten;
- f) die Machbarkeit, die Vorteile und die möglichen Auswirkungen einer Datenbank der Union mit gemäß Artikel 5 und 6 gesammelten Informationen über Inhaltsstoffe und Emissionen von Tabakerzeugnissen;
- g) die Marktentwicklungen in Bezug auf elektronische Zigaretten und Nachfüllbehälter, wobei unter anderem die im Einklang mit Artikel 20 gesammelten Informationen, einschließlich der Aufnahme des Konsums derartiger Erzeugnisse durch junge Menschen und Nichtraucher und der Auswirkungen derartiger Erzeugnisse auf die Entwöhnungsanstrengungen sowie der von den Mitgliedstaaten in Bezug auf Aromen getroffenen Maßnahmen, berücksichtigt werden;
- h) die Marktentwicklungen und Verbraucherpräferenzen in Bezug auf Wasserpfeifentabak, mit besonderem Schwerpunkt auf dessen Aromen.

Die Mitgliedstaaten unterstützen die Kommission und übermitteln ihr alle verfügbaren Informationen, damit sie die Bewertung vornehmen und den Bericht erstellen kann.

(3) Dem Bericht folgen gegebenenfalls Vorschläge zur Änderung dieser Richtlinie, die von der Kommission für nötig erachtet werden — soweit dies für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts erforderlich ist — um die Richtlinie an Entwicklungen im Bereich der Tabakerzeugnisse und der verwandten Erzeugnisse anzupassen und um alle wissenschaftlich gesicherten neuen Entwicklungen sowie Entwicklungen in Bezug auf international vereinbarte Normen für Tabakprodukte und verwandte Produkte zu berücksichtigen.

*Artikel 29***Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 20. Mai 2016 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Sie wenden diese Maßnahmen ab dem 20. Mai 2016 an; Artikel 7 Absatz 14, Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe e, Artikel 15 Absatz 13 und Artikel 16 Absatz 3 bleiben davon unberührt.

(2) Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. In diese Vorschriften fügen sie die Erklärung ein, dass Bezugnahmen in den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf die durch die vorliegende Richtlinie aufgehobene Richtlinie als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie gelten. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme und die Formulierung dieser Erklärung.

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

#### *Artikel 30*

### **Übergangsbestimmung**

Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen folgender Erzeugnisse, die dieser Richtlinie nicht genügen, bis zum 20. Mai 2017 zulassen:

- a) Tabakerzeugnisse, die gemäß der Richtlinie 2001/37/EG vor dem 20. Mai 2016 hergestellt oder in den freien Verkehr gebracht und gekennzeichnet wurden;
- b) elektronische Zigaretten oder Nachfüllbehälter, die vor dem 20. November 2016 hergestellt oder in den freien Verkehr gebracht wurden;
- c) pflanzliche Raucherzeugnisse, die vor dem 20. Mai 2016 hergestellt oder in den freien Verkehr gebracht wurden.

#### *Artikel 31*

### **Aufhebung**

Die Richtlinie 2001/37/EG wird unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Fristen für die Umsetzung der genannten Richtlinie in nationales Recht mit Wirkung vom 20. Mai 2016 aufgehoben.

Verweisungen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweisungen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang III zu lesen.

#### *Artikel 32*

### **Inkrafttreten**

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

#### *Artikel 33*

### **Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 3. April 2014.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

M. SCHULZ

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

D. KOURKOULAS

## ANHANG I

**LISTE DER TEXTLICHEN WARNHINWEISE****(gemäß Artikel 10 und Artikel 11 Absatz 1)**

- (1) Rauchen verursacht 9 von 10 Lungenkarzinomen.
  - (2) Rauchen verursacht Mund-, Rachen- und Kehlkopfkrebs.
  - (3) Rauchen schädigt Ihre Lunge.
  - (4) Rauchen verursacht Herzinfälle.
  - (5) Rauchen verursacht Schlaganfälle und Behinderungen.
  - (6) Rauchen verstopft Ihre Arterien.
  - (7) Rauchen erhöht das Risiko, zu erblinden.
  - (8) Rauchen schädigt Zähne und Zahnfleisch.
  - (9) Rauchen kann Ihr ungeborenes Kind töten.
  - (10) Wenn Sie rauchen, schaden Sie Ihren Kindern, Ihrer Familie, Ihren Freunden.
  - (11) Kinder von Rauchern werden oft selbst zu Rauchern.
  - (12) Das Rauchen aufgeben — für Ihre Lieben weiterleben.
  - (13) Rauchen mindert Ihre Fruchtbarkeit.
  - (14) Rauchen bedroht Ihre Potenz.
-

## ANHANG II

## BILDERBIBLIOTHEK

**(GEMÄß ARTIKEL 10 ABSATZ 1)**

[Von der Kommission gemäß Artikel 10 Absatz 3 Buchstabe b zu erstellen]

---

## ANHANG III

## ENTSPRECHUNGSTABELLE

Richtlinie 2001/37/EG	Diese Richtlinie
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3 Absatz 1	Artikel 3 Absatz 1
Artikel 3 Absätze 2 und 3	—
Artikel 4 Absatz 1	Artikel 4 Absatz 1
Artikel 4 Absatz 2	Artikel 4 Absatz 2
Artikel 4 Absatz 3 bis 5	—
Artikel 5 Absatz 1	—
Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a	Artikel 9 Absatz 1
Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b	Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 10 Absatz 2, Artikel 11 Absatz 1
Artikel 5 Absatz 3	Artikel 10 Absatz 1
Artikel 5 Absatz 4	Artikel 12
Artikel 5 Absatz 5 Unterabsatz 1	Artikel 9 Absatz 3 Unterabsatz 5, Artikel 11 Absätze 2 und 3, Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe b
Artikel 5 Absatz 5 Unterabsatz 2	Artikel 11 Absatz 4,
Artikel 5 Absatz 6 Buchstabe a	Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe a
Artikel 5 Absatz 6 Buchstabe b	—
Artikel 5 Absatz 6 Buchstabe c	Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe b
Artikel 5 Absatz 6 Buchstabe d	Artikel 8 Absatz 6 und Artikel 11 Absatz 5 Unterabsatz 2
Artikel 5 Absatz 6 Buchstabe e	Artikel 8 Absatz 1
Artikel 5 Absatz 7	Artikel 8 Absätze 3 und 4
Artikel 5 Absatz 8	—

Richtlinie 2001/37/EG	Diese Richtlinie
Artikel 5 Absatz 9 Unterabsatz 1	Artikel 15 Absätze 1 und 2
Artikel 5 Absatz 9 Unterabsatz 2	Artikel 15 Absatz 11
Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 1	Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 1
Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 2	Artikel 5 Absätze 2 und 3
Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 3	—
Artikel 6 Absatz 2	Artikel 5 Absatz 4
Artikel 6 Absätze 3 und 4	—
Artikel 7	Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe b
Artikel 8	Artikel 17
Artikel 9 Absatz 1	Artikel 4 Absatz 3
Artikel 9 Absatz 2	Artikel 10 Absatz 2 und Absatz 3 Buchstabe a
Artikel 9 Absatz 3	Artikel 16 Absatz 2
Artikel 10 Absatz 1	Artikel 25 Absatz 1
Artikel 10 Absätze 2 und 3	Artikel 25 Absatz 2
Artikel 11 Unterabsätze 1 und 2	Artikel 28 Absatz 1 Unterabsätze 1 und 2
Artikel 11 Unterabsatz 3	Artikel 28 Absatz 2 Unterabsatz 1
Artikel 11 Unterabsatz 4	Artikel 28 Absatz 3
Artikel 12	—
Artikel 13 Absatz 1	Artikel 24 Absatz 1
Artikel 13 Absatz 2	Artikel 24 Absatz 2
Artikel 13 Absatz 3	
Artikel 14 Absatz 1 Unterabsatz 1	Artikel 29 Absatz 1 Unterabsatz 1

Richtlinie 2001/37/EG	Diese Richtlinie
Artikel 14 Absatz 1 Unterabsatz 2	Artikel 29 Absatz 2
Artikel 14 Absätze 2 und 3	Artikel 30 Buchstabe a
Artikel 14 Absatz 4	Artikel 29 Absatz 3
Artikel 15	Artikel 31
Artikel 16	Artikel 32
Artikel 17	Artikel 33
Anhang I (Liste ergänzender gesundheitsbezogener Warnhinweise)	Anhang I (Liste der textlichen Warnhinweise)
Anhang II (Fristen für die Umsetzung und Durchführung aufgehobener Richtlinien)	—
Anhang III (Entsprechungstabelle)	Anhang III (Entsprechungstabelle)



**RICHTLINIE 2014/42/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES****vom 3. April 2014****über die Sicherstellung und Einziehung von Tatwerkzeugen und Erträgen aus Straftaten in der Europäischen Union**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 82 Absatz 2 und Artikel 83 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(2)</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Streben nach Profit ist die wichtigste Triebfeder der grenzüberschreitenden organisierten Kriminalität, einschließlich mafiaähnlicher krimineller Organisationen. Folglich sollten die zuständigen Behörden die Mittel erhalten, um die aus Straftaten erlangten Erträge ermitteln, sicherstellen, verwalten und einziehen zu können. Die wirksame Verhütung und Bekämpfung der organisierten Kriminalität sollte jedoch durch die Neutralisierung der Erträge aus Straftaten erreicht werden und in bestimmten Fällen auf alle Vermögensgegenstände, die aus kriminellen Handlungen stammen, ausgeweitet werden.
- (2) Organisierte kriminelle Gruppen sind grenzübergreifend tätig und erwerben zunehmend Vermögen in anderen Mitgliedstaaten als denjenigen, in denen sie ansässig sind, und in Drittstaaten. Es besteht ein wachsender Bedarf an einer wirksamen internationalen Zusammenarbeit im Bereich der Vermögensabschöpfung und an Rechtshilfe.
- (3) Zu den wirksamsten Maßnahmen zur Bekämpfung der organisierten Kriminalität zählen das Vorsehen schwerwiegender rechtlicher Folgen für die Begehung derartiger Straftaten sowie das effiziente Aufspüren und die Sicherstellung und Einziehung von Tatwerkzeugen und Erträgen aus Straftaten.
- (4) Zwar liegen nur begrenzte statistische Daten vor, doch erscheinen die Beträge, die in der Union aus Erträgen aus Straftaten abgeschöpft werden, unzureichend im Vergleich zu der geschätzten Höhe dieser Erträge. Obwohl die Einziehungsverfahren in den Rechtsvorschriften der Union und den nationalen Rechtsvorschriften geregelt sind, wird diese Möglichkeit, wie aus Studien hervorgeht, nach wie vor zu wenig genutzt.
- (5) Mit der Annahme von Mindestvorschriften werden die Regelungen der Mitgliedstaaten zur Sicherstellung und Einziehung einander angenähert, womit das gegenseitige Vertrauen und die wirksame grenzübergreifende Zusammenarbeit gefördert werden.

<sup>(1)</sup> ABl. C 299 vom 4.10.2012, S. 128.

<sup>(2)</sup> ABl. C 391 vom 18.12.2012, S. 134.

<sup>(3)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 25. Februar 2014 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 14. März 2014.

- (6) Im Stockholmer Programm wie auch in den Schlussfolgerungen des Rates (Justiz und Inneres) vom Juni 2010 zur Einziehung und Vermögensabschöpfung wird einer wirksameren Ermittlung, Einziehung und Verwertung von durch Straftaten erlangtem Vermögen große Bedeutung beigemessen.
- (7) Den derzeitigen Rechtsrahmen der Union für die Sicherstellung, Beschlagnahme und Einziehung von Vermögensgegenständen bilden die Gemeinsame Maßnahme 98/699/JI <sup>(1)</sup>, der Rahmenbeschluss 2001/500/JI des Rates <sup>(2)</sup>, der Rahmenbeschluss 2003/577/JI des Rates <sup>(3)</sup>, der Rahmenbeschluss 2005/212/JI des Rates <sup>(4)</sup> sowie der Rahmenbeschluss 2006/783/JI des Rates <sup>(5)</sup>.
- (8) Wie aus den Berichten der Kommission über die Umsetzung der Rahmenbeschlüsse 2003/577/JI, 2005/212/JI und 2006/783/JI deutlich wird, sind die bestehenden Regelungen für die erweiterte Einziehung und die gegenseitige Anerkennung von Sicherstellungs- und Einziehungsentscheidungen nur eingeschränkt wirksam. Die Einziehung wird durch die Unterschiede im Recht der Mitgliedstaaten behindert.
- (9) Mit der vorliegenden Richtlinie sollen die Bestimmungen der Rahmenbeschlüsse 2001/500/JI und 2005/212/JI abgeändert und erweitert werden. Für die durch die vorliegende Richtlinie gebundenen Mitgliedstaaten sollten Teile dieser Rahmenbeschlüsse ersetzt werden.
- (10) Die Mitgliedstaaten dürfen Einziehungsverfahren im Zusammenhang mit Strafsachen vor jedem zuständigen Gericht einleiten.
- (11) Das derzeit geltende Konzept der „Erträge aus Straftaten“ muss präzisiert werden, damit es nicht nur die unmittelbar aus einer kriminellen Tätigkeit erlangten Erträge umfasst, sondern auch alle mittelbaren Vorteile einschließlich der aus einer späteren Reinvestition oder Umwandlung direkter Erträge erlangten Vorteile. Somit können Erträge alle Vermögensgegenstände umfassen, einschließlich derer, die ganz oder teilweise in andere Vermögensgegenstände umgeformt oder umgewandelt wurden, oder derer, die mit aus rechtmäßigen Quellen erworbenen Vermögensgegenständen vermischt wurden, bis zur Höhe des Schätzwerts der Erträge, die vermischt wurden. Sie können auch Einkommen oder andere Gewinne umfassen, die aus Erträgen aus Straftaten oder aus Vermögensgegenständen, in die bzw. mit denen diese Erträge aus Straftaten umgeformt, umgewandelt oder vermischt wurden, stammen.
- (12) Diese Richtlinie enthält eine weit gefasste Definition der Vermögensgegenstände, die sichergestellt und eingezogen werden können. Diese Definition erstreckt sich auch auf rechtserhebliche Schriftstücke oder Urkunden, die das Recht auf solche Vermögensgegenstände oder Rechte daran belegen. Bei diesen Schriftstücken oder Urkunden könnte es sich beispielsweise um Finanzinstrumente oder Schriftstücke handeln, die Ansprüche von Gläubigern begründen können und sich in der Regel im Besitz der von den einschlägigen Verfahren betroffenen Person befinden. Diese Richtlinie lässt die bestehenden nationalen Verfahren zur Aufbewahrung rechtserheblicher Schriftstücke oder Urkunden, die das Recht auf Vermögensgegenstände oder Rechte daran belegen, unberührt, da sie von den zuständigen nationalen Behörden oder öffentlichen Stellen nach Maßgabe des nationalen Rechts angewandt werden.
- (13) Sicherstellung und Einziehung im Rahmen dieser Richtlinie sind autonome Begriffe, die die Mitgliedstaaten nicht daran hindern sollten, diese Richtlinie unter Verwendung von Instrumenten, die nach Maßgabe des nationalen Rechts als Sanktionen betrachtet würden, oder anderen Arten von Maßnahmen umzusetzen.

<sup>(1)</sup> 98/699/JI: Gemeinsame Maßnahme vom 3. Dezember 1998 — vom Rat aufgrund von Artikel K.3 des Vertrags über die Europäische Union angenommen — betreffend Geldwäsche, die Ermittlung, das Einfrieren, die Beschlagnahme und die Einziehung von Tatwerkzeugen und Erträgen aus Straftaten (ABl. L 333 vom 9.12.1998, S. 1).

<sup>(2)</sup> Rahmenbeschluss 2001/500/JI des Rates vom 26. Juni 2001 über Geldwäsche sowie Ermittlung, Einfrieren, Beschlagnahme und Einziehung von Tatwerkzeugen und Erträgen aus Straftaten (ABl. L 182 vom 5.7.2001, S. 1).

<sup>(3)</sup> Rahmenbeschluss 2003/577/JI des Rates vom 22. Juli 2003 über die Vollstreckung von Entscheidungen über die Sicherstellung von Vermögensgegenständen oder Beweismitteln in der Europäischen Union (ABl. L 196 vom 2.8.2003, S. 45).

<sup>(4)</sup> Rahmenbeschluss 2005/212/JI des Rates vom 24. Februar 2005 über die Einziehung von Erträgen, Tatwerkzeugen und Vermögensgegenständen aus Straftaten (ABl. L 68 vom 15.3.2005, S. 49).

<sup>(5)</sup> Rahmenbeschluss 2006/783/JI des Rates vom 6. Oktober 2006 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung auf Einziehungsentscheidungen (ABl. L 328 vom 24.11.2006, S. 59).

- (14) Für die Einziehung von Tatwerkzeugen und Erträgen aus Straftaten nach einer rechtskräftigen gerichtlichen Entscheidung sowie von Vermögensgegenständen, deren Wert diesen Tatwerkzeugen oder Erträgen entspricht, sollte für von dieser Richtlinie erfasste Straftaten der weite Straftatsbegriff gelten. Nach dem Rahmenbeschluss 2001/500/JI sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, im Anschluss an eine rechtskräftige Verurteilung die Einziehung von Tatwerkzeugen und Erträgen aus Straftaten sowie die Einziehung ihres Wertersatzes vorzusehen. Diese Pflichten sollten in Bezug auf Straftaten, die nicht von der vorliegenden Richtlinie erfasst sind, bestehen bleiben, und der Begriff „Ertrag“, wie er in der vorliegenden Richtlinie definiert wird, sollte in ähnlicher Weise in Bezug auf Straftaten ausgelegt werden, die von der vorliegenden Richtlinie nicht abgedeckt werden. Die Mitgliedstaaten können die Einziehung des Wertersatzes gegebenenfalls nach Maßgabe des nationalen Rechts als eine Maßnahme definieren, die der direkten Einziehung untergeordnet ist oder eine Alternative dazu darstellt.
- (15) Eine rechtskräftige Verurteilung aufgrund einer Straftat vorausgesetzt, sollte es möglich sein, Tatwerkzeuge und Erträge aus Straftaten oder Vermögensgegenstände, deren Wert diesen Tatwerkzeugen oder Erträgen entspricht, einzuziehen. Eine derartige rechtskräftige Verurteilung kann auch im Wege von Verfahren in Abwesenheit erfolgen. Ist eine Einziehung auf der Grundlage einer rechtskräftigen Verurteilung nicht möglich, so sollte es unter bestimmten Umständen dennoch möglich sein, Tatwerkzeuge und Erträge zumindest bei Erkrankung oder Flucht der verdächtigten oder beschuldigten Person einzuziehen. Sofern Mitgliedstaaten Verfahren in Abwesenheit für derartige Fälle der Erkrankung oder Flucht vorsehen, sollte dies ausreichend sein, dieser Verpflichtung nachzukommen. Bei Flucht der verdächtigten oder beschuldigten Person sollten die Mitgliedstaaten alle angemessenen Maßnahmen ergreifen; sie können zudem verlangen, dass die betreffende Person zu dem Einziehungsverfahren geladen oder darüber unterrichtet wird.
- (16) Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Begriff Erkrankung die über einen längeren Zeitraum bestehende Unfähigkeit der verdächtigten oder beschuldigten Person, am Strafverfahren teilzunehmen, sodass das Verfahren nicht unter normalen Bedingungen fortgesetzt werden kann. Von verdächtigten oder beschuldigten Personen kann verlangt werden, die Krankheit nachzuweisen, beispielsweise durch ein ärztliches Attest, das vom Gericht jedoch auch außer Acht gelassen werden kann, wenn es für unzureichend erachtet wird. Das Recht einer Person, sich im Verfahren anwaltlich vertreten zu lassen, sollte nicht berührt werden.
- (17) Bei der Umsetzung dieser Richtlinie in Bezug auf die Einziehung von Vermögensgegenständen, deren Wert den Tatwerkzeugen entspricht, könnten die entsprechenden Bestimmungen Anwendung finden, wenn in Anbetracht der Besonderheiten des jeweiligen Falles eine derartige Maßnahme, insbesondere unter Berücksichtigung des Werts der betreffenden Tatwerkzeuge, angemessen ist. Die Mitgliedstaaten können ferner berücksichtigen, ob und inwieweit die verurteilte Person dafür verantwortlich ist, dass die Einziehung der Tatwerkzeuge nicht möglich ist.
- (18) Bei der Durchführung dieser Richtlinie können die Mitgliedstaaten vorsehen, dass unter außergewöhnlichen Umständen die Einziehung nicht angeordnet wird, wenn sie nach nationalem Recht eine unbillige Härte für die betroffene Person darstellen würde, auf der Grundlage der Umstände des jeweiligen Einzelfalles, der maßgeblich sein sollte. Die Mitgliedstaaten sollten von dieser Möglichkeit nur sehr eingeschränkt Gebrauch machen und lediglich zulassen können, dass die Einziehung in den Fällen nicht angeordnet wird, in denen die betreffende Person in eine Lage versetzt würde, die ihr die weitere Existenz sehr erschweren würde.
- (19) Das Betätigungsfeld krimineller Gruppen ist sehr vielfältig. Zur wirkungsvollen Bekämpfung der organisierten Kriminalität sollten nach einer strafrechtlichen Verurteilung nicht nur Vermögensgegenstände eingezogen werden können, die mit einer bestimmten Straftat in Zusammenhang stehen, sondern auch darüber hinaus weitere Vermögensgegenstände, die das Gericht als Erträge aus anderen Straftaten ansieht. Dieses Vorgehen wird als erweiterte Einziehung bezeichnet. Der Rahmenbeschluss 2005/212/JI sieht drei Fallkonstellationen vor, in denen sich die Mitgliedstaaten für eine erweiterte Einziehung entscheiden können. Bei der Umsetzung dieses Rahmenbeschlusses haben die Mitgliedstaaten unterschiedliche Optionen gewählt, die zu uneinheitlichen Konzepten der erweiterten Einziehung im nationalen Recht geführt haben. Diese Unterschiede behindern die grenzübergreifende Zusammenarbeit im Zusammenhang mit Einziehungsfällen. Die Bestimmungen über die erweiterte Einziehung müssen daher durch die Vorgabe einer einheitlichen Mindestregelung weiter harmonisiert werden.
- (20) Bei der Feststellung, ob eine Straftat zu einem wirtschaftlichen Gewinn führen kann, können die Mitgliedstaaten die Vorgehensweise der Straftäter berücksichtigen, beispielsweise, ob eine Voraussetzung für das Vorliegen einer Straftat darin besteht, dass sie im Zusammenhang mit organisierter Kriminalität oder in der Absicht, regelmäßige Gewinne aus Straftaten zu ziehen, begangen wurde. Dies sollte jedoch im Allgemeinen der Möglichkeit, auf eine erweiterte Einziehung zurückzugreifen, nicht entgegenstehen.

- (21) Die erweiterte Einziehung sollte möglich sein, wenn nach Überzeugung des Gerichts die betreffenden Vermögensgegenstände aus Straftaten stammen. Dies bedeutet nicht, dass feststehen muss, dass diese Vermögensgegenstände aus Straftaten stammen. Die Mitgliedstaaten können vorsehen, dass es beispielsweise ausreichen könnte, dass das Gericht nach einer Wahrscheinlichkeitsabwägung befindet oder vernünftigerweise davon ausgehen kann, dass es wesentlich wahrscheinlicher ist, dass die betreffenden Vermögensgegenstände aus Straftaten stammen, als dass sie durch andere Tätigkeiten erworben wurden. In diesem Zusammenhang hat das Gericht die konkreten Umstände des Falls zu berücksichtigen, einschließlich der Tatsachen und verfügbaren Beweismittel, aufgrund deren eine Entscheidung über eine erweiterte Einziehung ergehen könnte. Die Tatsache, dass die Vermögensgegenstände einer Person in einem Missverhältnis zu ihrem rechtmäßigen Einkommen stehen, könnte eine der Tatsachen sein, die das Gericht zu der Schlussfolgerung gelangen lassen, dass die Vermögensgegenstände aus Straftaten stammen. Die Mitgliedstaaten könnten ferner festlegen, dass ein bestimmter Zeitraum vorliegen muss, für den davon ausgegangen werden kann, dass die Vermögensgegenstände aus Straftaten stammen.
- (22) Mit dieser Richtlinie werden Mindestvorschriften festgelegt. Es bleibt den Mitgliedstaaten unbenommen, in ihrem nationalen Recht weitergehende Befugnisse vorzusehen, beispielsweise auch in Bezug auf ihre beweisrechtlichen Vorschriften.
- (23) Diese Richtlinie gilt für Straftaten, die in den Geltungsbereich der in dieser Richtlinie aufgeführten Rechtsakte fallen. Innerhalb des Geltungsbereichs dieser Rechtsakte sollten die Mitgliedstaaten von der erweiterten Einziehung mindestens bei bestimmten in dieser Richtlinie festgelegten Straftaten Gebrauch machen.
- (24) Es ist eine übliche und zunehmend verbreitete Praxis, dass die verdächtige oder beschuldigte Person Vermögensgegenstände einem eingeweihten Dritten überträgt, um zu vermeiden, dass diese Gegenstände eingezogen werden. Der derzeitige rechtliche Rahmen der Union enthält keine verbindlichen Vorschriften für die Einziehung von Vermögensgegenständen, die Dritten übertragen worden sind. Es besteht daher die wachsende Notwendigkeit, die Einziehung von Vermögensgegenständen zu gestatten, die Dritten übertragen oder von ihnen erworben worden sind. Der Erwerb durch Dritte betrifft Situationen, in denen beispielsweise Vermögensgegenstände direkt oder indirekt — etwa über einen Mittelsmann — durch einen Dritten von einer verdächtigten oder beschuldigten Person erworben wurden, einschließlich der Fälle, in denen die Straftat im Namen oder zugunsten dieses Dritten begangen wurde, und wenn die beschuldigte Person keine Vermögensgegenstände besitzt, die eingezogen werden können. Diese Einziehung sollte zumindest in den Fällen möglich sein, in denen dem Dritten aufgrund konkreter Tatsachen oder Umstände — darunter auch die unentgeltliche Übertragung oder die Übertragung für einen wesentlich unter dem Marktwert liegenden Geldbetrag — bekannt war oder hätte bekannt sein müssen, dass der Zweck der Übertragung oder des Erwerbs in der Vermeidung der Einziehung bestand. Die Vorschriften über die Dritteinziehung sollten für natürliche und juristische Personen gelten. Die Rechte gutgläubiger Dritter sollten keinesfalls beeinträchtigt werden.
- (25) Die Mitgliedstaaten können die Dritteinziehung gegebenenfalls nach Maßgabe des nationalen Rechts als eine Maßnahme definieren, die der direkten Einziehung untergeordnet ist oder eine Alternative dazu darstellt.
- (26) Die Einziehung führt zur endgültigen Entziehung von Vermögensgegenständen. Die Sicherung des Vermögensgegenstands kann jedoch eine Voraussetzung für die Einziehung und für die Vollstreckung einer Einziehungsentscheidung unerlässlich sein. Vermögensgegenstände werden durch Sicherstellung gesichert. Um den Verlust von Vermögensgegenständen zu verhindern, bevor deren Sicherstellung angeordnet werden kann, sollten die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten befugt sein, Sofortmaßnahmen zur Sicherung solcher Vermögensgegenstände zu ergreifen.
- (27) Da Vermögensgegenstände häufig für die Zwecke der Einziehung gesichert werden, sind Sicherstellung und Einziehung eng miteinander verbunden. In einigen Rechtssystemen gilt die Sicherstellung zum Zwecke der Einziehung als eine gesonderte einstweilige Verfahrensmaßnahme, auf die eine Einziehungsentscheidung folgen kann. Unbeschadet der verschiedenen nationalen Rechtssysteme und des Rahmenbeschlusses 2003/577/JI sollten mit der vorliegenden Richtlinie einige Aspekte der nationalen Systeme der Sicherstellung zum Zwecke der Einziehung angeglichen werden.
- (28) Sicherstellungsmaßnahmen lassen die Möglichkeit unberührt, einen bestimmten Vermögensgegenstand für die Dauer des Verfahrens als Beweismittel zu betrachten, vorausgesetzt, dass er letztendlich zur tatsächlichen Vollstreckung der Einziehungsentscheidung zur Verfügung gestellt wird.

- (29) Im Rahmen von Strafverfahren kann die Sicherstellung von Vermögensgegenständen auch im Hinblick auf ihre etwaige spätere Rückgabe bzw. zu dem Zweck erfolgen, den Ersatz der durch eine Straftat verursachten Schaden zu gewährleisten.
- (30) Vermögensgegenstände werden häufig, solange das Strafverfahren dauert, von der verdächtigten oder beschuldigten Person verborgen gehalten. Einziehungsentscheidungen können infolgedessen nicht vollstreckt werden, und die Adressaten dieser Entscheidungen kommen wieder in den Genuss ihres Vermögens, sobald sie ihre Strafe verbüßt haben. Es ist daher notwendig, den genauen Umfang der Vermögensgegenstände bestimmen zu können, die auch nach einer rechtskräftigen strafrechtlichen Verurteilung einzuziehen sind, um die vollständige Vollstreckung der Einziehungsentscheidung in den Fällen zu ermöglichen, in denen anfangs kein oder kein hinreichendes Vermögen ermittelt und die Einziehungsentscheidung nicht vollstreckt werden konnte.
- (31) Angesichts der von einer Sicherstellungsentscheidung bewirkten Einschränkung des Eigentumsrechts sollten solche einstweiligen Maßnahmen nicht länger aufrechterhalten werden dürfen als nötig ist, um die Verfügbarkeit des Vermögensgegenstands im Hinblick auf seine etwaige spätere Einziehung zu gewährleisten. Um zu gewährleisten, dass der Zweck der Sicherstellung, nämlich den Verlust des Vermögensgegenstands zu verhindern, nach wie vor gegeben ist, kann eine Überprüfung durch ein Gericht erforderlich sein.
- (32) Vermögensgegenstände, die im Hinblick auf ihre etwaige spätere Einziehung sichergestellt worden sind, sollten in geeigneter Weise verwaltet werden, damit sie ihren wirtschaftlichen Wert nicht verlieren. Die Mitgliedstaaten sollten die notwendigen Maßnahmen einschließlich der Möglichkeit eines Verkaufs oder einer Übertragung der Vermögensgegenstände treffen, um solche Verluste so gering wie möglich zu halten. Sie sollten geeignete Maßnahmen wie etwa die Einrichtung zentraler nationaler Vermögensverwaltungsstellen, von Fachdienststellen oder vergleichbarer Mechanismen treffen, um das vor der Einziehung sichergestellte Vermögen bis zur gerichtlichen Entscheidung effektiv zu verwalten und seinen Wert zu erhalten.
- (33) Diese Richtlinie wirkt sich nicht nur erheblich auf die Rechte verdächtiger oder beschuldigter Personen aus, sondern auch auf die Rechte strafrechtlich nicht verfolgter Dritter. Es müssen deshalb besondere Garantien und gerichtliche Rechtsbehelfe vorgesehen werden, damit ihre Grundrechte bei der Umsetzung dieser Richtlinie gewahrt bleiben. Dies schließt ein Recht auf Anhörung für Dritte ein, die geltend machen, dass sie die Eigentümer der betreffenden Vermögensgegenstände sind oder dass sie andere Eigentumsrechte („dingliche Rechte“, „ius in re“), wie etwa das Nießbrauchsrecht, haben. Die Sicherstellungsentscheidung sollte der betroffenen Person baldmöglichst nach ihrer Vollstreckung mitgeteilt werden. Die zuständigen Behörden können die Unterrichtung der betroffenen Person über die Entscheidung jedoch aus Ermittlungsgründen aufschieben.
- (34) Mit der Unterrichtung über die Sicherstellungsentscheidung wird unter anderem bezweckt, die Anfechtung dieser Entscheidung zu ermöglichen. Daher sollten in der entsprechenden Mitteilung zumindest in Kurzform der Grund oder die Gründe für die betreffende Entscheidung angegeben werden, wobei gilt, dass diese Angabe sehr knapp gehalten sein kann.
- (35) Die Mitgliedstaaten sollten in Erwägung ziehen, Maßnahmen zu ergreifen, die es ermöglichen, dass eingezogene Vermögensgegenstände für Zwecke des öffentlichen Interesses oder soziale Zwecke verwendet werden. Im Rahmen dieser Maßnahmen könnten die Vermögensgegenstände unter anderem für Projekte im Bereich der Strafverfolgung und Verbrechensverhütung sowie für andere Projekte von öffentlichem Interesse und gesellschaftlichem Nutzen bestimmt werden. Die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, Maßnahmen in Erwägung zu ziehen, enthält eine Handlungsverpflichtung, beispielsweise die Durchführung einer rechtlichen Prüfung oder die Erörterung der Vor- und Nachteile der Einführung von Maßnahmen. Bei der Verwaltung sichergestellter Vermögensgegenstände und bei der Durchführung von Maßnahmen in Bezug auf die Verwendung eingezogener Vermögensgegenstände sollten die Mitgliedstaaten mit geeigneten Maßnahmen einer kriminellen oder illegalen Infiltrierung vorbeugen.
- (36) Es gibt nur wenige verlässliche Daten über die Sicherstellung und Einziehung von aus Straftaten erlangten Erträgen. Um eine Bewertung dieser Richtlinie zu ermöglichen, muss ein Mindestmaß an geeigneten, vergleichbaren statistischen Daten zur Sicherstellung und Einziehung von Vermögensgegenständen, Aufspürung von Vermögensgegenständen sowie zur Tätigkeit des Justiz- und Finanzfiskus erhoben werden.

- (37) Die Mitgliedstaaten sollten sich bemühen, Daten für bestimmte Statistiken auf zentraler Ebene zu erheben, um sie der Kommission zu übermitteln. Dies bedeutet, dass sie zumutbare Anstrengungen unternehmen sollten, um die betreffenden Daten zu erheben. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, das Ziel der Datenerhebung zu verwirklichen, wenn dies für den betreffenden Mitgliedstaat mit unverhältnismäßigem Verwaltungsaufwand oder hohen Kosten verbunden ist.
- (38) Diese Richtlinie wahrt die Grundrechte und achtet die in der Charta der Grundrechte der Europäischen Union (im Folgenden „Charta“) und in der Europäischen Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten (im Folgenden „EMRK“) in der Auslegung durch die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte verankerten Grundsätze. Diese Richtlinie sollte im Einklang mit diesen Rechten und Grundsätzen umgesetzt werden. Sie sollte die nationalen Bestimmungen über die Prozesskostenhilfe unberührt lassen und begründet keine Verpflichtungen für die Prozesskostenhilfesysteme der Mitgliedstaaten, die gemäß der Charta und der EMRK Anwendung finden sollten.
- (39) Es sollten spezielle Garantien eingeführt werden, um sicherzustellen, dass Einziehungsentscheidungen generell begründet werden, es sei denn, die betroffene Person hat in einem vereinfachten Strafverfahren bei einem weniger schweren Fall darauf verzichtet.
- (40) Diese Richtlinie sollte unter Berücksichtigung der Bestimmungen der Richtlinie 2010/64/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(1)</sup>, der Richtlinie 2012/13/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(2)</sup> und der Richtlinie 2013/48/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(3)</sup>, die Verfahrensrechte im Strafverfahren betreffen, umgesetzt werden.
- (41) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Einziehung von Vermögensgegenständen in Strafsachen zu erleichtern, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrages über die Europäische Union (EUV) verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (42) Gemäß Artikel 3 und Artikel 4a Absatz 1 des dem EUV und dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) beigefügten Protokolls Nr. 21 über die Position des Vereinigten Königreichs und Irlands hinsichtlich des Raums der Freiheit, der Sicherheit und des Rechts hat Irland mitgeteilt, dass es sich an der Annahme und der Anwendung der vorliegenden Richtlinie beteiligen möchte. Gemäß diesem Protokoll ist Irland durch die vorliegende Richtlinie nur hinsichtlich der Straftaten gebunden, die durch die Rechtsinstrumente erfasst werden, an die es gebunden ist.
- (43) Gemäß den Artikeln 1 und 2 und Artikel 4a Absatz 1 des dem EUV und dem AEUV beigefügten Protokolls Nr. 21 über die Position des Vereinigten Königreichs und Irlands hinsichtlich des Raums der Freiheit, der Sicherheit und des Rechts und unbeschadet des Artikels 4 dieses Protokolls beteiligt sich das Vereinigte Königreich nicht an der Annahme der vorliegenden Richtlinie und ist weder durch sie gebunden noch zu ihrer Anwendung verpflichtet. Vorbehaltlich der Teilnahme im Einklang mit Artikel 4 dieses Protokolls ist das Vereinigte Königreich durch die vorliegende Richtlinie nur hinsichtlich der Straftaten gebunden, die durch die Rechtsinstrumente erfasst werden, an die es gebunden ist.
- (44) Gemäß den Artikeln 1 und 2 des dem EUV und dem AEUV beigefügten Protokolls Nr. 22 beteiligt sich Dänemark nicht an der Annahme der vorliegenden Richtlinie und ist weder durch sie gebunden noch zu ihrer Anwendung verpflichtet —

(1) Richtlinie 2010/64/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über das Recht auf Dolmetschleistungen und Übersetzungen in Strafverfahren (ABl. L 280 vom 26.10.2010, S. 1).

(2) Richtlinie 2012/13/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2012 über das Recht auf Belehrung und Unterrichtung in Strafverfahren (ABl. L 142 vom 1.6.2012, S. 1).

(3) Richtlinie 2013/48/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2013 über das Recht auf Zugang zu einem Rechtsbeistand in Strafverfahren und in Verfahren zur Vollstreckung des Europäischen Haftbefehls sowie über das Recht auf Benachrichtigung eines Dritten bei Freiheitsentzug und das Recht auf Kommunikation mit Dritten und mit Konsularbehörden während des Freiheitsentzugs (ABl. L 294 vom 6.11.2013, S. 1).

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

##### **Gegenstand**

- (1) Diese Richtlinie legt Mindestvorschriften für die Einziehung von Vermögensgegenständen in Strafsachen fest sowie für die Sicherstellung solcher Vermögensgegenstände im Hinblick auf deren etwaige spätere Einziehung.
- (2) Diese Richtlinie lässt die Verfahren unberührt, die die Mitgliedstaaten zur Einziehung der betreffenden Vermögensgegenstände anwenden können.

#### Artikel 2

##### **Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „Ertrag“ jeden wirtschaftlichen Vorteil, der direkt oder indirekt durch eine Straftat erlangt wird; dieser Vorteil kann aus Vermögensgegenständen aller Art bestehen und schließt eine spätere Reinvestition oder Umwandlung direkter Erträge sowie geldwerte Vorteile ein;
2. „Vermögensgegenstände“ körperliche oder unkörperliche, bewegliche oder unbewegliche Vermögensgegenstände jeder Art sowie Urkunden oder rechtserhebliche Schriftstücke, die das Recht auf solche Vermögensgegenstände oder Rechte daran belegen;
3. „Tatwerkzeuge“ alle Gegenstände, die in irgendeiner Weise ganz oder teilweise zur Begehung einer oder mehrerer Straftaten verwendet werden oder verwendet werden sollen;
4. „Einziehung“ eine von einem Gericht in Bezug auf eine Straftat angeordnete endgültige Entziehung von Vermögensgegenständen;
5. „Sicherstellung“ das vorläufige Verbot der Übertragung, Vernichtung, Umwandlung, Veräußerung oder Bewegung von Vermögensgegenständen oder die vorläufige Verwahrung oder Kontrolle von Vermögensgegenständen;
6. „Straftat“ eine Straftat im Sinne der in Artikel 3 aufgeführten Rechtsinstrumente.

#### Artikel 3

##### **Anwendungsbereich**

Diese Richtlinie findet Anwendung auf Straftaten im Sinne folgender Rechtsinstrumente:

- a) Übereinkommen aufgrund von Artikel K.3 Absatz 2 Buchstabe c des Vertrags über die Europäische Union über die Bekämpfung der Bestechung, an der Beamte der Europäischen Gemeinschaften oder der Mitgliedstaaten der Europäischen Union beteiligt sind <sup>(1)</sup>, (im Folgenden „Übereinkommen über die Bekämpfung der Bestechung, an der Beamte beteiligt sind“),
- b) Rahmenbeschluss 2000/383/JI des Rates vom 29. Mai 2000 über die Verstärkung des mit strafrechtlichen und anderen Sanktionen bewehrten Schutzes gegen Geldfälschung im Hinblick auf die Einführung des Euro <sup>(2)</sup>,
- c) Rahmenbeschluss 2001/413/JI des Rates vom 28. Mai 2001 zur Bekämpfung von Betrug und Fälschung im Zusammenhang mit unbaren Zahlungsmitteln <sup>(3)</sup>,

<sup>(1)</sup> ABl. C 195 vom 25.6.1997, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 140 vom 14.6.2000, S. 1.

<sup>(3)</sup> ABl. L 149 vom 2.6.2001, S. 1.

- d) Rahmenbeschluss 2001/500/JI des Rates vom 26. Juni 2001 über Geldwäsche sowie Ermittlung, Einfrieren, Beschlagnahme und Einziehung von Tatwerkzeugen und Erträgen aus Straftaten <sup>(1)</sup>,
- e) Rahmenbeschluss 2002/475/JI des Rates vom 13. Juni 2002 zur Terrorismusbekämpfung <sup>(2)</sup>,
- f) Rahmenbeschluss 2003/568/JI des Rates vom 22. Juli 2003 zur Bekämpfung der Bestechung im privaten Sektor <sup>(3)</sup>,
- g) Rahmenbeschluss 2004/757/JI des Rates vom 25. Oktober 2004 zur Festlegung von Mindestvorschriften über die Tatbestandsmerkmale strafbarer Handlungen und die Strafen im Bereich des illegalen Drogenhandels <sup>(4)</sup>,
- h) Rahmenbeschluss 2008/841/JI des Rates vom 24. Oktober 2008 zur Bekämpfung der organisierten Kriminalität <sup>(5)</sup>,
- i) Richtlinie 2011/36/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. April 2011 zur Verhütung und Bekämpfung des Menschenhandels und zum Schutz seiner Opfer sowie zur Ersetzung des Rahmenbeschlusses 2002/629/JI des Rates <sup>(6)</sup>,
- j) Richtlinie 2011/93/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 zur Bekämpfung des sexuellen Missbrauchs und der sexuellen Ausbeutung von Kindern sowie der Kinderpornografie sowie zur Ersetzung des Rahmenbeschlusses 2004/68/JI des Rates <sup>(7)</sup>,
- k) Richtlinie 2013/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. August 2013 über Angriffe auf Informationssysteme und zur Ersetzung des Rahmenbeschlusses 2005/222/JI des Rates <sup>(8)</sup>

sowie anderer Rechtsinstrumente, sofern darin konkret festgelegt ist, dass die vorliegende Richtlinie auf die darin harmonisierten Straftaten Anwendung findet.

#### Artikel 4

##### Einziehung

- (1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Tatwerkzeuge und Erträge oder Vermögensgegenstände, deren Wert diesen Tatwerkzeugen oder Erträgen entspricht, vorbehaltlich einer rechtskräftigen Verurteilung wegen einer Straftat, auch durch Verfahren in Abwesenheit, ganz oder teilweise eingezogen werden können.
- (2) Ist eine Einziehung auf der Grundlage des Absatzes 1 nicht möglich — zumindest wenn dies auf Krankheit oder Flucht der verdächtigten oder beschuldigten Person beruht — treffen die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Tatwerkzeuge und Erträge dann eingezogen werden können, wenn ein Strafverfahren in Bezug auf eine Straftat, die direkt oder indirekt zu einem wirtschaftlichen Vorteil führen kann, eingeleitet wurde und dieses Verfahren zu einer strafrechtlichen Verurteilung hätte führen können, wenn die verdächtige oder beschuldigte Person vor Gericht hätte erscheinen können.

#### Artikel 5

##### Erweiterte Einziehung

- (1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Vermögensgegenstände, die einer Person gehören, die wegen einer Straftat verurteilt ist, die direkt oder indirekt zu einem wirtschaftlichen Vorteil führen kann, ganz oder teilweise eingezogen werden können, wenn ein Gericht aufgrund der Umstände des Falls, einschließlich der konkreten Tatsachen und verfügbaren Beweismittel wie der Tatsache, dass der Wert der Vermögensgegenstände in einem Missverhältnis zum rechtmäßigen Einkommen der verurteilten Person steht, zu der Überzeugung gelangt, dass die betreffenden Vermögensgegenstände aus Straftaten stammen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 182 vom 5.7.2001, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 164 vom 22.6.2002, S. 3.

<sup>(3)</sup> ABl. L 192 vom 31.7.2003, S. 54.

<sup>(4)</sup> ABl. L 335 vom 11.11.2004, S. 8.

<sup>(5)</sup> ABl. L 300 vom 11.11.2008, S. 42.

<sup>(6)</sup> ABl. L 101 vom 15.4.2011, S. 1.

<sup>(7)</sup> ABl. L 335 vom 17.12.2011, S. 1.

<sup>(8)</sup> ABl. L 218 vom 14.8.2013, S. 8.



- (2) Für die Zwecke des Absatzes 1 dieses Artikels umfasst der Begriff „Straftat“ mindestens Folgendes:
- a) Bestechung und Bestechlichkeit im privaten Sektor gemäß Artikel 2 des Rahmenbeschlusses 2003/568/JI sowie Bestechung und Bestechlichkeit, an der Beamte der Organe der Union oder der Mitgliedstaaten beteiligt sind, nach den Artikeln 2 bzw. 3 des Übereinkommens über die Bekämpfung der Bestechung, an der Beamte beteiligt sind;
  - b) Straftaten im Zusammenhang mit der Beteiligung an einer kriminellen Vereinigung gemäß Artikel 2 des Rahmenbeschlusses 2008/841/JI, zumindest in Fällen, in denen die Straftat zu einem wirtschaftlichen Vorteil geführt hat;
  - c) Veranlassung oder Anwerbung eines Kindes zu einer Mitwirkung an pornografischen Darbietungen oder Profit von dieser oder anderweitige Ausbeutung eines Kindes für derartige Zwecke, wenn das Kind das Alter der sexuellen Mündigkeit erreicht hat, gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 2011/93/EU; Vertrieb, Verbreitung oder Weitergabe von Kinderpornografie gemäß Artikel 5 Absatz 4 der Richtlinie 2011/93/EU; Anbieten, Liefern oder sonstiges Zugänglichmachen von Kinderpornografie gemäß Artikel 5 Absatz 5 jener Richtlinie; Herstellung von Kinderpornografie gemäß Artikel 5 Absatz 6 jener Richtlinie;
  - d) rechtswidrige Systemeingriffe und rechtswidrige Eingriffe in Daten gemäß den Artikeln 4 bzw. 5 der Richtlinie 2013/40/EU, wenn eine erhebliche Zahl von Informationssystemen durch Verwendung eines Tatwerkzeugs nach Artikel 7 der genannten Richtlinie, das in erster Linie dafür ausgelegt oder hergerichtet worden ist, beeinträchtigt wurde; das vorsätzliche Herstellen, Verkaufen, Beschaffen zwecks Gebrauchs, Einführen, Verbreiten oder anderweitiges Verfügbarmachen von Instrumenten, die für das Begehen von Straftaten verwendet werden, zumindest wenn kein leichter Fall vorliegt, nach Artikel 7 der Richtlinie 2013/40/EU;
  - e) eine Straftat, die mit einer Freiheitsstrafe im Höchstmaß von mindestens vier Jahren bedroht ist, in Übereinstimmung mit dem einschlägigen Rechtsinstrument in Artikel 3 oder, sofern in dem betreffenden Instrument kein Strafmaß genannt ist, in Übereinstimmung mit dem nationalen Recht.

#### Artikel 6

##### **Dritteinziehung**

- (1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Erträge oder andere Vermögensgegenstände eingezogen werden können, deren Wert den Erträgen entspricht, die von einer verdächtigten oder beschuldigten Person direkt oder indirekt an Dritte übertragen wurden oder die durch Dritte von einer verdächtigten oder beschuldigten Person erworben wurden, zumindest wenn diese Dritten aufgrund konkreter Tatsachen und Umstände — unter anderem dass die Übertragung oder der Erwerb unentgeltlich oder deutlich unter dem Marktwert erfolgte — wussten oder hätten wissen müssen, dass mit der Übertragung oder dem Erwerb die Einziehung vermieden werden sollte.
- (2) Absatz 1 lässt die Rechte gutgläubiger Dritter unberührt.

#### Artikel 7

##### **Sicherstellung**

- (1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit Vermögensgegenstände im Hinblick auf eine etwaige spätere Einziehung sichergestellt werden können. Zu diesen Maßnahmen, die von einer zuständigen Behörde angeordnet werden, gehören Dringlichkeitsmaßnahmen, die gegebenenfalls zu ergreifen sind, um Vermögensgegenstände zu erhalten.
- (2) Vermögensgegenstände im Besitz von Dritten gemäß Artikel 6 können im Hinblick auf eine etwaige spätere Einziehung Gegenstand von Sicherstellungsmaßnahmen sein.

*Artikel 8***Garantien**

- (1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass alle Personen, die von den in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen betroffen sind, zur Wahrung ihrer Rechte über das Recht auf einen wirksamen Rechtsbehelf und auf ein faires Verfahren verfügen.
- (2) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Sicherstellungsentscheidung der betroffenen Person baldmöglichst nach ihrer Vollstreckung mitgeteilt wird. In dieser Mitteilung wird bzw. werden — zumindest in kurzer Form — der Grund oder die Gründe für die betreffende Entscheidung angegeben. Wenn dies zur Vermeidung der Beeinträchtigung einer strafrechtlichen Ermittlung erforderlich ist, können die zuständigen Behörden die Unterrichtung der betroffenen Person über die Sicherstellungsentscheidung auf einen späteren Zeitpunkt verschieben.
- (3) Die Sicherstellungsentscheidung bleibt nur so lange in Kraft, wie dies zur Erhaltung der Vermögensgegenstände im Hinblick auf ihre etwaige spätere Einziehung erforderlich ist.
- (4) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Person, deren Vermögen betroffen ist, konkret die Möglichkeit erhält, die Sicherstellungsentscheidung vor einem Gericht gemäß den im nationalen Recht vorgesehenen Verfahren anzufechten. Diese Verfahren können vorsehen, dass die ursprüngliche Sicherstellungsentscheidung — wenn sie von einer anderen zuständigen Behörde als einer Justizbehörde getroffen worden ist — erst einer Justizbehörde zur Bestätigung oder Überprüfung vorgelegt werden muss, bevor sie vor einem Gericht angefochten werden kann.
- (5) Sichergestellte Vermögensgegenstände, die nicht anschließend eingezogen werden, werden umgehend zurückgegeben. Die Bedingungen oder Verfahrensvorschriften, nach denen die betreffenden Vermögenswerte zurückgegeben werden, richten sich nach dem nationalen Recht.
- (6) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass jede Einziehungsentscheidung begründet wird und die Entscheidung der betroffenen Person mitgeteilt wird. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Person, in Bezug auf welche die Einziehung angeordnet wurde, konkret die Möglichkeit erhält, diese Entscheidung vor Gericht anzufechten.
- (7) Unbeschadet der Richtlinie 2012/13/EU und der Richtlinie 2013/48/EU haben Personen, gegen deren Vermögen sich die Einziehungsentscheidung richtet, zur Wahrnehmung ihrer Rechte im Einziehungsverfahren ein Recht auf Rechtsbeistand in Bezug auf die Bestimmung der Tatwerkzeuge und der Erträge. Die betroffenen Personen werden darüber unterrichtet, dass sie dieses Recht haben.
- (8) In Verfahren gemäß Artikel 5 erhält die betroffene Person konkret die Möglichkeit, die Umstände des Falls, einschließlich konkreter Tatsachen und verfügbarer Beweismittel, denen zufolge die betreffenden Vermögensgegenstände als aus Straftaten stammende Vermögensgegenstände gelten, anzufechten.
- (9) Dritte sind — auch in den in Artikel 6 genannten Fällen — berechtigt, ihre Eigentumsrechte geltend zu machen.
- (10) Haben Opfer aufgrund einer Straftat Ansprüche gegenüber der Person, die Gegenstand einer Einziehungsmaßnahme gemäß der vorliegenden Richtlinie ist, so ergreifen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Einziehungsmaßnahme diese Opfer nicht daran hindert, eine Entschädigung für ihre Ansprüche geltend zu machen.

*Artikel 9***Erfolgreiche Einziehung und Vollstreckung**

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit sie sicherzustellende und einzuziehende Vermögensgegenstände auch nach einer rechtskräftigen Verurteilung wegen einer Straftat oder im Anschluss an ein Verfahren in Anwendung von Artikel 4 Absatz 2 aufspüren und nachverfolgen und die erfolgreiche Vollstreckung einer Einziehungsentscheidung gewährleisten können, wenn eine solche Entscheidung bereits ergangen ist.

*Artikel 10***Verwaltung sichergestellter und eingezogener Vermögensgegenstände**

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, beispielsweise durch Errichtung von Zentralstellen, einer Reihe von spezialisierten Stellen oder vergleichbarer Mechanismen, um sicherzustellen, dass Vermögensgegenstände, die im Hinblick auf ihre etwaige spätere Einziehung sichergestellt wurden, in geeigneter Weise verwaltet werden.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Maßnahmen gemäß Absatz 1 die Möglichkeit umfassen, Vermögensgegenstände erforderlichenfalls zu veräußern oder zu übertragen.

(3) Die Mitgliedstaaten ziehen in Erwägung, Maßnahmen zu ergreifen, die es ermöglichen, eingezogene Vermögensgegenstände für Zwecke des öffentlichen Interesses oder soziale Zwecke zu verwenden.

*Artikel 11***Statistik**

(1) Die Mitgliedstaaten führen eine ausführliche Statistik, die sie anhand der regelmäßig bei den zuständigen Behörden erhobenen Daten erstellen. Die statistischen Daten werden der Kommission jedes Jahr übermittelt und umfassen:

- a) Anzahl der vollstreckten Sicherstellungsentscheidungen,
- b) Anzahl der vollstreckten Einziehungsentscheidungen,
- c) geschätzter Wert der sichergestellten Vermögensgegenstände — zumindest der zum Zwecke ihrer etwaigen späteren Einziehung sichergestellten Vermögensgegenstände — zum Zeitpunkt der Sicherstellung,
- d) geschätzter Wert der eingezogenen Vermögensgegenstände zum Zeitpunkt der Einziehung.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission ferner jedes Jahr die folgenden Angaben, sofern diese im betreffenden Mitgliedstaat auf zentraler Ebene verfügbar sind:

- a) Anzahl der Anträge auf Vollstreckung einer Sicherstellungsentscheidung in einem anderen Mitgliedstaat,
- b) Anzahl der Anträge auf Vollstreckung einer Einziehungsentscheidung in einem anderen Mitgliedstaat,
- c) Wert oder geschätzter Wert der infolge einer Vollstreckung in einem anderen Mitgliedstaat eingezogenen Vermögensgegenstände.

(3) Die Mitgliedstaaten bemühen sich, die in Absatz 2 genannten Daten auf zentraler Ebene zu erheben.

## Artikel 12

### Umsetzung

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens bis zum 4. Oktober 2015 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.
- (2) Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.
- (3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

## Artikel 13

### Berichterstattung

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens am 4. Oktober 2018 einen Bericht über die Auswirkungen der bestehenden nationalen Einziehungs- und Abschöpfungsvorschriften vor und unterbreitet erforderlichenfalls geeignete Vorschläge.

In diesem Bericht bewertet die Kommission ferner, ob Anlass besteht, die Liste der Straftaten in Artikel 5 Absatz 2 zu überarbeiten.

## Artikel 14

### Ersetzung der Gemeinsamen Maßnahme 98/699/JI und bestimmter Regelungen der Rahmenbeschlüsse 2001/500/JI und 2005/212/JI

- (1) Die Gemeinsame Maßnahme 98/699/JI, Artikel 1 Buchstabe a sowie die Artikel 3 und 4 des Rahmenbeschlusses 2001/500/JI und die Artikel 1 Gedankenstriche 1 bis 4 und Artikel 3 des Rahmenbeschlusses 2005/212/JI werden durch die vorliegende Richtlinie für die Mitgliedstaaten ersetzt, die durch die vorliegende Richtlinie gebunden sind, unbeschadet der Pflichten dieser Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit den Fristen für die Umsetzung dieser Rahmenbeschlüsse in innerstaatliches Recht.
- (2) Für die Mitgliedstaaten, die an die vorliegende Richtlinie gebunden sind, gelten Bezugnahmen auf die Gemeinsame Maßnahme 98/699/JI und die Bestimmungen der Rahmenbeschlüsse 2001/500/JI und 2005/212/JI nach Absatz 1 als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie.

## Artikel 15

### Inkrafttreten

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

## Artikel 16

### Adressaten

Diese Richtlinie ist gemäß den Verträgen an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 3. April 2014.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

M. SCHULZ

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

D. KOURKOULAS

**RICHTLINIE 2014/45/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES****vom 3. April 2014****über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION,

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In ihrem Weißbuch vom 28. März 2011 „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum — Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ hat die Kommission ihr Ziel einer „Vision Null“ dargelegt, das darin besteht, die Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2050 auf nahe Null zu senken. Um dieses Ziel zu erreichen, soll die Fahrzeugtechnik einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheitsbilanz des Straßenverkehrs leisten.
- (2) In ihrer Mitteilung „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011–2020“ hat die Kommission die weitere Halbierung der Zahl der Verkehrstoten von 2010 bis 2020, beginnend mit 2010, vorgeschlagen. Um dieses Ziel zu verwirklichen, hat die Kommission sieben strategische Ziele festgelegt und Maßnahmen für sicherere Fahrzeuge, eine Strategie zur Verringerung der Anzahl der Verletzten und die Verbesserung der Sicherheit von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, insbesondere Motorradfahrern, identifiziert.
- (3) Die technische Überwachung ist Teil eines umfassenderen Systems, mit dem dafür gesorgt werden soll, dass Fahrzeuge während ihres Betriebs in einem sicheren und umweltfreundlichen Zustand gehalten werden. Dieses System sollte aus regelmäßigen Überwachungsprüfungen von Fahrzeugen und aus technischen Unterwegskontrollen an Fahrzeugen, die für die gewerbliche Beförderung genutzt werden, bestehen; ferner sollte es Vorschriften für die Zulassung von Fahrzeugen umfassen, damit die Straßenverkehrs-Zulassung von Fahrzeugen, von denen eine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht, ausgesetzt werden kann. Regelmäßige Prüfungen sollten das wichtigste Instrument sein, mit dem für Verkehrs- und Betriebssicherheit gesorgt wird. Durch technische Unterwegskontrollen von Nutzfahrzeugen sollten die regelmäßigen Überprüfungen lediglich ergänzt werden.
- (4) Den Mitgliedstaaten sollte die Möglichkeit eingeräumt werden, strengere Prüfkriterien als in dieser Richtlinie gefordert festzulegen.
- (5) Im Rahmen der Umsetzung von Maßnahmen zur Sicherstellung der Verkehrs- und Betriebssicherheit können Sensibilisierungskampagnen durchgeführt werden, die vor allem darauf ausgerichtet sind, dass Fahrzeughalter bewährte Praktiken anwenden und dass ihnen grundlegende Kontrollen an ihren Fahrzeugen zur Gewohnheit werden.
- (6) Wenn die technische Ausrüstung eines Fahrzeugs fehlerbehaftet ist, wirkt sich dies auf die Sicherheit im Straßenverkehr aus und kann zu Verkehrsunfällen mit Verletzten oder Toten führen. Diese Auswirkungen könnten durch angemessene Verbesserungen des Systems der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung verringert werden. Jede frühzeitige Offenlegung eines verkehrssicherheitsrelevanten Mangels an einem Kraftfahrzeug trüge zur Behebung dieses Missstands und somit zur Vorbeugung gegen Unfälle bei.

<sup>(1)</sup> ABl. C 44 vom 15.2.2013, S. 128.

<sup>(2)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 11. März 2014 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 24. März 2014.

- (7) Fahrzeuge mit schlecht funktionierenden Emissionsminderungssystemen tragen in höherem Maße zur Umweltverschmutzung bei als angemessen gewartete Fahrzeuge. Daher trüge ein System regelmäßiger technischer Überwachung zu einem besseren Umweltschutz durch Verringerung der durchschnittlichen Fahrzeugemissionen bei.
- (8) Die Mitgliedstaaten sollten geeignete Maßnahmen in Betracht ziehen, um unsachgemäßen Manipulationen oder Eingriffen an Fahrzeugteilen und Komponenten vorzubeugen, die die erforderlichen sicherheits- und umwelttechnischen Eigenschaften des Fahrzeugs beeinträchtigen könnten; dies kann insbesondere durch die regelmäßige technische Überwachung und durch wirksame, angemessene, abschreckende und nicht diskriminierende Sanktionen erfolgen.
- (9) In den letzten 20 Jahren wurden die Anforderungen für die Typgenehmigung im Bereich der Fahrzeugemissionen kontinuierlich verschärft. Die Luftqualität verbesserte sich jedoch mit der Verschärfung der Emissionsnormen für Fahrzeuge vor allem im Hinblick auf Stickoxide ( $\text{NO}_x$ ) und Feinstaub nicht in dem prognostizierten Maße. Um Lösungen für die Zukunft zu erarbeiten, sollten Möglichkeiten einer Verbesserung der Prüfzyklen zur Simulation realer Betriebsbedingungen umfassend geprüft und Testmethoden für die Messung der  $\text{NO}_x$ -Werte sowie Grenzwerte für den  $\text{NO}_x$ -Ausstoß festgelegt werden.
- (10) Bei Fahrzeugen, die den Anforderungen der Emissionsklassen Euro 6 und Euro VI entsprechen, werden Emissionsmessungen durch bordeigene Diagnosesysteme (OBD) immer effektiver, sodass der Einsatz dieser Systeme als gleichwertiger Ersatz für Standard-Emissionsprüfungen im Sinne der technischen Überwachung gerechtfertigt ist. Um den Einsatz von OBD-Systemen bei der technischen Überwachung von Fahrzeugen bis zu den Emissionsklassen Euro 5 und Euro V zu ermöglichen, sollten die Mitgliedstaaten befugt sein, diese Prüfmethode bei allen Fahrzeugen zuzulassen, bei denen die Gleichwertigkeit unter Berücksichtigung der einschlägigen Typgenehmigungsvorschriften unabhängig geprüft wurde, wobei den Empfehlungen und anderen Anforderungen des Fahrzeugherstellers Rechnung getragen werden muss.
- (11) Zahlreiche technische Standards und Anforderungen im Bereich der Fahrzeugsicherheit sind in den letzten Jahren in der Union verabschiedet worden. Durch ein System regelmäßiger technischer Überwachung muss dafür Sorge getragen werden, dass Fahrzeuge dauerhaft den Sicherheitsstandards genügen. Dieses System sollte für bestimmte Fahrzeugklassen gemäß den Richtlinien 2002/24/EG<sup>(1)</sup>, 2003/37/EG<sup>(2)</sup> und 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(3)</sup> gelten.
- (12) Lastkraftwagen werden bei Beförderungen auf kurzen Strecken und im gewerblichen Güterkraftverkehr immer häufiger durch Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 40 km/h ersetzt. Ihr Risikopotenzial ist mit dem von Lastkraftwagen vergleichbar, daher sollten Fahrzeuge dieser Klasse, die hauptsächlich auf öffentlichen Straßen zum Einsatz kommen, bei der technischen Überwachung ebenso behandelt werden wie Lastkraftwagen.
- (13) Fahrzeuge von historischem Interesse sollen das Erbe der Epoche, in der sie gebaut wurden, erhalten, und es wird davon ausgegangen, dass sie sehr selten, wenn überhaupt, auf öffentlichen Straßen gefahren werden. Daher sollte es den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, den zeitlichen Abstand der Prüfungen im Rahmen der technischen Überwachung für diese Fahrzeuge festzulegen. Ferner sollte es den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, die technische Überwachung für andere Arten von Spezialfahrzeugen zu regeln.
- (14) Fahrzeuge, die ausschließlich in Gebieten in Randlage der Mitgliedstaaten genutzt werden, insbesondere auf kleinen Inseln mit weniger als 5 000 Einwohnern oder in dünn besiedelten Gebieten mit einer Bevölkerungsdichte von weniger als fünf Personen pro Quadratkilometer, werden unter Bedingungen genutzt, die ein spezielles System technischer Überwachung erforderlich machen könnten. Daher sollten die Mitgliedstaaten diese Fahrzeuge aus dem Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausnehmen können.
- (15) Die technische Überwachung ist eine hoheitliche Tätigkeit und sollte daher von den Mitgliedstaaten oder entsprechend ermächtigten öffentlichen oder privaten Stellen unter staatlicher Aufsicht durchgeführt werden. Die Mitgliedstaaten sollten durchgängig weiterhin für die technische Überwachung zuständig sein, selbst wenn das nationale System privaten Stellen einschließlich der Stellen, die auch Reparaturen durchführen, gestattet, Prüfungen im Rahmen der technischen Überwachung durchzuführen.

<sup>(1)</sup> 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 (ABl. L 124 vom 9.5.2002, S. 1).

<sup>(2)</sup> 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 (ABl. L 171 vom 9.7.2003, S. 1).

<sup>(3)</sup> 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 (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

- (16) Die Mitgliedstaaten sollten befugt sein, Prüfstellen, die sich außerhalb ihres Hoheitsgebiet befinden, zur Durchführung von Prüfungen im Rahmen der technischen Überwachung für in ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Fahrzeuge zu benennen, wenn diese Prüfstellen bereits von dem Mitgliedstaat, in dem sie sich befinden, zur Durchführung der Prüfungen für Fahrzeuge ermächtigt worden sind.
- (17) Zur Prüfung der Fahrzeuge und insbesondere der elektronischen Sicherheitsbauteile muss unbedingt auf die technischen Spezifikationen jedes einzelnen Fahrzeugs zurückgegriffen werden können. Dementsprechend sollten die Fahrzeughersteller die Daten bereitstellen, die zur Überprüfung der Funktionsweise von sicherheits- und umweltrelevanten Bauteilen erforderlich sind. Das gleiche sollte zu diesem Zweck für die Bestimmungen über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen gelten, sodass die Prüfstellen Zugang zu diesen für die technische Überwachung erforderlichen Daten haben. Diese Daten sollten detaillierte Angaben umfassen, anhand deren die Funktionsfähigkeit der Fahrzeugsicherheitssysteme so überwacht werden kann, dass diese Systeme im Rahmen einer regelmäßigen technischen Prüfung kontrolliert werden können. Dies ist vor allem im Bereich elektronisch gesteuerter Systeme von entscheidender Bedeutung und sollte für alle vom Hersteller eingebauten Komponenten gelten.
- (18) Auf öffentlichen Straßen verwendete Fahrzeuge müssen verkehrstüchtig sein, wenn sie in Gebrauch sind. Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung und gegebenenfalls der Fahrzeugführer sollten dafür verantwortlich sein, dass sich das Fahrzeug in einem verkehrssicheren Zustand befindet.
- (19) Im Interesse der Sicherheit des Straßenverkehrs und angesichts seiner Bedeutung für die Gesellschaft müssen Fahrzeuge, die auf Straßen genutzt werden, in einwandfreiem technischem Zustand sein. Aus diesem Grund sollte es den Mitgliedstaaten freistehen, zusätzliche Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen auf freiwilliger Basis zu ermöglichen.
- (20) Um Inhabern einer Zulassungsbescheinigung und Fahrzeugführern eine gewisse Flexibilität zu ermöglichen, können die Mitgliedstaaten einen mehrwöchigen Zeitraum festlegen, innerhalb dessen die regelmäßige Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung durchzuführen ist.
- (21) Die Überprüfungen von in Verkehr befindlichen Fahrzeugen sollten vergleichsweise einfach, schnell und kostengünstig sein und gleichzeitig effektiv zur Verwirklichung der Ziele dieser Richtlinie beitragen.
- (22) Die Prüfungen im Rahmen der technischen Überwachung sollten alle für die spezifische Bauart, Konstruktion und Ausrüstung des geprüften Fahrzeugs relevanten Positionen einschließen. Die Kompatibilität von Teilen und Komponenten, wie beispielsweise von Rädern und Radnaben, sollte als sicherheitsrelevante Position angesehen werden und bei der Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung kontrolliert werden. Im Zusammenhang mit diesen Positionen 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 Prüfungen im Rahmen der technischen Überwachung sollte für jede Prüfposition eine empfohlene Prüfmethode geschaffen werden. Diese Positionen sollten aktualisiert werden, um neue Forschungsergebnisse und den technischen Fortschritt im Bereich der Fahrzeugsicherheit zu berücksichtigen.
- (23) Um die Harmonisierung zu erleichtern und im Interesse einheitlicher Standards sollte für alle Prüfpositionen eine nicht erschöpfende Mängelliste eingeführt werden. Im Interesse einer einheitlichen Beurteilung des Zustands des geprüften Fahrzeugs sollten festgestellte Mängel anhand eines gemeinsamen Standards beurteilt werden.
- (24) Im Interesse der besseren Umsetzung des Grundsatzes der Freizügigkeit in der Union sollten die Mitgliedstaaten die von anderen Mitgliedstaaten ausgestellten Prüfbescheinigungen bei der erneuten Zulassung eines Fahrzeugs anerkennen. Hierdurch sollte das Recht eines Mitgliedstaates nicht berührt werden, die Prüfbescheinigung und die Fahrzeugidentifizierung bei einer erneuten Zulassung zu kontrollieren und die Vornahme einer neuen Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung gemäß den Festlegungen dieser Richtlinie zu verlangen.
- (25) Eine Manipulation des Kilometerzählers sollte als zu sanktionierende Straftat angesehen werden, da diese Manipulation zu einer falschen Beurteilung der Verkehrssicherheit eines Fahrzeugs führen kann. Die Feststellung von unbefugten Eingriffen oder Manipulationen des Kilometerzählers sollte durch die Eintragung des Kilometerstands in die Prüfbescheinigung und den Zugang für Prüfer zu dieser Angabe erleichtert werden. Die Kommission sollte den Austausch von Informationen zu Kilometerständen zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten prüfen.

- (26) Nach jeder Prüfung sollte eine Prüfbescheinigung erteilt werden. Darin sollten u. a. Angaben zum Fahrzeug und die Ergebnisse der Prüfung enthalten sein. Die Ergebnisse der Prüfung sollten elektronisch bereitgestellt werden. Im Hinblick auf eine ordnungsgemäße Weiterverfolgung der technischen Überwachung sollten die Mitgliedstaaten diese Angaben erheben und in einer Datenbank speichern, insbesondere um die Ergebnisse dieser regelmäßigen Prüfungen im Rahmen der technischen Überwachung auszuwerten.
- (27) Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung und gegebenenfalls der Führer eines Fahrzeugs, das Gegenstand einer Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung ist, bei der — vor allem die Straßenverkehrssicherheit betreffende — Mängel festgestellt werden, sollten diese Mängel unverzüglich beheben. Bei gefährlichen Mängeln kann es erforderlich sein, die Nutzung des Fahrzeugs so lange einzuschränken, bis diese Mängel vollständig behoben sind.
- (28) Wenn ein geprüftes Fahrzeug einer Fahrzeugklasse angehört, die in dem Mitgliedstaat, in dem es in Betrieb genommen wurde, nicht zulassungspflichtig ist, sollten die Mitgliedstaaten befugt sein, die sichtbare Anbringung des Prüfnachweises am Fahrzeug vorzuschreiben.
- (29) Um in der gesamten Europäischen Union ein qualitativ hochstehendes Prüfniveau zu verwirklichen, sollten die Instandhaltung und Kalibrierung sämtlicher im Rahmen der technischen Überwachung zu verwendenden Prüfgeräte unter Bezugnahme auf die von den Mitgliedstaaten oder den Herstellern bereitgestellten Spezifikationen überwacht werden.
- (30) Sofern ein gleichwertig hochstehendes Prüfniveau sichergestellt ist, sollte es möglich sein, alternative Prüfgeräte zu verwenden, die dem neuesten Stand der technischen Errungenschaften und Innovationen entsprechen.
- (31) Bei der Ermächtigung von Prüfstellen in ihrem Hoheitsgebiet sollten die Mitgliedstaaten berücksichtigen, dass Dienstleistungen von allgemeinem Interesse im Verkehrsbereich vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> über Dienstleistungen im Binnenmarkt ausgenommen sind.
- (32) Die Prüfstellen sollten dafür Sorge tragen, dass die Objektivität und eine hohe Qualität der Fahrzeugüberprüfung gewahrt sind. Um die Mindestanforderungen im Hinblick auf das Qualitätsmanagement einzuhalten, sollten die Prüfstellen aus diesem Grund den von dem Mitgliedstaat festgelegten Anforderungen Rechnung tragen, der die Ermächtigung erteilt.
- (33) Hohe Standards der technischen Überwachung machen es erforderlich, dass das Prüfpersonal über ein hohes Niveau an Können und Kompetenz verfügt. Es sollte ein Ausbildungssystem eingeführt werden, das die Grundausbildung und regelmäßige Auffrischungsschulungen oder eine entsprechende Prüfung umfasst. Für das vorhandene Prüfpersonal sollte eine Übergangszeit vorgesehen werden, um einen reibungslosen Übergang zum Ausbildungssystem mit regelmäßigen Auffrischungsschulungen oder Prüfungen zu gewährleisten. Im Interesse hoher Ausbildungs-, Befähigungs- und Prüfniveaus sollten die Mitgliedstaaten befugt sein, zusätzliche Anforderungen in Bezug auf die Befähigung und die entsprechende Ausbildung festzulegen.
- (34) Die Prüfer sollten bei der Durchführung der technischen Überwachung unabhängig handeln, und ihr Urteil sollte nicht von Interessenkonflikten — auch wirtschaftlicher oder persönlicher Art — beeinflusst sein. Die Entlohnung der Prüfer sollte folglich nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit den Ergebnissen der technischen Überwachung stehen. Die Mitgliedstaaten können Anforderungen in Bezug auf die Trennung von Tätigkeiten festlegen oder eine private Stelle ermächtigen, sowohl Prüfungen im Rahmen der technischen Überwachung als auch Fahrzeugreparaturen durchzuführen, die auch an ein und demselben Fahrzeug vorgenommen werden können, wenn sich die Aufsichtsstelle davon überzeugt hat, dass ein hohes Maß an Objektivität gewährleistet ist.
- (35) Die Ergebnisse einer Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung sollten nicht aus kommerziellen Gründen verändert werden. Nur wenn die Ergebnisse der von einem Prüfer durchgeführten technischen Überwachung offenkundig unrichtig sind, sollte die Aufsichtsstelle die Ergebnisse der betreffenden Prüfung ändern dürfen.
- (36) Um ein dauerhaft hohes Qualitätsniveau der Prüfungen zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten ein Qualitätssicherungssystem einführen, das alle Verfahren in Zusammenhang mit Erteilung, Aufsicht und Entzug, Aussetzung oder Aufhebung der Ermächtigung zur Durchführung der technischen Überwachung abdeckt.

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt (ABl. L 376 vom 27.12.2006, S. 36).



- (37) Die Akkreditierung von Prüfstellen nach der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> sollte keine Verpflichtung für die Mitgliedstaaten darstellen.
- (38) In mehreren Mitgliedstaaten werden die Prüfungen im Rahmen der technischen Überwachung von einer großen Zahl ermächtigter privater Prüfstellen durchgeführt. Im Interesse eines wirksamen diesbezüglichen Informationsaustauschs zwischen den Mitgliedstaaten sollten nationale Kontaktstellen benannt werden.
- (39) Die technische Überwachung ist Teil eines breiter angelegten Regulierungsrahmens, der die gesamte Lebensdauer von Fahrzeugen von der Genehmigung über die Zulassung und die Prüfungen bis zum Verschrotten abdeckt. Der Austausch der in den nationalen Datenbanken und in den elektronischen Fahrzeug-Datenbanken der Hersteller enthaltenen Informationen dürfte grundsätzlich zur Steigerung der Effizienz der gesamten Fahrzeugverwaltungskette, zur Kostensenkung und zum Abbau von Verwaltungsaufwand beitragen. Die Kommission sollte Durchführbarkeit, Kosten und Nutzen der Einrichtung einer elektronischen Plattform für Fahrzeuginformationen prüfen und dabei auf die bestehenden und bereits umgesetzten IT-Lösungen im Hinblick auf den internationalen Datenaustausch zurückgreifen, um die Kosten möglichst gering zu halten und Überschneidungen zu vermeiden. Bei der Prüfung dieses Themas sollte die Kommission die am besten geeignete Möglichkeit ermitteln, wie die bestehenden nationalen Systeme im Hinblick auf den Austausch von Daten über die technische Überwachung und den Kilometerstand zwischen den für Prüfung, Zulassung und Genehmigung von Fahrzeugen zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, den Prüfstellen, den Prüfgeräteherstellern und den Fahrzeugherstellern miteinander verbunden werden können. Die Kommission sollte außerdem prüfen, inwieweit eine Erhebung und Speicherung der verfügbaren Informationen zu den wichtigsten sicherheitsrelevanten Bauteilen von Fahrzeugen, die an schweren Unfällen beteiligt waren, machbar und nützlich wäre und welche Kosten daraus entstünden, und ob die Möglichkeit besteht, Fahrzeugprüfern, Inhabern von Zulassungsbescheinigungen und Unfallforschern verfügbare Informationen über Unfallberichte und Kilometerstände in anonymisierter Form zukommen zu lassen.
- (40) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> ausgeübt werden.
- (41) Die Kommission sollte keine Durchführungsrechtsakte hinsichtlich der von den Fahrzeugherstellern bereitzustellenden Angaben zur technischen Überwachung erlassen, wenn der gemäß dieser Richtlinie eingerichtete Ausschuss keine Stellungnahme zu dem von der Kommission vorgelegten Entwurf des Durchführungsrechtsakts abgegeben hat.
- (42) Um die in Artikel 2 Absatz 1 und Artikel 5 Absätze 1 und 2 genannten Bezeichnungen von Fahrzeugklassen zu aktualisieren, Anhang I Nummer 3 in Bezug auf Methoden zu aktualisieren und Anhang I Nummer 3 in Bezug auf die Liste der zu prüfenden Positionen, die Methoden und die Mängelbewertung anzupassen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, 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.
- (43) Die Verkehrs- und Betriebssicherheit wirkt sich unmittelbar auf die Sicherheit des Straßenverkehrs aus und sollte aus diesem Grund regelmäßig geprüft werden. Die Kommission sollte über die Wirksamkeit der Bestimmungen dieser Richtlinie — einschließlich des Anwendungsbereichs, der Prüfungshäufigkeit, einer weiteren Verbesserung des Systems der Verkehrs- und Betriebssicherheit durch den elektronischen Austausch von Informationen sowie einer etwaigen zukünftigen gegenseitigen Anerkennung von Prüfbescheinigungen — berichten.
- (44) Die in Prüfstellen verwendeten Prüfeinrichtungen und -geräte sollten den für die Durchführung der technischen Überwachung festgelegten Anforderungen genügen. Da dies erhebliche Investitionen und Anpassungen erfordert, die möglicherweise nicht sofort ausgeführt werden können, sollte für die Einhaltung dieser Anforderungen ein Zeitraum von fünf Jahren eingeräumt werden. Für die Erfüllung aller Kriterien und Anforderungen in Zusammenhang mit der Ermächtigung von und Aufsicht über die Prüfstellen sollte den Aufsichtsstellen ebenfalls ein Fünfjahreszeitraum eingeräumt werden.

<sup>(1)</sup> Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30).

<sup>(2)</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

- (45) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr durch die Festlegung von gemeinsamen Mindestanforderungen und harmonisierten Vorschriften für die technische Überwachung von Fahrzeugen in der Union von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr aufgrund des Umfangs der Maßnahme auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (46) Diese Richtlinie 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.
- (47) Durch diese Richtlinie werden die in der Empfehlung 2010/378/EU der Kommission <sup>(1)</sup> enthaltenen Bestimmungen im Hinblick auf eine bessere Regulierung der Ergebnisse der technischen Überwachung angepasst und aktualisiert.
- (48) Diese Richtlinie aktualisiert die in der Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> festgelegten technischen Anforderungen und weitet ihren Geltungsbereich aus, um insbesondere Vorschriften betreffend die Einrichtung von Prüfstellen und deren Aufsichtsstellen sowie die Benennung der mit der Durchführung der technischen Überwachung betrauten Prüfer in den Geltungsbereich aufzunehmen. Daher sollte die genannte Richtlinie aufgehoben werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### KAPITEL I

### GEGENSTAND, BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND ANWENDUNGSBEREICH

#### Artikel 1

#### Gegenstand

Mit dieser Richtlinie werden Mindestanforderungen für ein System regelmäßiger technischer Überwachung von Fahrzeugen eingeführt, die auf öffentlichen Straßen benutzt werden.

#### Artikel 2

#### Anwendungsbereich

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

- vorwiegend für die Beförderung von Fahrgästen und deren Gepäck ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit nicht mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz — Fahrzeugklasse M<sub>1</sub>;
- vorwiegend für die Beförderung von Fahrgästen und deren Gepäck ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz — Fahrzeugklassen M<sub>2</sub> und M<sub>3</sub>;
- vorwiegend für die Beförderung von Gütern ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer Höchstmasse von nicht mehr als 3,5 Tonnen — Fahrzeugklasse N<sub>1</sub>;
- vorwiegend für die Beförderung von Gütern ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer Höchstmasse von mehr als 3,5 Tonnen — Fahrzeugklassen N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub>;
- vorwiegend für die Beförderung von Gütern oder Fahrgästen sowie für die Unterbringung von Personen ausgelegte und gebaute Anhänger mit einer Höchstmasse von mehr als 3,5 Tonnen — Fahrzeugklassen O<sub>3</sub> und O<sub>4</sub>;
- ab 1. Januar 2022 zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von mehr als 125 cm<sup>3</sup> — Fahrzeugklassen L3e, L4e, L5e und L7e;
- vorwiegend auf öffentlichen Straßen benutzte Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h — Fahrzeugklasse T5.

<sup>(1)</sup> Empfehlung 2010/378/EU der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Mängelbewertung bei der technischen Überwachung gemäß der Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 173 vom 8.7.2010, S. 74).

<sup>(2)</sup> Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 141 vom 6.6.2009, S. 12).

(2) Die Mitgliedstaaten können die folgenden in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge aus dem Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausnehmen:

- Fahrzeuge, die unter außergewöhnlichen Bedingungen betrieben oder genutzt werden, sowie Fahrzeuge, die nicht oder kaum auf öffentlichen Straßen benutzt werden, wie Fahrzeuge von historischem Interesse oder für Wettbewerbe bestimmte Fahrzeuge;
- Fahrzeuge mit diplomatischer Immunität;
- von den Streitkräften, den öffentlichen Ordnungskräften, der Feuerwehr, dem Zivilschutz und den Notfall- oder Rettungsdiensten genutzte Fahrzeuge;
- Fahrzeuge, die für landwirtschaftliche, gartenbauliche, forstwirtschaftliche oder fischwirtschaftliche Zwecke verwendet und ausschließlich im Hoheitsgebiet der betreffenden Mitgliedstaaten und hauptsächlich auf mit diesen Tätigkeiten verbundenem Gelände einschließlich Wirtschaftswegen, Forstwegen oder landwirtschaftlichen Nutzflächen eingesetzt werden;
- Fahrzeuge, die ausschließlich auf kleinen Inseln oder in dünn besiedelten Gebieten verwendet werden;
- Spezialfahrzeuge zur Beförderung von Ausrüstungen des Zirkus- oder Schaustellergewerbes mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 40 km/h, die nur im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats betrieben werden;
- Fahrzeuge der Klassen L3e, L4e, L5e und L7e mit einem Hubraum von mehr als 125 cm<sup>3</sup>, wenn die Mitgliedstaaten unter besonderer Berücksichtigung der einschlägigen Statistiken zur Sicherheit im Straßenverkehr der letzten fünf Jahre wirksame alternative Maßnahmen zur Sicherheit im Straßenverkehr für zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge ergriffen haben. Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission von diesen Ausnahmen in Kenntnis.

(3) Die Mitgliedstaaten können nationale Vorschriften für die technische Überwachung von in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeugen einführen, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, und für Fahrzeuge, die in Absatz 2 aufgelistet sind.

### Artikel 3

#### Begriffsbestimmungen

Ausschließlich für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „Fahrzeug“ sämtliche nicht schienengebundene Kraftfahrzeuge oder Kraftfahrzeuganhänger;
2. „Kraftfahrzeug“ ein Radfahrzeug mit eigener Antriebsmaschine und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h;
3. „Anhänger“ ein Radfahrzeug ohne eigenen Antrieb, das dafür konstruiert und gebaut ist, von einem Kraftfahrzeug gezogen zu werden;
4. „Sattelanhänger“ einen Anhänger, der dafür ausgelegt ist, an ein Kraftfahrzeug so angekuppelt zu werden, dass er teilweise auf diesem aufliegt und dass ein wesentlicher Teil seines Gewichts und des Gewichts seiner Ladung von diesem getragen wird;
5. „zwei- oder dreirädriges Kraftfahrzeug“ ein Fahrzeug mit eigener Antriebsmaschine auf zwei Rädern — mit oder ohne Beiwagen — oder drei bzw. vier Rädern;
6. „in einem Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug“ ein in einem Mitgliedstaat zugelassenes oder in Betrieb genommenes Fahrzeug;
7. „Fahrzeug von historischem Interesse“ ein Fahrzeug, das von dem Mitgliedstaat, in dem die Zulassung erfolgt ist, oder von einer seiner dazu ermächtigten Stellen als historisch betrachtet wird und alle der folgenden Voraussetzungen erfüllt:
  - es wurde vor mindestens 30 Jahren hergestellt oder erstmals zugelassen,
  - sein gemäß dem einschlägigen Unions- oder einzelstaatlichen Recht festgelegter spezifischer Fahrzeugtyp wird nicht mehr hergestellt,
  - es ist historisch erhalten, im Originalzustand bewahrt und die technischen Merkmale seiner Hauptbauteile wurden nicht wesentlich verändert;

8. „Inhaber der Zulassungsbescheinigung“ die juristische oder natürliche Person, auf deren Namen das Fahrzeug zugelassen ist;
9. „technische Überwachung“ Prüfungen gemäß Anhang I, mit denen sichergestellt werden soll, dass das Fahrzeug bei seiner Benutzung auf öffentlichen Straßen sicher ist und die vorgeschriebenen und verbindlichen Sicherheits- und Umweltmerkmale aufweist;
10. „Genehmigung“ ein Verfahren, nach dem ein Mitgliedstaat bescheinigt, dass ein Fahrzeug die einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen der Richtlinien 2002/24/EG, 2003/37/EG und 2007/46/EG einhält;
11. „Mängel“ technische Defekte und andere Unregelmäßigkeiten, die bei einer Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung festgestellt werden;
12. „Prüfbescheinigung“ ein von der zuständigen Behörde oder Prüfstelle ausgestellter Prüfbericht über die Verkehrs- und Betriebssicherheit, in dem das Ergebnis einer Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung enthalten ist;
13. „Prüfer“ eine von einem Mitgliedstaat oder dessen zuständiger Behörde zur Durchführung von Prüfungen im Rahmen der technischen Überwachung in einer Prüfstelle oder gegebenenfalls im Auftrag einer zuständigen Behörde ermächtigte Person;
14. „zuständige Behörde“ eine Behörde oder öffentliche Stelle, die von einem Mitgliedstaat mit der Verwaltung des Systems der technischen Überwachung, gegebenenfalls einschließlich der Durchführung der eigentlichen Prüfungen, betraut wurde;
15. „Prüfstelle“ eine von einem Mitgliedstaat zur Durchführung von Prüfungen im Rahmen der technischen Überwachung ermächtigte öffentliche oder private Stelle oder Einrichtung;
16. „Aufsichtsstelle“ eine oder mehrere von einem Mitgliedstaat eingerichtete Stelle oder Stellen, die für die Überwachung von Prüfstellen zuständig ist bzw. sind. Eine Aufsichtsstelle kann Teil der zuständigen Behörde oder Behörden sein;
17. „kleine Insel“ eine Insel mit weniger als 5 000 Bewohnern, die nicht über Straßenbrücken oder Straßentunnel mit anderen Teilen des Hoheitsgebiets verbunden ist;
18. „dünn besiedeltes Gebiet“ ein zuvor festgelegtes Gebiet mit einer Bevölkerungsdichte von weniger als 5 Personen pro Quadratkilometer;
19. „öffentliche Straße“ eine vom öffentlichen Verkehr benutzte Straße wie lokale, regionale oder nationale Straßen, Landstraßen, Schnellstraßen oder Autobahnen.

## KAPITEL II

### ALLGEMEINE PFLICHTEN

#### Artikel 4

#### Zuständigkeiten

- (1) Jeder Mitgliedstaat sorgt dafür, dass die in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge regelmäßig von Prüfstellen, die von dem Mitgliedstaat ermächtigt wurden, in dem diese Fahrzeuge zugelassen sind, gemäß dieser Richtlinie geprüft werden.
- (2) Die technische Überwachung wird von dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, oder von einer durch diesen Mitgliedstaat entsprechend beauftragten öffentlichen Stelle oder von Stellen oder Einrichtungen durchgeführt, die vom Mitgliedstaat dafür ernannt und unter seiner Aufsicht tätig sind, einschließlich ermächtigter privater Stellen.
- (3) Im Einklang mit den in den Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 <sup>(1)</sup> und (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> legt die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten spätestens bis 20. Mai 2018 Folgendes fest:

<sup>(1)</sup> Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).

<sup>(2)</sup> Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG (ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1).

- a) eine Reihe von für die technische Überwachung in Bezug auf die zu prüfenden Positionen erforderlichen technischen Angaben zu der Bremsanlage, der Lenkung, der Sicht, den Leuchten, den reflektierenden Einrichtungen, der elektrischen Anlage, den Achsen, den Rädern, den Reifen, der Aufhängung, dem Fahrgestell, den am Fahrgestell befestigten Teilen, den anderen Ausrüstungen und den Umweltbelastungen sowie zur Verwendung der empfohlenen Prüfmethoden gemäß Anhang I Nummer 3 und
- b) die detaillierten Regelungen hinsichtlich des Datenformats und der Verfahren für den Zugang zu den einschlägigen technischen Informationen.

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

Die unter Unterabsatz 1 Buchstabe a genannten technischen Angaben werden den Prüfstellen und den einschlägigen zuständigen Behörden von den Herstellern kostenlos oder zu einem angemessenen Preis sowie auf nicht diskriminierende Weise zur Verfügung gestellt.

Die Kommission prüft die Machbarkeit der Einrichtung eines einzigen Zugangsportals für diese technischen Angaben.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verantwortlichkeiten für die Aufrechterhaltung des sicheren und verkehrssicheren Zustands eines Fahrzeugs im einzelstaatlichen Recht festgelegt sind.

### KAPITEL III

#### MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE TECHNISCHE ÜBERWACHUNG

##### Artikel 5

##### **Prüfungszeitpunkt und -häufigkeit**

(1) Fahrzeuge werden unbeschadet des in Mitgliedstaaten gemäß Absatz 3 angewandten Toleranzzeitraums mindestens innerhalb der folgenden Zeitabstände einer Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung unterzogen:

- a) Fahrzeuge der Klassen M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub>: vier Jahre nach der Erstzulassung, dann alle zwei Jahre;
- b) als Taxi oder Krankenwagen genutzte Fahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub> sowie Fahrzeuge der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> und O<sub>4</sub>: ein Jahr nach der Erstzulassung, danach jährlich;
- c) Fahrzeuge der Klasse T5, die vorwiegend auf öffentlichen Straßen für den gewerblichen Güterkraftverkehr genutzt werden: vier Jahre nach der Erstzulassung, dann alle zwei Jahre.

(2) Die Mitgliedstaaten legen angemessene Zeitabstände fest, in denen Fahrzeuge der Klassen L3e, L4e, L5e und L7e mit einem Hubraum von mehr als 125 cm<sup>3</sup> einer Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung unterzogen werden.

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

(4) Unbeschadet des Zeitpunkts der letzten Prüfung eines Fahrzeugs im Rahmen der technischen Überwachung kann der Mitgliedstaat oder die betreffende zuständige Behörde in folgenden Fällen vorschreiben, dass es vor dem Termin nach den Absätzen 1 und 2 einer solchen Prüfung unterzogen wird:

- nach einem Unfall, bei dem die wichtigsten sicherheitsrelevanten Bauteile des Fahrzeugs wie Räder, Aufhängung, Knautschzonen, Airbagsysteme, Lenkung oder Bremsen in Mitleidenschaft gezogen wurden;
- wenn die Sicherheits- und Umweltschutzsysteme und -bauteile des Fahrzeugs verändert wurden;
- im Anschluss an einen Wechsel des Inhabers der Zulassungsbescheinigung;
- wenn das Fahrzeug einen Kilometerstand von 160 000 km erreicht hat;
- wenn die Straßenverkehrssicherheit ernsthaft gefährdet ist.

##### Artikel 6

##### **Prüfungsinhalte und -methoden**

(1) Bei Fahrzeugen, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen — ausgenommen Fahrzeuge der Klassen L3e, L4e, L5e und L7e mit einem Hubraum von mehr als 125 cm<sup>3</sup> — tragen die Mitgliedstaaten dafür Sorge, dass sich die technische Überwachung auf zumindest die Bereiche nach Anhang I Nummer 2 erstreckt.

(2) Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats oder die Prüfstellen führen zu jedem Bereich nach Absatz 1 die technische Überwachung durch; die Prüfung erstreckt sich mindestens auf die in Anhang I Nummer 3 genannten Positionen, und die Behörden bzw. Prüfstellen wenden dabei die nach Anhang I Nummer 3 für diese Positionen empfohlenen Prüfmethoden oder von einer zuständigen Behörde genehmigte gleichwertige Prüfmethoden an. Bei der Prüfung kann auch untersucht werden, ob die jeweiligen Teile und Bauteile des betreffenden Fahrzeugs den Sicherheitsanforderungen und Umweltmerkmalen entsprechen, die zum Zeitpunkt der Genehmigung bzw. der Nachrüstung in Kraft waren.

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

(3) Für Fahrzeuge der Klassen L3e, L4e, L5e und L7e mit einem Hubraum von mehr als 125 cm<sup>3</sup> legen die Mitgliedstaaten die Prüfbereiche, die Prüfpositionen und die geeigneten Prüfmethoden fest.

#### Artikel 7

##### **Bewertung von Mängeln**

(1) Anhang I enthält für jede zu prüfende Position ein Mindestverzeichnis der möglichen Mängel und ihrer Schwere.

(2) Die während der regelmäßigen Überprüfung von Fahrzeugen festgestellten Mängel werden in eine der folgenden Gruppen eingestuft:

- a) geringe Mängel ohne bedeutende Auswirkung auf die Fahrzeugsicherheit oder auf die Umwelt sowie andere geringfügige Unregelmäßigkeiten;
- b) erhebliche Mängel, die die Fahrzeugsicherheit oder die Umwelt beeinträchtigen oder andere Verkehrsteilnehmer gefährden können, oder andere bedeutendere Unregelmäßigkeiten;
- c) gefährliche Mängel, die eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen und es rechtfertigen, dass ein Mitgliedstaat oder seine zuständige Behörde die Nutzung des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen untersagt.

(3) Weist ein Fahrzeug Mängel auf, die unter mehrere der in Absatz 2 genannten Mängelgruppen fallen, so wird es in die Gruppe eingeordnet, die dem schwerwiegendsten Mangel entspricht. Ein Fahrzeug mit mehreren Mängeln innerhalb der gleichen Prüfbereiche des in Anhang I Nummer 2 genannten Prüfumfanges wird in die nächsthöhere Mängelgruppe eingestuft, wenn davon auszugehen ist, dass das Zusammenwirken der Mängel nachweislich eine größere Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit bewirkt.

#### Artikel 8

##### **Prüfbescheinigung**

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde, die die technische Überwachung eines Fahrzeugs durchgeführt hat, für dieses Fahrzeug eine Prüfbescheinigung ausstellt, die mindestens die standardisierten Bestandteile der jeweiligen unionsweit harmonisierten Codes nach Anhang II umfasst.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde der Person, die das Fahrzeug zur Prüfung vorführt, die Prüfbescheinigung bzw. bei elektronisch erstellten Prüfbescheinigungen einen beglaubigten Ausdruck der Bescheinigung aushändigt.

(3) Unbeschadet des Artikels 5 erkennt jeder Mitgliedstaaten im Fall einer erneuten Zulassung eines bereits in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs die von jenem anderen Mitgliedstaat ausgestellte Prüfbescheinigung im gleichen Maße an, als wenn er die Bescheinigung selbst ausgestellt hätte, sofern diese Prüfbescheinigung hinsichtlich des für regelmäßige technische Überwachung festgelegten Zeitraums in dem Mitgliedstaat, in dem die erneute Zulassung erfolgen soll, noch gültig ist. In Zweifelsfällen können die Mitgliedstaaten, in denen die erneute Zulassung erfolgen soll, die Gültigkeit der Prüfbescheinigung vor einer Anerkennung überprüfen. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission vor dem 20. Mai 2018 eine Beschreibung der Prüfbescheinigung. Die Kommission setzt den in Artikel 19 genannten Ausschuss darüber in Kenntnis. Dieser Absatz gilt nicht für Fahrzeuge der Klassen L3e, L4e, L5e und L7e.

(4) Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 4 und des Absatzes 3 dieses Artikels erkennen die Mitgliedstaaten grundsätzlich die Gültigkeit einer Prüfbescheinigung an, wenn sich das Eigentum an einem Fahrzeug — für das ein gültiger Nachweis für die regelmäßige technische Überwachung vorliegt — ändert.

(5) Ab dem 20. Mai 2018, spätestens jedoch bis zum 20. Mai 2021, übermitteln die Prüfstellen der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats die Angaben in den von ihnen ausgestellten Prüfbescheinigungen auf elektronischem Weg. Diese Übermittlung hat innerhalb einer angemessenen Frist nach jeder Ausstellung der Prüfbescheinigung zu erfolgen. Bis zu letzterem Zeitpunkt können die Prüfstellen der zuständigen Behörde die relevanten Angaben auf anderem Wege übermitteln. Die Mitgliedstaaten legen den Zeitraum fest, während dem die zuständige Behörde diese Angaben aufbewahrt. Dieser Zeitraum darf unbeschadet der nationalen Steuersysteme der Mitgliedstaaten nicht weniger als 36 Monate betragen.

(6) Zum Zweck der Prüfung des Kilometerstands sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass den Prüfern die Angaben aus der vorhergehenden Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung zur Verfügung gestellt werden, sobald diese elektronisch vorliegen, sofern es sich bei dem Kilometerzähler um eine Standardausrüstung handelt. Nachgewiesene Manipulationen eines Kilometerzählers zur Reduzierung oder zur falschen Wiedergabe des Kilometerstands eines Fahrzeugs werden durch wirksame, verhältnismäßige, abschreckende und nicht diskriminierende Sanktionen geahndet.

(7) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass die Ergebnisse einer Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung der Behörde, die für die Zulassung des Fahrzeugs verantwortlich ist, so schnell wie möglich mitgeteilt oder elektronisch zur Verfügung gestellt werden. Diese Mitteilung enthält alle in der Prüfbescheinigung aufgeführten Angaben.

#### Artikel 9

### Weiterverfolgung von Mängeln

(1) Im Fall von lediglich geringfügigen Mängeln gilt die Prüfung als bestanden; die Mängel sind zu beheben, und das Fahrzeug wird keiner erneuten Prüfung unterzogen.

(2) Im Fall von schwerwiegenden Mängeln gilt die Prüfung als nicht bestanden. Der Mitgliedstaat oder die zuständige Behörde entscheidet, wie lange ein Fahrzeug weiter genutzt werden darf, bevor es erneut einer Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung zu unterziehen ist. Diese erneute Prüfung muss innerhalb eines von dem Mitgliedstaat oder der zuständigen Behörde festgelegten Zeitraums, jedoch spätestens zwei Monate nach der ersten Prüfung, erfolgen.

(3) Im Fall von gefährlichen Mängeln gilt die Prüfung als nicht bestanden. Der Mitgliedstaat oder die zuständige Behörde kann beschließen, dass das betreffende Fahrzeug nicht auf öffentlichen Straßen genutzt werden darf und dass die Genehmigung zur Nutzung im Straßenverkehr vorübergehend ausgesetzt wird, ohne ein erneutes Zulassungsverfahren zu erfordern, bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Mängel behoben sind und eine neue Prüfbescheinigung ausgestellt wird, aus der hervorgeht, dass das Fahrzeug in verkehrssicherem Zustand ist.

#### Artikel 10

### Prüfnachweis

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

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission eine Beschreibung dieses Nachweises vor dem 20. Mai 2018. Die Kommission setzt wiederum den in Artikel 19 genannten Ausschuss darüber in Kenntnis.

(2) Wenn das geprüfte Fahrzeug einer Fahrzeugklasse angehört, die in dem Mitgliedstaat, in dem es in Betrieb genommen wurde, nicht zulassungspflichtig ist, kann der Mitgliedstaat vorschreiben, dass der Prüfnachweis sichtbar an diesem Fahrzeug angebracht wird.

(3) Im Sinne der Freizügigkeit erkennt jeder Mitgliedstaat den von einer Prüfstelle oder einer zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats nach Absatz 1 ausgestellten Prüfnachweis an.

#### KAPITEL IV

### VERWALTUNGSVORSCHRIFTEN

#### Artikel 11

### Prüfeinrichtungen und -geräte

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die zur Durchführung der technischen Überwachung eingesetzten Prüfeinrichtungen und -geräte den technischen Mindestanforderungen nach Anhang III genügen.

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde die Prüfeinrichtungen und -geräte gemäß den Angaben der Hersteller wartet.

(3) Für Messungen verwendete Geräte sind regelmäßig gemäß Anhang III zu kalibrieren und im Einklang mit den Spezifikationen des betreffenden Mitgliedstaats oder des Herstellers der Einrichtungen und Geräte zu überprüfen.

#### Artikel 12

##### Prüfstellen

(1) Die Prüfstellen, in denen die Prüfer die technische Überwachung durchführen, werden von dem Mitgliedstaat oder seiner zuständigen Behörde ermächtigt.

(2) Um den Mindestanforderungen im Hinblick auf das Qualitätsmanagement zu genügen, halten die Prüfstellen die Anforderungen des Mitgliedstaats ein, der die Ermächtigung erteilt. Die Prüfstellen tragen für die Objektivität und das hohe Qualitätsniveau der technischen Überwachung Sorge.

#### Artikel 13

##### Prüfer

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die technische Überwachung von Prüfern durchgeführt wird, die die Mindestanforderungen an Befähigung und Ausbildung nach Anhang IV erfüllen. Die Mitgliedstaaten können zusätzliche Anforderungen in Bezug auf die Befähigung und die entsprechende Ausbildung festlegen.

(2) Die zuständigen Behörden oder gegebenenfalls die zugelassenen Ausbildungseinrichtungen stellen den Prüfern, die die Mindestanforderungen an Befähigung und Ausbildung erfüllen, eine Bescheinigung aus. Diese Bescheinigung enthält mindestens die Angaben nach Anhang IV Nummer 3.

(3) Die am 20. Mai 2018 von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten oder einer Prüfstelle angestellten oder ermächtigten Prüfer sind von den Anforderungen nach Anhang IV Nummer 1 ausgenommen.

(4) Bei der Durchführung der technischen Überwachung dürfen sich die Prüfer in keinem Interessenkonflikt befinden, sodass der betreffende Mitgliedstaat oder die zuständige Behörde davon ausgehen kann, dass Unparteilichkeit und Objektivität gewährleistet sind.

(5) Die Person, die das Fahrzeug zur Prüfung vorführt, wird über die Mängel informiert, die an dem Fahrzeug festgestellt wurden und behoben werden müssen.

(6) Die Ergebnisse einer Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung können nötigenfalls nur von der Aufsichtsstelle oder nach dem von der zuständigen Behörde festgelegten Verfahren geändert werden, wenn die Ergebnisse dieser Prüfung offenkundig unrichtig sind.

#### Artikel 14

##### Überwachung von Prüfstellen

(1) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, dass die Prüfstellen einer Aufsicht unterliegen.

(2) Eine Aufsichtsstelle hat mindestens die in Anhang V Nummer 1 aufgeführten Aufgaben auszuführen und die Anforderungen nach Anhang V Nummern 2 und 3 zu erfüllen.

Die Mitgliedstaaten veröffentlichen die Vorschriften und Verfahren, die für Organisation, Aufgaben und Anforderungen einschließlich der Anforderung der Unabhängigkeit für das Personal einer Aufsichtsstelle gelten.

(3) Unmittelbar von einer zuständigen Behörde betriebene Prüfstellen sind von den in Bezug auf Ermächtigung und Aufsicht geltenden Anforderungen ausgenommen, wenn die Aufsichtsstelle Teil der zuständigen Behörde ist.

(4) Die in den Absätzen 2 und 3 dieses Artikels genannten Anforderungen können im Falle von Mitgliedstaaten als erfüllt gelten, die vorschreiben, dass Prüfstellen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 zu akkreditieren sind.



## KAPITEL V

## ZUSAMMENARBEIT UND AUSTAUSCH VON INFORMATIONEN

## Artikel 15

**Verwaltungszusammenarbeit der Mitgliedstaaten**

- (1) Die Mitgliedstaaten benennen eine nationale Kontaktstelle, die für den Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission über die Anwendung dieser Richtlinie zuständig ist.
- (2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis zum 20. Mai 2015 die Bezeichnungen und Kontaktdaten ihrer nationalen Kontaktstellen und setzen sie unverzüglich über alle diesbezüglichen Änderungen in Kenntnis. Die Kommission erstellt ein Verzeichnis aller nationalen Kontaktstellen und übermittelt es den Mitgliedstaaten.

## Artikel 16

**Elektronische Plattform für Fahrzeuginformationen**

Die Kommission prüft Durchführbarkeit, Kosten und Nutzen der Einrichtung einer elektronischen Plattform für Fahrzeuginformationen, wobei die bestehenden und bereits eingerichteten IT-Lösungen in Bezug auf den grenzüberschreitenden Datenaustausch genutzt werden, um die Kosten möglichst gering zu halten und Überschneidungen vorzubeugen. Bei der Prüfung soll die am besten geeignete Möglichkeit ermittelt werden, wie die bestehenden nationalen Systeme im Hinblick auf den leichteren Austausch von Daten über die technische Überwachung und den Kilometerstand zwischen den für Prüfung, Zulassung und Genehmigung von Fahrzeugen zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, den Prüfstellen, den Prüfgeräteherstellern und den Fahrzeugherstellern miteinander verbunden werden können.

Die Kommission prüft außerdem, inwieweit eine Erhebung und Speicherung der verfügbaren Informationen zu den wichtigsten sicherheitsrelevanten Bauteilen von Fahrzeugen, die an schweren Unfällen beteiligt waren, machbar und nützlich wäre und welche Kosten daraus entstünden, und ob die Möglichkeit besteht, Prüfern, Inhabern von Zulassungsbescheinigungen und Unfallforschern Informationen über Unfallberichte und Kilometerstände in anonymisierter Form zukommen zu lassen.

## KAPITEL VI

## DELEGIERTE RECHTSAKTE UND DURCHFÜHRUNGSRECHTSAKTE

## Artikel 17

**Delegierte Rechtsakte**

Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 18 wird der Kommission übertragen, um

- ausschließlich 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 Typgenehmigungsvorschriften Änderungen der Fahrzeugklassen ergeben, ohne dass sich dies auf den Geltungsbereich und die Häufigkeit der Prüfungen auswirkt;
- Anhang I Nummer 3 in Bezug auf Methoden im Falle der Verfügbarkeit effizienterer und wirksamerer Prüfmethode zu aktualisieren, ohne die Auflistung der zu prüfenden Positionen zu erweitern;
- Anhang I Nummer 3 im Anschluss an eine positive Kosten-Nutzen-Bewertung in Bezug auf die Auflistung der zu prüfenden Positionen, die Methoden, die Mängel und deren Bewertung im Falle der Änderung der verbindlichen Vorschriften zur Typgenehmigung in den Rechtsvorschriften der Union zu Sicherheit oder Umweltschutz anzupassen.

## Artikel 18

**Ausübung der Befugnisübertragung**

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 17 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 19. Mai 2014 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.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 17 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 17 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

#### Artikel 19

### Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt („Ausschuss für Verkehrs- und Betriebssicherheit“). Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

#### KAPITEL VII

### SCHLUSSBESTIMMUNGEN

#### Artikel 20

### Berichterstattung

(1) Bis zum 30. April 2020 übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung und Wirkung dieser Richtlinie und insbesondere über den Grad der Harmonisierung der regelmäßigen technischen Überwachung, die Wirksamkeit der Bestimmungen über den Anwendungsbereich, die Prüfungshäufigkeit, die gegenseitige Anerkennung der Prüfbescheinigungen bei einer erneuten Zulassung eines Fahrzeugs aus einem anderen Mitgliedstaat und die Ergebnisse der Machbarkeitsprüfung der Einführung einer elektronischen Plattform für Fahrzeuginformationen im Sinne des Artikels 16. In dem Bericht wird außerdem geprüft, ob die Anhänge insbesondere unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts und der Methoden aktualisiert werden müssen. Der Bericht wird nach Anhörung des in Artikel 19 genannten Ausschusses übermittelt und ihm werden gegebenenfalls Legislativvorschläge beigelegt.

(2) Bis zum 30. April 2019 übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen auf unabhängige Studien gegründeten Bericht über die Wirksamkeit der Einbeziehung von leichten Kraftfahrzeuganhängern und zwei- oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie. In dem Bericht wird die Entwicklung der Straßenverkehrssicherheit in der Union bewertet, und für jede Unterklasse der Fahrzeuge der Klasse L werden die Ergebnisse der nationalen Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit verglichen, wobei die von diesen Fahrzeugen durchschnittlich zurückgelegte Entfernung berücksichtigt wird. Die Kommission bewertet insbesondere, ob die Standards und die Kosten der regelmäßigen technischen Überwachung für jede Fahrzeugklasse den gesteckten Zielen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit angemessen sind. Der Bericht wird durch eine umfassende Folgenabschätzung ergänzt, in der Kosten und Nutzen in der gesamten Union unter Berücksichtigung der Besonderheiten der Mitgliedstaaten analysiert werden. Der Bericht wird spätestens sechs Monate vor der Vorlage eines etwaigen Legislativvorschlags bereitgestellt, mit dem neue Klassen in den Geltungsbereich dieser Richtlinie aufgenommen werden sollen.

#### Artikel 21

### Sanktionen

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

#### Artikel 22

### Übergangsbestimmungen

(1) Die Mitgliedstaaten können die Verwendung von Prüfeinrichtungen und -geräten nach Artikel 11, die nicht den Mindestanforderungen nach Anhang III genügen, für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren nach dem 20. Mai 2018 für die Durchführung der technischen Überwachung zulassen.

(2) Die Mitgliedstaaten wenden die Anforderungen nach Anhang V spätestens ab 1. Januar 2023 an.

*Artikel 23*

#### **Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum 20. Mai 2017 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem 20. Mai 2018 an.

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

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

*Artikel 24*

#### **Aufhebung**

Die Richtlinie 2009/40/EG wird mit Wirkung vom 20. Mai 2018 aufgehoben.

*Artikel 25*

#### **Inkrafttreten**

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

*Artikel 26*

#### **Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 3. April 2014.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

M. SCHULZ

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

D. KOURKOULAS

---

## ANHANG I

**MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE PRÜFINHALTE UND EMPFOHLENE METHODEN DER PRÜFUNG**

## 1. ALLGEMEINES

In diesem Anhang sind die zu prüfenden Fahrzeugsysteme und -bauteile aufgeführt; daneben werden die empfohlene Prüfmethode und die Kriterien angegeben, die bei der Prüfung, ob sich das Fahrzeug in einem akzeptablen Zustand befindet, anzuwenden sind.

Die Prüfung erstreckt sich mindestens auf die nachstehend in Nummer 3 aufgelisteten Positionen, sofern diese die Ausrüstung des Fahrzeugs betreffen, das in dem betreffenden Mitgliedstaat geprüft wird. Bei der Prüfung kann auch untersucht werden, ob die relevanten Bauteile und Komponenten des betreffenden Fahrzeugs den Sicherheits- und Umwelanforderungen entsprechen, die zum Zeitpunkt der Genehmigung bzw. der Nachrüstung in Kraft waren.

Gestattet die Bauart des Fahrzeugs keine Anwendung der Prüfmethode dieses Anhangs, so ist die Prüfung nach den empfohlenen Prüfmethode durchzuführen, die von den zuständigen Behörden akzeptiert werden. Der zuständigen Behörde gegenüber muss glaubhaft versichert werden, dass die Sicherheits- und Umweltstandards eingehalten werden.

Alle unten aufgeführten Positionen sind bei der Prüfung im Rahmen der regelmäßigen technischen Überwachung von Fahrzeugen als obligatorisch anzusehen mit Ausnahme der mit „X“ gekennzeichneten Prüfpositionen, die zwar den Zustand des Fahrzeugs und dessen Gebrauchsfähigkeit im Straßenverkehr anbelangen, für die Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung jedoch nicht als wesentlich erachtet werden.

Die „Mängel“ sind nicht relevant in Fällen, in denen Anforderungen betroffen sind, die zum Zeitpunkt der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme in den einschlägigen Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung oder den Nachrüstbestimmungen nicht vorgeschrieben waren.

Soweit als Verfahren „Sichtprüfung“ angegeben ist, bedeutet dies, dass der Prüfer neben der Inaugenscheinnahme der zu prüfenden Positionen diese gegebenenfalls auch betätigt, das Geräusch beurteilt oder jedes andere Prüfverfahren, das kein Kontrollgerät erfordert, anwendet.

## 2. UMFANG DER ÜBERPRÜFUNG

Die Überprüfung erstreckt sich mindestens auf die nachstehend aufgelisteten Bereiche:

## 0. Identifizierung des Fahrzeugs

## 1. Bremsanlage

## 2. Lenkung

## 3. Sicht

## 4. Beleuchtungsanlage und Teile der elektrischen Anlage

## 5. Achsen, Räder, Reifen und Aufhängung

## 6. Fahrgestell und daran befestigte Teile

## 7. Sonstige Ausstattungen

## 8. Umweltbelastung

9. Zusätzliche Prüfungen bei Fahrzeugen zur Personenbeförderung (Fahrzeugklassen M<sub>2</sub> und M<sub>3</sub>)

## 3. INHALTE UND METHODEN DER PRÜFUNG SOWIE BEWERTUNG VON MÄNGELN AN FAHRZEUGEN

Die Prüfung erstreckt sich mindestens auf die nachstehend aufgelisteten Positionen unter Anwendung der aufgeführten Mindeststandards und empfohlenen Methoden:

Für alle Fahrzeugsysteme und -bauteile, die kontrolliert werden müssen, wird im Einzelfall eine Bewertung der Mängel anhand der in dieser Tabelle festgelegten Kriterien durchgeführt.

In diesem Anhang nicht aufgeführte Mängel sind entsprechend der mit ihnen verbundenen Gefährdung des Straßenverkehrs zu bewerten.

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
0. IDENTIFIZIERUNG DES FAHRZEUGS					
0.1. Kennzeichenschild (falls vorgeschrieben) <sup>1</sup>	Sichtprüfung	a) Kennzeichenschild(er) fehlt (fehlen) oder ist (sind) so mangelhaft befestigt, dass es (sie) abfallen kann (können)		X	
		b) Beschriftung fehlt oder ist unleserlich		X	
		c) Entspricht nicht den Fahrzeugdokumenten oder -aufzeichnungen		X	
0.2. Fahrzeugidentifizierungs-/Fahrgestell-/Seriennummer	Sichtprüfung	a) Fehlt oder ist unauffindbar		X	
		b) Unvollständig, unleserlich, offensichtlich gefälscht oder entspricht nicht den Fahrzeugdokumenten		X	
		c) Unleserliche Fahrzeugdokumente oder Unstimmigkeiten	X		
1. BREMSANLAGE					
1.1. Mechanischer Zustand und Funktion					
1.1.1. Bremspedal-/Bremshebellagerung	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems  Hinweis: Fahrzeuge mit Bremskraftverstärker sollten mit ausgeschaltetem Motor geprüft werden.	a) Pedalachse schwergängig		X	
		b) Übermäßige Abnutzung oder Spiel		X	
1.1.2. Zustand des Pedals/ des Bremshebels und Weg der Bremsbetätigungseinrichtung	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems  Hinweis: Fahrzeuge mit Bremskraftverstärker sollten mit ausgeschaltetem Motor geprüft werden.	a) Übermäßiger Weg oder keine ausreichende Wegreserve vorhanden		X	
		b) Freigängigkeit der Bremsbetätigungseinrichtung beeinträchtigt  Wenn die Funktionsfähigkeit beeinträchtigt ist	X		X
		c) Antirutschvorrichtung auf dem Bremspedal fehlt, ist locker oder übermäßig abgenutzt		X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
1.1.3. Unterdruckpumpe oder Kompressor und Behälter	Sichtprüfung der Bauteile bei normalem Betriebsdruck. Zeitspanne bis zum Erreichen eines sicheren Betriebswertes für Vakuum oder Luftdruck sowie zuverlässige Funktion der Warnvorrichtung, des Mehrkreisschutzventils und des Überdruckventils kontrollieren.	a) Luftdruck bzw. Unterdruck unzureichend für mindestens vier Bremsvorgänge nach Ansprechen der Warneinrichtung (oder Manometeranzeige in der Gefahrenzone), unzureichend für mindestens zwei Bremsvorgänge nach Ansprechen der Warneinrichtung (oder Manometeranzeige in der Gefahrenzone)		X	X
		b) Aufbau des Luftdrucks/Unterdrucks bis zu einem sicheren Betriebswert erfolgt nicht in der vorgegebenen Zeitspanne <sup>1</sup> .		X	
		c) Mehrkreisschutzventil oder Überdruckventil funktioniert nicht.		X	
		d) Luftverlust verursacht wahrnehmbaren Druckabfall oder hörbarer Luftaustritt.		X	
		e) Äußere Beschädigung mit möglicher Beeinträchtigung der Funktion der Bremsanlage Mindestbremswirkung der Hilfsbremse nicht erreicht		X	X
1.1.4. Druckwarnanzeige, Manometer	Funktionsprüfung	Druckwarnanzeige oder Manometer arbeitet fehlerhaft oder ist schadhaft. Zu niedriger Druck ist nicht feststellbar.	X	X	
1.1.5. Handbremsventil	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	a) Betätigungseinrichtung gebrochen, beschädigt oder übermäßig abgenutzt		X	
		b) Betätigungseinrichtung unsicher an Ventil befestigt oder Ventil unsicher		X	
		c) Verbindungen locker oder Leckage im System		X	
		d) Funktion ungenügend		X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
1.1.6. Feststellbremse, Betätigungshebel, Ratsche, elektronische Feststellbremse	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	a) Ratsche sperrt nicht einwandfrei		X	
		b) Verschleiß an Hebellagerung oder Ratschenmechanismus Übermäßiger Verschleiß	X	X	
		c) Übermäßiger Hebelweg wegen falscher Einstellung		X	
		d) Betätigungseinrichtung fehlt, ist beschädigt oder unwirksam		X	
		e) Fehlerhafte Funktion, Warnanzeige zeigt Fehlfunktion an.		X	
1.1.7. Bremsventile (Fußventile, Druckregler, Regelventile)	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	a) Ventil beschädigt oder übermäßiger Luftaustritt Wenn die Funktionsfähigkeit beeinträchtigt ist		X	X
		b) Übermäßiger Ölverlust am Kompressor	X		
		c) Ventil unsicher oder unsachgemäß montiert		X	
		d) Austritt von Hydraulikflüssigkeit oder Leckage Wenn die Funktionsfähigkeit beeinträchtigt ist		X	X
1.1.8. Kupplung/Kupplungskopf für Anhängerbremsen (elektrisch und pneumatisch)	Trennen und Wiederanschießen der Bremssystemkupplung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger	a) Absperrhahn oder selbstschließendes Kupplungskopfventil schadhaft Wenn die Funktionsfähigkeit beeinträchtigt ist	X	X	
		b) Absperrhahn oder Ventil unsicher oder unsachgemäß montiert Wenn die Funktionsfähigkeit beeinträchtigt ist	X	X	
		c) Übermäßige Leckage Wenn die Funktionsfähigkeit beeinträchtigt ist		X	X

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
		d) Mangelhafte Funktion Bremsfunktion beeinträchtigt		X	X
1.1.9. Energievorratsbehälter/Druckluftbehälter	Sichtprüfung	a) Behälter leicht beschädigt oder leicht korrodiert Behälter schwer beschädigt, korrodiert oder undicht	X	X	
		b) Funktion der Entwässerungsvorrichtung beeinträchtigt Entwässerungsvorrichtung unwirksam	X	X	
		c) Behälter unsicher oder unsachgemäß montiert		X	
1.1.10. Bremskraftverstärker, Hauptbremszylinder (hydraulische Anlagen)	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Bremskraftverstärker schadhaft oder unwirksam Keine Funktion		X	X
		b) Hauptbremszylinder schadhaft, aber Bremse funktioniert noch Hauptbremszylinder schadhaft oder undicht		X	X
		c) Hauptbremszylinder unsicher, aber Bremse funktioniert noch Hauptbremszylinder unsicher.		X	X
		d) Unzureichender Bremsflüssigkeitsvorrat, unterhalb der Mindeststandanzeige Bremsflüssigkeitsvorrat erheblich unterhalb der Mindeststandanzeige Keine Bremsflüssigkeit sichtbar	X	X	X
		e) Verschluss für den Ausgleichsbehälter des Hauptbremszylinders fehlt	X		
		f) Warnleuchte für Bremsflüssigkeit leuchtet oder ist defekt	X		
		g) Mangelhafte Funktion der Warnvorrichtung für Bremsflüssigkeitsstand	X		



Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
1.1.11. Starre Bremsleitungen	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Unmittelbare Ausfall- oder Bruchgefahr			X
		b) Leitungen oder Anschlüsse undicht (Druckluftbremssysteme) Leitungen oder Anschlüsse undicht (Hydraulikbremssysteme)		X	X
		c) Leitungen beschädigt oder übermäßig korrodiert Beeinträchtigung der Bremsfunktion durch Blockieren oder unmittelbare Gefahr einer Leckage		X	X
		d) Leitungen falsch verlegt Gefahr einer Beschädigung	X	X	
1.1.12. Flexible Brems-schläuche	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Unmittelbare Ausfall- oder Bruchgefahr			X
		b) Brems-schläuche beschädigt, angescheuert, verdreht oder zu kurz Brems-schläuche beschädigt oder scheuern	X	X	
		c) Brems-schläuche oder Anschlüsse undicht (Luftbremssysteme) Brems-schläuche oder Anschlüsse undicht (Hydraulik-bremssysteme)		X	X
		d) Schlauchausbeulung unter Druck Cord schadhaft		X	X
		e) Schläuche porös		X	
1.1.13. Bremsbeläge und Bremsklötze	Sichtprüfung	a) Belag oder Klotz übermäßig abgenutzt (Mindeststärken-anzeige erreicht) Belag oder Klotz übermäßig abgenutzt (Mindeststärken-anzeige nicht sichtbar)		X	X

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
		b) Belag oder Klotz verschmutzt (Öl, Fett usw.) Bremswirkung beeinträchtigt		X	X
		c) Belag oder Klotz fehlt oder falsch montiert			X
1.1.14. Bremsstrommeln, Brems scheiben	Sichtprüfung	a) Trommel oder Scheibe abgenutzt Trommel oder Scheibe übermäßig abgenutzt, mit übermäßiger Riefenbildung, eingerissen, unsicher oder gebrochen		X	X
		b) Trommel oder Scheibe verschmutzt (Öl, Fett usw.) Bremswirkung beeinträchtigt		X	X
		c) Trommel oder Scheibe fehlt			X
		d) Ankerplatte unsicher		X	
1.1.15. Bremsseile, -zugstangen, -hebel, -gestänge	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Seile beschädigt oder verknotet Bremswirkung beeinträchtigt		X	X
		b) Bauteil übermäßig abgenutzt oder korrodiert Bremswirkung beeinträchtigt		X	X
		c) Seil, Zugstange oder Gelenk unsicher		X	
		d) Seilführung schadhaft		X	
		e) Freigängigkeit der Bremsanlage beeinträchtigt		X	
		f) Übermäßige Hebel-/Gestängewege wegen falscher Einstellung oder übermäßiger Abnutzung		X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
1.1.16. Radbremszylinder (einschl. Federspeicher oder Hydraulikzylinder)	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Radbremszylinder eingerissen oder beschädigt Bremswirkung beeinträchtigt		X	X
		b) Radbremszylinder undicht Bremswirkung beeinträchtigt		X	X
		c) Radbremszylinder unsicher oder unsachgemäß montiert Bremswirkung beeinträchtigt		X	X
		d) Radbremszylinder übermäßig korrodiert Gefahr des Versagens		X	X
		e) Unzureichender oder übermäßiger Weg des Betätigungs- kolbens oder der Membran Bremswirkung beeinträchtigt (zu wenig Reserveweg)		X	X
		f) Staubabdichtung beschädigt Staubabdichtung fehlt oder ist übermäßig beschädigt.	X	X	
1.1.17. Bremskraftregler	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Gestänge schadhaf		X	
		b) Gestänge falsch eingestellt.		X	
		c) Ventil klemmt oder ist unwirksam (ABS funktioniert) Ventil klemmt oder ist unwirksam		X	X
		d) Ventil fehlt (sofern vorgeschrieben)			X
		e) Schild mit Angaben zur Einstellung fehlt	X		

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
		f) Daten unleserlich oder nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
1.1.18. Automatische Gestängesteller und -anzeige	Sichtprüfung	a) Gestängesteller ist beschädigt, klemmt oder weist übermäßigen Weg, übermäßigen Verschleiß oder falsche Einstellung auf		X	
		b) Gestängesteller schadhaft		X	
		c) Unsachgemäß montiert oder ersetzt		X	
1.1.19. Dauerbremssystem (soweit vorhanden oder vorgeschrieben)	Sichtprüfung	a) Anschlüsse oder Befestigungen unsicher Wenn die Funktionsfähigkeit beeinträchtigt ist	X	X	
		b) System offensichtlich schadhaft oder nicht vorhanden		X	
1.1.20. Automatische Betätigung der Anhängerbremsen	Lösen der Bremskupplung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger	Anhängerbremse setzt nicht automatisch ein, wenn Kupplung gelöst wird			X
1.1.21. Vollständiges Bremssystem	Sichtprüfung	a) Andere Systembauteile (z. B. Frostschutzmittelpumpe, Lufttrockner usw.) sind derart äußerlich beschädigt oder übermäßig korrodiert, dass das Bremssystem beeinträchtigt ist. Bremswirkung beeinträchtigt		X	X
		b) Luft- oder Frostschutzmittelaustritt Funktionsfähigkeit des Systems beeinträchtigt	X	X	
		c) Ein Bauteil oder mehrere Bauteile unsicher oder unsachgemäß montiert		X	
		d) Sicherheitskritische Veränderung eines Bauteils oder mehrerer Bauteile <sup>3</sup> Bremswirkung beeinträchtigt		X	X

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
1.1.22. Prüfanschlüsse (so weit vorhanden oder vorgeschrieben)	Sichtprüfung	a) Fehlen		X	
		b) Beschädigt Unbrauchbar oder undicht	X	X	
1.1.23. Auflaufbremse	Sichtprüfung und Betätigung	Wirksamkeit unzureichend		X	

## 1.2 Betriebsbremse: Wirkung und Wirksamkeit

1.2.1. Wirkung	Bremsen auf einem Bremsprüfstand oder, falls nicht möglich, während einer Straßenprüfung bis zur Höchstbremskraft steigernd betätigen	a) Ungenügende Bremskraft an einem oder mehreren Rädern Keine Bremskraft an einem oder mehreren Rädern		X	X
		b) Bremskraft an einem Rad beträgt weniger als 70 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft. Oder, im Falle einer Straßenprüfung, übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden. Bremskraft an einem Rad beträgt bei gelenkten Achsen weniger als 50 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft.		X	X
		c) Bremskraft nicht abstufbar („Rupfen“)		X	
		d) Ansprechzeit der Bremse an einem der Räder zu lang		X	
		e) Starke Schwankung der Bremskraft während jeder vollen Radumdrehung		X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
1.2.2. Wirksamkeit	<p>Prüfung auf einem Bremsprüfstand oder, falls aus technischen Gründen nicht möglich, in einem Straßentest mit einem registrierenden Verzögerungsmessgerät zur Ermittlung der Abbremswirkung, bezogen auf die zulässige Höchstmasse oder, im Falle von Sattelanhängern, auf die Summe der zulässigen Achslasten</p> <p>Fahrzeuge oder Anhänger mit einer zulässigen Höchstmasse über 3,5 Tonnen müssen gemäß ISO-Norm 21069 oder nach einem gleichwertigen Verfahren geprüft werden.</p> <p>Straßenprüfungen sollten auf einer trockenen, ebenen und geraden Straße durchgeführt werden.</p>	<p>Nachfolgende Mindestwerte werden nicht erreicht <sup>(1)</sup>:</p> <p>1. Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 1.1.2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Klasse M<sub>1</sub>: 58 %</li> <li>— Klassen M<sub>2</sub> und M<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— Klasse N<sub>1</sub>: 50 %</li> <li>— Klassen N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub>: 50 %</li> <li>— Klassen O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> und O<sub>4</sub>: <ul style="list-style-type: none"> <li>— Sattelanhänger: 45 % <sup>(2)</sup></li> <li>— Deichselanhänger: 50 %</li> </ul> </li> </ul>		X	
		<p>2. Fahrzeuge mit Erstzulassung vor dem 1.1.2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Klassen M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> und M<sub>3</sub>: 50 % <sup>(3)</sup></li> <li>— Klasse N<sub>1</sub>: 45 %</li> <li>— Klassen N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub>: 43 % <sup>(4)</sup></li> <li>— Klassen O<sub>2</sub>, O<sub>3</sub> und O<sub>4</sub>: 40 % <sup>(5)</sup></li> </ul>		X	
		<p>3. Andere Klassen:</p> <p>Klassen L (beide Bremsen gemeinsam):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Klasse L1e: 42 %</li> <li>— Klassen L2e, L6e: 40 %</li> <li>— Klasse L3e: 50 %</li> <li>— Klasse L4e: 46 %</li> <li>— Klassen L5e, L7e: 44 %</li> </ul> <p>Klassen L (Hinterradbremse):</p> <p>Alle Klassen 25 % der Gesamtmasse des Fahrzeugs</p> <p>Weniger als 50 % der oben genannten Werte erreicht</p>		X	X

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
1.3. Hilfsbremse (Notbremse): Wirkung und Wirksamkeit (falls getrennte Anlage)					
1.3.1. Wirkung	Bei einem vom Betriebsbremssystem getrennten Hilfsbremssystem ist das unter 1.2.1 beschriebene Prüfverfahren anzuwenden.	a) Ungenügende Bremskraft an einem oder mehreren Rädern Keine Bremskraft an einem oder mehreren Rädern		X	X
		b) Bremskraft an einem Rad beträgt weniger als 70 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft. Oder, im Falle einer Straßenprüfung, übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden. Bremskraft an einem Rad beträgt bei gelenkten Achsen weniger als 50 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft.		X	X
		c) Bremskraft nicht abstufbar („Rupfen“).		X	
1.3.2. Wirksamkeit	Bei einem vom Betriebsbremssystem getrennten Hilfsbremssystem ist das unter 1.2.2 beschriebene Prüfverfahren anzuwenden.	Wirksamkeit von weniger als 50 % <sup>(6)</sup> der Wirkung der Betriebsbremse gemäß 1.2.2, bezogen auf die zulässige Höchstmasse Weniger als 50 % der oben genannten Wirksamkeitswerte erreicht		X	X
1.4. Feststellbremse: Wirkung und Wirksamkeit					
1.4.1. Wirkung	Betätigung der Bremse bei der Prüfung auf einem Bremsprüfstand	Bremse einseitig ohne Wirkung oder, im Falle eines Straßentests, übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden Weniger als 50 % der unter Nummer 1.4.2 genannten Wirksamkeitswerte im Verhältnis zur Masse des Fahrzeugs während der Prüfung erreicht		X	X

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
1.4.2. Wirksamkeit	Prüfung auf einem statischen Bremsprüfstand; andernfalls Prüfung in einem Straßentest mit einem anzeigenden oder registrierenden Verzögerungsmessgerät bzw. auf einer Straße mit bekanntem Neigungswinkel	Abbremswirkung bei allen Fahrzeugen beträgt nicht mindestens 16 % im Verhältnis zur zulässigen Höchstmasse oder bei Kraftfahrzeugen nicht mindestens 12 % im Verhältnis zur zulässigen Höchstmasse der Fahrzeugkombination (es gilt der höhere Wert).  Weniger als 50 % der oben genannten Wirksamkeitswerte erreicht		X	X
1.5. Wirkung des Dauerbremsystems	Sichtprüfung und nach Möglichkeit Prüfung auf Funktion	a) Bremswirkung nicht abstufbar (nicht anwendbar bei Motorbremsystemen)		X	
		b) System funktioniert nicht		X	
1.6. Antiblockiersystem (ABS)	Sichtprüfung und Prüfung der Warnvorrichtung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Warnvorrichtung schadhaft		X	
		b) Warnvorrichtung zeigt Funktionsstörung des Systems an.		X	
		c) Raddrehzahlsensoren fehlen oder sind beschädigt.		X	
		d) Kabel beschädigt		X	
		e) Andere Bauteile fehlen oder sind beschädigt.		X	
		f) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an.		X	



Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
1.7. Elektronisches Brems-system (EBS)	Sichtprüfung und Prüfung der Warnvorrichtung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Warnvorrichtung schadhaft		X	
		b) Warnvorrichtung zeigt Funktionsstörung des Systems an.		X	
		c) System gibt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an.		X	
1.8. Bremsflüssigkeit	Sichtprüfung	Bremsflüssigkeit verschmutzt oder weist Ablagerungen auf. Unmittelbare Ausfallgefahr		X	X
2. LENKUNG					
2.1. Mechanischer Zustand					
2.1.1. Zustand des Lenkgetriebes	Drehen des Lenkrads von Anschlag zu Anschlag, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht und die Räder vom Boden abgehoben sind oder auf Drehtellern stehen. Sichtprüfung der Funktion des Lenkgetriebes	a) Getriebe schwergängig		X	
		b) Gelenkwelle verzogen oder Keilwelle verschlissen Funktionsfähigkeit beeinträchtigt		X	X
		c) Gelenkwelle übermäßig abgenutzt Funktionsfähigkeit beeinträchtigt		X	X
		d) Gelenkwelle weist übermäßigen Weg auf. Funktionsfähigkeit beeinträchtigt		X	X
		e) Leckage Tropfenbildung	X	X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
2.1.2. Befestigung des Lenkgetriebes	Drehen des Lenkrads/der Lenkstange im und gegen den Uhrzeigersinn, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht und das Gewicht der Räder auf dem Boden bleibt, oder mittels eines speziell angepassten Radspieldetektors; Sichtprüfung der Befestigung des Lenkgehäuses am Fahrgestell	a) Lenkgetriebe nicht ausreichend befestigt Befestigungen gefährlich locker oder Relativbewegung zum Fahrgestell/Aufbau sichtbar		X	X
		b) Befestigungslöcher im Fahrgestell ausgeweitet Befestigungen stark beeinträchtigt		X	X
		c) Befestigungsbolzen fehlen oder sind gebrochen. Befestigungen stark beeinträchtigt		X	X
		d) Lenkgetriebe gebrochen Stabilität oder Befestigung des Gehäuses beeinträchtigt		X	X
2.1.3. Zustand des Lenkgestänges	Ruckartiges Bewegen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht und die Räder auf dem Boden bleiben, oder mittels eines speziell angepassten Radspieldetektors; Sichtprüfung der Lenkungsbauteile auf Abnutzung, Bruch und Sicherheit	a) Relativbewegung der Bauteile, die befestigt sein sollten Übermäßiges Spiel oder Gefahr des LöSENS der Verbindungen		X	X
		b) Übermäßiger Verschleiß an den Verbindungsstellen. Sehr große Gefahr des LöSENS der Verbindungen		X	X
		c) Ein Bauteil gebrochen oder verformt Funktionsfähigkeit beeinträchtigt		X	X
		d) Sicherungseinrichtungen fehlen.		X	
		e) Einstellung der Bauteile (z. B. der Spurstange oder Lenkzwischenstange) fehlerhaft		X	
		f) Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup> Funktionsfähigkeit beeinträchtigt		X	X

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
		g) Staubabdichtung beschädigt oder schadhafte Staubabdichtung fehlt oder ist schwer beschädigt.	X	X	
2.1.4. Funktion des Lenkgestänges	Ruckartiges Drehen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht und die Räder auf dem Boden bleiben, oder mittels eines speziell angepassten Radspieldetektors; Sichtprüfung der Lenkungsbauteile auf Abnutzung, Bruch und Sicherheit	a) Lenkgestänge stößt bei Bewegung gegen festen Teil des Fahrgestells.		X	
		b) Lenkanschläge funktionieren nicht oder fehlen.		X	
2.1.5. Servolenkung	Prüfung des Lenkungssystems auf Leckage und Prüfung des Füllstands des Hydraulikbehälters (falls sichtbar). Prüfung der Funktion des Servolenkungssystems, während die Räder des Fahrzeugs auf dem Boden stehen und der Motor läuft	a) Flüssigkeitsleck oder Funktionsfähigkeit beeinträchtigt		X	
		b) Flüssigkeitsvorrat unzureichend (unterhalb der Mindeststandanzeige) Flüssigkeitsvorrat unzureichend	X	X	
		c) Mechanismus funktioniert nicht. Lenkung beeinträchtigt		X	X
		d) Mechanismus gebrochen oder unsicher Lenkung beeinträchtigt		X	X
		e) Einstellung fehlerhaft oder Bauteile stoßen aneinander. Lenkung beeinträchtigt		X	X
		f) Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup> Lenkung beeinträchtigt		X	X

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
		g) Kabel/Schläuche beschädigt oder übermäßig korrodiert Lenkung beeinträchtigt		X	X

## 2.2. Lenkrad, Lenksäule und Lenkstange

2.2.1. Zustand des Lenkrads/der Lenkstange	Drücken und Ziehen des Lenkrads in Längsrichtung der Lenksäule, Drücken des Lenkrads/der Lenkstange in verschiedene Richtungen im rechten Winkel zur Lenksäule/-gabel, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne und mit seiner Gesamtmasse auf dem Boden steht. Sichtprüfung auf vorhandenes Spiel und des Zustands der beweglichen Kupplungen oder Antriebsgelenke	a) Relativbewegung zwischen Lenkrad und Lenksäule wegen Lockerung Sehr große Gefahr des Lösens der Verbindungen		X	X
		b) Sicherungseinrichtung auf Lenkradnabe fehlt Sehr große Gefahr des Lösens der Verbindungen		X	X
		c) Lenkradnabe, -kranz oder -speichen gebrochen oder locker Sehr große Gefahr des Lösens der Verbindungen		X	X
2.2.2. Lenksäule/Gabeljoch und Gabel sowie Lenkungs-dämpfer	Drücken und Ziehen des Lenkrads in Längsrichtung der Lenksäule, Drücken des Lenkrads/der Lenkstange in verschiedene Richtungen rechtwinklig zur Lenksäule/-gabel, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne und mit seiner Gesamtmasse auf dem Boden steht; Sichtprüfung auf vorhandenes Spiel und des Zustands der beweglichen Kupplungen oder Antriebsgelenke	a) Übermäßiger Aufwärts- oder Abwärtsweg der Lenkradmitte		X	
		b) Übermäßiges Radialspiel der Lenksäule		X	
		c) Flexible Kupplung beschädigt		X	
		d) Befestigung schadhaft Sehr große Gefahr des Lösens der Verbindungen		X	X
		e) Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>			X

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
2.3. Lenkungsspiel	Leichtes Drehen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn soweit wie möglich, ohne dabei eine Bewegung der Räder zu verursachen, während das Fahrzeug (möglichst mit laufendem Motor im Fall einer Servolenkung) über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne und mit seiner Gesamtmasse auf den Rädern steht, die geradeaus gerichtet sind; Sichtprüfung der Freigängigkeit	Übermäßiges freies Spiel in der Lenkung (z. B. Bewegung eines Punktes auf dem Lenkradkranz beträgt mehr als ein Fünftel des Lenkraddurchmessers) oder Spiel nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Sichere Lenkung beeinträchtigt		X	X
2.4. Spureinstellung (X) <sup>2</sup>	Prüfung der Spureinstellung der gelenkten Räder mit geeigneten Geräten	Spureinstellung entspricht nicht Herstellerangaben oder ist nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> .. Geradeausfahren beeinträchtigt; Richtungsstabilität beeinträchtigt	X	X	
2.5. Drehkranz	Sichtprüfung oder Prüfung mittels eines speziell angepassten Radspieldetektors	a) Bauteil leicht beschädigt Bauteil schwer beschädigt oder eingerissen		X	X
		b) Übermäßiges Spiel Geradeausfahren beeinträchtigt; Richtungsstabilität beeinträchtigt		X	X
		c) Befestigung schadhaft Befestigung stark beeinträchtigt		X	X
2.6. Elektronische Servolenkung (EPS)	Sichtprüfung und Prüfung der Übereinstimmung zwischen dem Winkel des Lenkrads und dem der Räder beim Ein-/Ausschalten des Motors und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) EPS-Störungsanzeige (MIL) weist auf einen Fehler im System hin.		X	
		b) Unstimmigkeit zwischen dem Winkel des Lenkrads und dem der Räder Lenkung beeinträchtigt		X	X

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
		c) Servolenkung funktioniert nicht.		X	
		d) System gibt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an.		X	
3. SICHT					
3.1. Sichtfeld	Sichtprüfung vom Fahrersitz aus	Behinderung des Sichtfelds des Fahrers, wodurch seine Sicht nach vorne oder zur Seite beeinträchtigt wird (außerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer)	X		
		Sicht innerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer beeinträchtigt oder Außenspiegel nicht sichtbar		X	
3.2. Zustand der Scheiben	Sichtprüfung	a) Glas- oder (falls zugelassen) Kunststoffscheiben gesprungen oder verfärbt (außerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer)	X		
		Sicht innerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer beeinträchtigt oder Außenspiegel nicht sichtbar		X	
		b) Glas- oder Kunststoffscheiben (einschließlich reflektierender oder getönter Folien) nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> (außerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer)	X		
		Sicht innerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer beeinträchtigt oder Außenspiegel nicht sichtbar		X	
		c) Glas- oder Kunststoffscheiben in unzulässigem Zustand		X	
		Sicht im Wischbereich der Scheibenwischer stark beeinträchtigt			X
3.3. Rückspiegel oder Rückblindeinrichtungen	Sichtprüfung	a) Rückspiegel oder Rückblindeinrichtung fehlt oder Montage nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> (mindestens zwei Rückblindeinrichtungen vorhanden).		X	
		Weniger als zwei Rückblindeinrichtungen vorhanden		X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
		b) Rückspiegel oder Rückblickeinrichtung leicht beschädigt oder locker  Rückspiegel oder Rückblickeinrichtung unwirksam, schwer beschädigt, locker oder unsicher	X	X	
		c) Erforderliches Sichtfeld nicht erfasst		X	
3.4. Scheibenwischer	Sichtprüfung und Betätigung	a) Scheibenwischer funktionieren nicht, fehlen oder sind nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> ..		X	
		b) Wischerblatt schadhaft  Wischblatt fehlt oder offensichtlich schadhaft	X	X	
3.5. Windschutzscheiben-Waschanlage	Sichtprüfung und Betätigung	Waschanlage funktioniert nicht ordnungsgemäß (Pumpe funktioniert, aber fehlende Waschflüssigkeit oder Wasserstrahl falsch ausgerichtet).  Waschanlage funktioniert nicht.	X	X	
3.6. Antibeschlagsystem (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	System funktioniert nicht oder ist offensichtlich defekt.	X		
4. LEUCHTEN, REFLEKTIERENDE EINRICHTUNGEN UND ELEKTRISCHE ANLAGE					
4.1. Frontscheinwerfer					
4.1.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Scheinwerfer/Lichtquelle ist defekt oder fehlt (Mehrfach-Scheinwerfer/mehrere Lichtquellen; bei LED bis zu 1/3 nicht funktionstüchtig). Einzel-Scheinwerfer/Einzel-Lichtquellen; bei LED Sicht stark beeinträchtigt	X	X	
		b) Projektionssystem (Reflektor und Linse bzw. Streu-/Abschlusscheibe) leicht beschädigt Projektionssystem (Reflektor und Linse bzw. Streu-/Abschlusscheibe) schwer beschädigt oder nicht vorhanden	X	X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
		c) Leuchte nicht sicher befestigt		X	
4.1.2. Ausrichtung	Bestimmung der waagrechten Einstellung jedes Scheinwerfers bei Abblendlicht mit Hilfe eines Scheinwerfereinstellgeräts oder unter Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Scheinwerfereinstellung nicht innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen <sup>1</sup> .		X	
		b) System gibt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an.		X	
4.1.3. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> (Anzahl der gleichzeitig leuchtenden Scheinwerfer) Höchstzulässige Lichtstärke nach vorn überschritten	X	X	
		b) Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt		X	
		c) System gibt eine über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an.		X	
4.1.4. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	a) Scheinwerfer, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> .		X	
		b) Gegenstände auf der Streu-/Abschlusscheibe oder der Lichtquelle, die offensichtlich die Leuchtkraft reduzieren oder die Lichtfarbe verändern		X	
		c) Lichtquelle und Scheinwerfer nicht kompatibel		X	
4.1.5. Niveauregulierungsvorrichtungen (falls vorgeschrieben)	Sichtprüfung und Betätigung (soweit möglich) oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Vorrichtung funktioniert nicht.		X	
		b) Manuelle Vorrichtung kann vom Fahrersitz aus nicht betätigt werden.		X	
		c) System gibt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an.		X	



Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
4.1.6. Scheinwerferwaschanlage (falls vorgeschrieben)	Sichtprüfung und Betätigung (soweit möglich)	Vorrichtung funktioniert nicht. Bei Gasentladungsleuchten	X	X	
4.2. Begrenzungs- und Schlussleuchten, Seitenmarkierungsleuchten, Umrissleuchten sowie Tagfahrleuchten					
4.2.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Lichtquelle defekt		X	
		b) Streu-/Abschlusscheibe schadhaft		X	
		c) Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr des Herabfallens	X	X	
4.2.2. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Schlussleuchten und Seitenmarkierungsleuchten können ausgeschaltet werden, wenn die Scheinwerfer eingeschaltet sind.		X	X
		b) Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt		X	
4.2.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Rotes Licht nach vorn oder weißes Licht nach hinten; stark verringerte Leuchtkraft	X	X	
		b) Gegenstände auf der Streu-/Abschlusscheibe oder der Lichtquelle, die die Leuchtkraft reduzieren oder die Lichtfarbe verändern Rotes Licht nach vorn oder weißes Licht nach hinten; stark verringerte Leuchtkraft	X	X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
4.3. Bremsleuchten					
4.3.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle, bei LED bis zu 1/3 nicht funktionstüchtig) Einzel-Lichtquellen; bei LED weniger als zwei Drittel funktionstüchtig Keine Lichtquelle funktionstüchtig	X	X	X
		b) Streu-/Abschlusscheibe leicht beschädigt (kein Einfluss auf Lichtausstrahlung) Streu-/Abschlusscheibe schwer beschädigt (Lichtausstrahlung beeinträchtigt)	X	X	
		c) Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt	X	X	
4.3.2. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Funktionsverzögerung Keine Funktion	X	X	X
		b) Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt		X	
		c) System gibt eine Fehlermeldung über die elektronische Fahrzeugschnittstelle.		X	
		d) Notbremslicht funktioniert nicht oder nicht ordnungsgemäß.		X	
4.3.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Weiβes Licht nach hinten; stark verringerte Leuchtkraft	X	X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
4.4. Fahrtrichtungsanzeiger und Warnblinkleuchten					
4.4.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle, bei LED bis zu 1/3 nicht funktionstüchtig) Einzel-Lichtquellen; bei LED weniger als zwei Drittel funktionstüchtig	X	X	
		b) Streu-/Abschlusscheibe leicht beschädigt (kein Einfluss auf Lichtausstrahlung) Streu-/Abschlusscheibe schwer beschädigt (Lichtausstrahlung beeinträchtigt)	X	X	
		c) Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr des Herabfallens	X	X	
4.4.2. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Keine Funktion	X	X	
4.4.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
4.4.4. Blinkfrequenz	Sichtprüfung und Betätigung	Blinkgeschwindigkeit nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> (Blinkfrequenz weicht um mehr als 25 % ab)	X		
4.5. Nebelscheinwerfer und Nebelschlussleuchten					
4.5.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle; bei LED bis zu 1/3 nicht funktionstüchtig) Einzel-Lichtquellen; bei LED weniger als zwei Drittel funktionstüchtig	X	X	
		b) Streu-/Abschlusscheibe leicht beschädigt (kein Einfluss auf Lichtausstrahlung) Streu-/Abschlusscheibe schwer beschädigt (Lichtausstrahlung beeinträchtigt)	X	X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
		c) Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die Leuchte abfällt oder der Gegenverkehr geblendet wird	X	X	
4.5.2. Ausrichtung (X) <sup>2</sup>	Prüfung mit Betätigung und mittels eines Scheinwerfereinstellgeräts	Nebelscheinwerfer nicht korrekt waagrecht eingestellt, wenn die Lichtverteilung eine Hell-Dunkel-Grenze hat (Hell-Dunkel-Grenze zu niedrig) Hell-Dunkel-Grenze über der der Scheinwerfer für Abblendlicht	X	X	
4.5.3. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	Schaltefunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Keine Funktion	X	X	
4.5.4. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
		b) Systemfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
4.6. Rückfahrscheinwerfer					
4.6.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Lichtquelle defekt	X		
		b) Streu-/Abschlusscheibe defekt	X		
		c) Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr des Herabfallens	X	X	
4.6.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
		b) Systemfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
4.6.3. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Rückfahrcheinwerfer kann eingeschaltet werden, obwohl Rückwärtsgang nicht eingelegt ist.	X	X	
4.7. Hintere Kennzeichenbeleuchtung					
4.7.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte strahlt direktes oder weißes Licht nach hinten aus	X		
		b) Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle) Lichtquelle defekt (Einzel-Lichtquelle)	X	X	
		c) Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr des Herabfallens	X	X	
4.7.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	Systemfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
4.8. Rückstrahler, auffällige (retroreflektierende) Markierung und hintere Kennzeichnungstafeln					
4.8.1. Zustand	Sichtprüfung	a) Rückstrahleinrichtung defekt oder beschädigt Rückstrahlung beeinträchtigt	X	X	
		b) Rückstrahler nicht sicher befestigt Gefahr des Herabfallens	X	X	
4.8.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung	Vorrichtung, reflektierte Lichtfarbe oder Position nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Fehlen gänzlich oder strahlen rotes Licht nach vorn oder weißes Licht nach hinten zurück	X	X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
4.9. Kontrollleuchten für das Beleuchtungssystem					
4.9.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	Kontrollleuchten funktionieren nicht. Funktionieren nicht für Fernlicht oder Nebelschlussleuchte	X	X	
4.9.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
4.10. Elektrische Verbindungen zwischen Zugfahrzeug und Anhänger oder Sattelanhänger	Sichtprüfung; falls möglich, Prüfung des Stromdurchgangs der Verbindung	a) Unbewegliche Bauteile nicht sicher befestigt Stecker locker	X	X	
		b) Isolierung beschädigt oder schadhaft Gefahr eines Kurzschlusses	X	X	
		c) Elektrische Verbindungen des Zugfahrzeugs oder des Anhängers funktionieren nicht einwandfrei. Bremsleuchten des Anhängers funktionieren nicht.		X	X
4.11. Elektrische Leitungen	Sichtprüfung, in manchen Fällen einschließlich des Motorraums, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht	a) Leitungen unsicher oder ungenügend gesichert Halterungen locker, berühren scharfe Kanten, Anschlüsse könnten sich lösen Leitungen könnten heiße Teile, rotierende Teile oder den Boden berühren; Anschlüsse haben sich gelöst (für Bremsen und Lenkung wichtige Teile).	X	X	X
		b) Leitungen leicht schadhaft Leitungen schwer beschädigt Leitungen äußerst schadhaft (für Bremsen und Lenkung wichtige Teile)	X	X	X

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
		c) Isolierung beschädigt oder schadhaft Gefahr eines Kurzschlusses Unmittelbar bevorstehende Brandgefahr, Funkenbildung	X	X	X
4.12. Nicht obligatorische Scheinwerfer/Leuchten und Rückstrahler (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	a) Eine eingebaute Leuchte/ein eingebauter Rückstrahler ist nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Rotes Licht wird nach vorn oder weißes Licht nach hinten ausgestrahlt/reflektiert	X	X	
		b) Funktion der Leuchte nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Aufgrund der Anzahl gleichzeitig leuchtender Scheinwerfer wird die zulässige Helligkeit überschritten; rotes Licht wird nach vorn oder weißes Licht nach hinten aus- bzw. rückgestrahlt.	X	X	
		c) Leuchte/Rückstrahler nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr des Herabfallens	X	X	
4.13. Batterie(n)	Sichtprüfung	a) Unsicher Unsachgemäß befestigt; Gefahr eines Kurzschlusses	X	X	
		b) Leckage Austritt gefährlicher Stoffe	X	X	
		c) Schalter (sofern vorgeschrieben) defekt		X	
		d) Sicherungen (sofern vorgeschrieben) defekt		X	
		e) Belüftung (sofern vorgeschrieben) unzureichend		X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
5. ACHSEN, RÄDER, REIFEN UND AUFHÄNGUNG					
5.1. Achsen					
5.1.1. Achsen	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht. Die Benutzung von Radspieldetektoren ist erlaubt und wird für Fahrzeuge mit Höchstmasse von über 3,5 Tonnen empfohlen.	a) Achse gebrochen oder verbogen			X
		b) Unsichere Befestigung am Fahrzeug Stabilität beeinträchtigt, Funktionsfähigkeit beeinträchtigt; übermäßiges Spiel an den Befestigungspunkten		X	X
		c) Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup> Stabilität und Funktionsfähigkeit beeinträchtigt, Abstand zu anderen Fahrzeugteilen oder Bodenfreiheit unzureichend		X	X
5.1.2. Achsschenkel	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht. Die Benutzung von Radspieldetektoren ist erlaubt und wird für Fahrzeuge mit einer Höchstmasse von über 3,5 Tonnen empfohlen. Aufbringen einer vertikalen oder lateralen Kraft auf jedes Rad und Beobachten des Ausmaßes der Bewegung zwischen Achsträger und Achsschenkel	a) Achsschenkel gebrochen			X
		b) Achsschenkelbolzen und/oder -buchse übermäßig abgenutzt Kann/können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt		X	X
		c) Übermäßige Bewegung zwischen Achsschenkel und Achsträger Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt		X	X
		d) Achsschenkelbolzen in der Lagerung locker Kann/können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt		X	X
5.1.3. Radlager	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht. Die Benutzung von Radspieldetektoren ist erlaubt und wird für Fahrzeuge mit einer Höchstmasse von über 3,5 Tonnen empfohlen. Ruckartiges Bewegen des Rades oder Aufbringen einer lateralen Kraft auf jedes Rad und Beobachten der Kippbewegung des Rades im Verhältnis zum Achsschenkel	a) Übermäßiges Spiel in einem Radlager Richtungsstabilität beeinträchtigt; Gefahr der Zerstörung		X	X
		b) Radlager schwergängig oder klemmt Gefahr der Überhitzung; Gefahr der Zerstörung		X	X



Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
5.2. Räder und Reifen					
5.2.1. Radnabe	Sichtprüfung	a) Eine Radmutter oder ein Radbolzen fehlt oder ist locker. Befestigung fehlt oder ist so locker, dass die Verkehrssicherheit in hohem Maße beeinträchtigt ist.		X	X
		b) Nabe abgenutzt oder beschädigt Nabe abgenutzt oder beschädigt, sodass die sichere Befestigung der Räder beeinträchtigt ist		X	X
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			X
		b) Felgenringe unsachgemäß montiert Gefahr des Lösens		X	X
		c) Rad stark verbogen oder abgenutzt Sichere Befestigung an der Radnabe beeinträchtigt; sichere Befestigung des Reifens beeinträchtigt		X	X
		d) Radgröße, Bauart, oder Radtyp nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> oder kompatibel, sodass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird		X	
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	a) Reifengröße, Tragfähigkeit, Genehmigungszeichen oder Geschwindigkeitskategorie nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> , sodass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird Unzureichende Tragfähigkeit oder Geschwindigkeitskategorie für den tatsächlichen Gebrauch, Reifen berührt andere unbewegliche Fahrzeugteile, sodass die Fahrssicherheit beeinträchtigt ist		X	X
		b) Reifen unterschiedlicher Größe auf derselben Achse oder an Zwillingsrädern		X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
		c) Reifen unterschiedlicher Bauart (Radial-/Diagonalreifen) auf derselben Achse		X	
		d) Reifen schwer beschädigt oder eingeschnitten Cord sichtbar oder beschädigt		X	X
		e) Profiltiefe der Reifen: Abnutzungsanzeiger wird sichtbar Profiltiefe der Reifen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	X
		f) Reifen scheuern an anderen Bauteilen (flexible Spritzschutzvorrichtungen) Reifen scheuern an anderen Bauteilen (Fahrsicherheit nicht beeinträchtigt)	X	X	
		g) Nachgeschnittene Reifen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Cord-Schutzschicht beeinträchtigt		X	X
		h) Reifendrucküberwachungssystem defekt oder im Reifen offensichtlich zu geringer Luftdruck Offensichtlich nicht funktionstüchtig	X	X	

### 5.3. Aufhängung

5.3.1. Federn und Stabilisatoren	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht. Die Benutzung von Radspieldetektoren ist erlaubt und wird für Fahrzeuge mit einer Höchstmasse von über 3,5 Tonnen empfohlen.	a) Federn unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt Relativbewegung sichtbar; Befestigungen extrem locker		X	X
		b) Federbauteil beschädigt oder gebrochen Hauptfeder(-blatt) oder zusätzliche Federblätter in hohem Maße beeinträchtigt		X	X

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
		c) Feder fehlt Hauptfeder(-blatt) oder zusätzliche Federblätter in hohem Maße beeinträchtigt		X	X
		d) Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup> Abstand zu anderen Fahrzeugteilen unzureichend; Federungssystem nicht funktionstüchtig		X	X
5.3.2. Schwingungsdämpfer	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht oder Prüfung mittels spezieller Prüfgeräte, falls vorhanden	a) Schwingungsdämpfer unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt Schwingungsdämpfer locker	X	X	
		b) Schwingungsdämpfer beschädigt und Anzeichen für eine erhebliche Leckage oder Funktionsstörung		X	
5.3.2.1. Wirksamkeit der Dämpfung (X) <sup>2</sup>	Prüfung mittels spezieller Prüfgeräte und Vergleichen der Unterschiede zwischen links und rechts	a) Erheblicher Unterschied zwischen links und rechts		X	
		b) Mindestwerte nicht erreicht		X	
5.3.3. Drehstäbe, Führungslenker, Dreiecklenker und Aufhängungsarme	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht. Die Benutzung von Radspieldetektoren ist erlaubt und wird für Fahrzeuge mit einer Höchstmasse von über 3,5 Tonnen empfohlen.	a) Bauteil unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt Gefahr des Lockerns; Richtungsstabilität beeinträchtigt		X	X
		b) Bauteil beschädigt oder übermäßig korrodiert Stabilität des Bauteils beeinträchtigt oder Bauteil gebrochen		X	X
		c) Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup> Abstand zu anderen Fahrzeugteilen unzureichend; System nicht funktionstüchtig		X	X

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
5.3.4. Aufhängungsgelenke	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht. Die Benutzung von Radspieldetektoren ist erlaubt und wird für Fahrzeuge mit einer Höchstmasse von über 3,5 Tonnen empfohlen.	a) Achsschenkelbolzen und/oder -buchsen oder Aufhängungsgelenke übermäßig abgenutzt Gefahr des Lockerns; Richtungsstabilität beeinträchtigt		X	X
		b) Staubabdichtung stark verschlissen Staubabdichtung nicht vorhanden oder gerissen	X	X	
5.3.5. Luftfederung	Sichtprüfung	a) Keine Funktion			X
		b) Ein Bauteil ist derart beschädigt, verändert oder schadhaf, dass dadurch die Funktion des Systems beeinträchtigt würde Funktionsfähigkeit des Systems stark beeinträchtigt		X	X
		c) Hörbare Systemleckage		X	

## 6. FAHRGESTELL UND DARAN BEFESTIGTE TEILE

### 6.1. Fahrgestell oder Rahmen und daran befestigte Teile

6.1.1. Allgemeiner Zustand	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht	a) Längs- oder Querträger des Rahmens leicht rissig oder verformt Längs- oder Querträger des Rahmens stark rissig oder verformt		X	X
		b) Verstärkungsplatten oder Befestigungen unsicher Mehrzahl der Befestigungen locker; Festigkeit der Teile unzureichend		X	X
		c) Übermäßig korrodiert, sodass die Stabilität des Aufbaus beeinträchtigt wird Festigkeit der Teile unzureichend		X	X

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
6.1.2. Auspuffrohre und Schalldämpfer	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht	a) Auspuffanlage unsicher oder undicht		X	
		b) Abgase dringen in Fahrer- oder Fahrgastraum ein. Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen		X	X
6.1.3. Kraftstofftank und Kraftstoffleitungen (einschl. Heizungskraftstofftank und Leitungen)	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht, im Fall von LPG/CNG/LNG-Systemen mittels Leckagedetektor	a) Tank oder Leitungen unsicher, dadurch besondere Brandgefahr			X
		b) Kraftstoffaustritt oder fehlender oder undichter Tankdeckel Brandgefahr; übermäßiger Austritt gefährlicher Stoffe		X	X
		c) Leitungen angescheuert Leitungen beschädigt	X	X	
		d) Kraftstoffabsperrventil (falls vorgeschrieben) funktioniert nicht einwandfrei.		X	
		e) Brandgefahr aufgrund von — Kraftstoffaustritt — mangelhaft abgeschirmtem Kraftstofftank oder Auspuff — Zustand des Motorraums			X
		f) LPG/CNG/LNG- oder Wasserstoffsystem nicht vorschriftsgemäß, Teil des Systems defekt <sup>1</sup>			X
6.1.4. Stoßstangen, seitlicher und hinterer Unterfahrschutz	Sichtprüfung	a) Locker oder beschädigt, Verletzungsgefahr bei Berührung oder Kontakt Teile können abfallen; Funktionsfähigkeit stark beeinträchtigt		X	X
		b) Einrichtung offensichtlich nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
6.1.5. Reserveradhalter (falls montiert)	Sichtprüfung	a) Reserveradhalter nicht in einwandfreiem Zustand	X		
		b) Reserveradhalter gebrochen oder unsicher		X	
		c) Reserverad unsicher am Halter befestigt Sehr große Gefahr des Abfallens des Reserverads		X	X
6.1.6. Mechanische Verbindungs- und Abschleppeinrichtungen	Sichtprüfung auf Abnutzung und einwandfreie Funktion, mit besonderer Aufmerksamkeit auf angebrachte Sicherungsvorrichtung, und/oder Verwenden einer Prüfleere	a) Bauteil beschädigt, defekt oder eingerissen (wenn nicht in Betrieb) Bauteil beschädigt, defekt oder eingerissen (wenn in Betrieb)		X	X
		b) Bauteil übermäßig abgenutzt Unterhalb des Verschleißmaßes		X	X
		c) Befestigung schadhaft Befestigung locker, dadurch sehr große Gefahr des Herunterfallens		X	X
		d) Sicherungsvorrichtung fehlt oder funktioniert nicht einwandfrei		X	
		e) Anzeigeeinrichtung für die geschlossene und gesicherte Stellung funktioniert nicht		X	
		f) Kennzeichen oder Leuchte verdeckt (wenn nicht in Verwendung) Kennzeichen nicht lesbar (wenn nicht in Verwendung)	X	X	
		g) Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup> (sekundäre Teile) Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup> (primäre Teile)		X	X
		h) Verbindungseinrichtung zu schwach		X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
6.1.7. Kraftübertragung	Sichtprüfung	a) Sicherungsbolzen locker oder fehlen Sicherungsbolzen locker oder nicht vorhanden mit ernsthafter Gefährdung der Verkehrssicherheit		X	X
		b) Antriebswellenlager übermäßig abgenutzt Sehr große Gefahr des Lösens oder Versagens		X	X
		c) Antriebswellengelenke oder Antriebsketten/-riemen übermäßig abgenutzt Sehr große Gefahr des Lösens oder Versagens		X	X
		d) Flexible Kupplung beschädigt Sehr große Gefahr des Lösens oder Versagens		X	X
		e) Welle beschädigt oder verbogen		X	
		f) Lagergehäuse gebrochen oder unsicher Sehr große Gefahr des Lösens oder Versagens		X	X
		g) Staubabdichtung stark verschlissen Staubabdichtung nicht vorhanden oder gerissen	X	X	
		h) Unzulässige Veränderung am Antriebssystem		X	
6.1.8. Motorbefestigungen	Sichtprüfung, wobei das Fahrzeug nicht unbedingt über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne stehen muss	Befestigungen schadhaft, eindeutig und schwer beschädigt Befestigungen locker oder gebrochen		X	X
6.1.9. Motorleistung (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Steuerung verändert, dadurch Beeinträchtigung der Sicherheit und/oder des Umweltverhaltens		X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
		b) Motor verändert, dadurch Beeinträchtigung der Sicherheit und/oder des Umweltverhaltens			X
6.2. Führerhaus und Karosserie					
6.2.1. Zustand	Sichtprüfung	a) Verkleidung oder Bauteil locker oder beschädigt und Gefahr von Verletzungen Gefahr des Herabfallens		X	X
		b) Karosseriesäule unsicher Stabilität beeinträchtigt		X	X
		c) Eindringen von Motor- oder Abgasen Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen		X	X
		d) Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup> Ungenügender Abstand zu rotierenden oder bewegten Teilen und ungenügende Bodenfreiheit		X	X
6.2.2. Aufbau	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht	a) Karosserie oder Führerhaus unsicher Stabilität beeinträchtigt		X	X
		b) Karosserie/Führerhaus sitzt offensichtlich nicht korrekt ausgerichtet auf dem Fahrgestell.		X	
		c) Befestigung der Karosserie/des Führerhauses am Fahrgestell oder Querträger unsicher oder nicht vorhanden, falls symmetrisch Befestigung der Karosserie/des Führerhauses am Fahrgestell oder Querträger unsicher oder nicht vorhanden, sodass die Verkehrssicherheit ernsthaft gefährdet ist		X	X
		d) Befestigungspunkte der selbsttragenden Karosserie übermäßig korrodiert Stabilität beeinträchtigt		X	X



Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
6.2.3. Türen und Türanschläge	Sichtprüfung	a) Tür öffnet oder schließt nicht einwandfrei		X	
		b) Tür kann sich versehentlich öffnen oder bleibt nicht geschlossen (Schiebetüren). Tür kann sich versehentlich öffnen oder bleibt nicht geschlossen (Drehtüren).		X	X
		c) Tür, Scharniere, Anschläge oder Holm schadhaft Tür, Scharniere, Anschläge oder Holm fehlen oder sind locker.	X	X	
6.2.4. Boden	Sichtprüfung, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht	Boden unsicher oder schwer beschädigt Stabilität unzureichend		X	X
6.2.5. Fahrersitz	Sichtprüfung	a) Sitzstruktur defekt Sitz locker		X	X
		b) Einstellmechanismus funktioniert nicht einwandfrei. Sitz nicht einrastbar/Rückenlehne kann nicht festgestellt werden.		X	X
6.2.6. Andere Sitze	Sichtprüfung	a) Sitze defekt oder unsicher (sekundäre Teile) Sitze defekt oder unsicher (primäre Teile)	X	X	
		b) Montage der Sitze nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Zulässige Anzahl der Sitze überschritten; Anordnung der Sitze nicht genehmigungsgemäß	X	X	
6.2.7. Betätigungseinrichtungen	Sichtprüfung und Betätigung	Eine für den sicheren Betrieb des Fahrzeugs erforderliche Betätigungseinrichtung funktioniert nicht einwandfrei. Sicherer Betrieb beeinträchtigt		X	X

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
6.2.8. Trittstufen/Einstieg	Sichtprüfung	a) Stufe oder Sprosse unsicher Stabilität unzureichend	X	X	
		b) Zustand von Stufe oder Sprosse birgt Verletzungsgefahr für Nutzer.		X	
6.2.9. Andere interne und externe Zubehörteile und Ausrüstungen	Sichtprüfung	a) Befestigung anderer Zubehörteile oder Ausrüstungen defekt		X	
		b) Andere Zubehörteile oder Ausrüstungen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Zubehörteile können Verletzungen verursachen; sicherer Betrieb beeinträchtigt.	X	X	
		c) Hydraulische Einrichtung undicht Übermäßiger Austritt gefährlicher Stoffe	X	X	
6.2.10. Radabdeckungen (Kotflügel), Spritzschutzvorrichtung	Sichtprüfung	a) Fehlen, sind locker oder stark korrodiert Können Verletzungen verursachen; Gefahr des Herabfallens	X	X	
		b) Ungenügender Abstand zum Rad (Spritzschutz) Ungenügender Abstand zum Rad (Radabdeckungen)	X	X	
		c) Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Unzureichende Abdeckung der Reifenlauffläche	X	X	
6.2.11. Ständer	Sichtprüfung	a) Fehlen, sind locker oder stark korrodiert		X	
		b) Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
		c) Gefahr des Aufklappens während der Fahrt			X

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
6.2.12. Griffe und Fußstützen	Sichtprüfung	a) Fehlen, sind locker oder stark korrodiert		X	
		b) Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
7. SONSTIGE AUSSTATTUNGEN					
7.1. Sicherheitsgurte/Gurtschlösser und Rückhaltesysteme					
7.1.1. Montagesicherheit der Sicherheitsgurte/Gurtschlösser	Sichtprüfung	a) Verankerungspunkt schwer beschädigt Stabilität beeinträchtigt		X	X
		b) Verankerung locker		X	
7.1.2. Zustand der Sicherheitsgurte/Gurtschlösser	Sichtprüfung und Betätigung	a) Vorgeschriebener Sicherheitsgurt fehlt oder ist nicht montiert.		X	
		b) Sicherheitsgurt beschädigt Einschnitt oder Anzeichen für Überdehnung	X	X	
		c) Sicherheitsgurt nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
		d) Gurtschloss beschädigt oder funktioniert nicht einwandfrei.		X	
		e) Retraktor beschädigt oder funktioniert nicht einwandfrei.		X	
7.1.3. Gurtkraftbegrenzer	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Kraftbegrenzer fehlt offensichtlich oder ist nicht für das Fahrzeug geeignet.		X	
		b) System gibt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an.			X

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
7.1.4. Gurtstraffer	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Gurtstraffer fehlt offensichtlich oder ist nicht für das Fahrzeug geeignet.		X	
		b) System gibt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an.			X
7.1.5. Airbag	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Airbags fehlen offensichtlich oder sind nicht für das Fahrzeug geeignet.		X	
		b) System gibt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an.			X
		c) Airbag offensichtlich nicht funktionstüchtig		X	
7.1.6. Zusätzliche Rückhaltesysteme (SRS)	Sichtprüfung der Störungsanzeige (MIL) und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) SRS-Störungsanzeige (MIL) weist auf Fehler im System hin.		X	
		b) System gibt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an.			X
7.2. Feuerlöscher (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung	a) Fehlt		X	
		b) Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Falls vorgeschrieben (z. B. Taxis, Stadt- und Reisebusse usw.)	X		X
7.3. Schlösser/Sperren und Diebstahlsicherungen	Sichtprüfung und Betätigung	a) Diebstahlsicherung funktioniert nicht und verhindert nicht das Anfahren des Fahrzeugs.	X		
		b) Defekt Sperrt oder blockiert unbeabsichtigt		X	X
7.4. Warndreieck (falls vorgeschrieben) (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung	a) Fehlt oder ist unvollständig	X		
		b) Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
7.5. Verbandskasten (falls vorgeschrieben) (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung	Fehlt, unvollständig oder nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
7.6. Unterlegkeil(e) (falls vorgeschrieben) (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung	Fehlen oder sind nicht in gutem Zustand, unzureichende Stabilität oder falsche Abmessungen		X	
7.7. Akustische Warnvorrichtung	Sichtprüfung und Betätigung	a) Funktioniert nicht ordnungsgemäß Keine Funktion	X	X	
		b) Betätigungseinrichtung unsicher	X		
		c) Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Erzeugter Ton kann mit offiziellen Sirenen verwechselt werden.	X	X	
7.8. Geschwindigkeitsmesser	Sichtprüfung oder Betrieb während eines Straßentests oder elektronische Prüfung	a) Nicht vorschriftsgemäß eingebaut <sup>1</sup> Fehlt (falls vorgeschrieben)	X	X	
		b) Funktionsfähigkeit beeinträchtigt Keine Funktion	X	X	
		c) Keine ausreichende Beleuchtung Keine Beleuchtung	X	X	
7.9. Kontrollgerät (falls eingebaut/vorgeschrieben)	Sichtprüfung	a) Nicht vorschriftsgemäß eingebaut <sup>1</sup>		X	
		b) Keine Funktion		X	
		c) Verplombung schadhaft oder fehlt		X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
		d) Einbauschild fehlt, ist unleserlich oder veraltet		X	
		e) Offensichtlich unbefugter Eingriff oder Manipulation offensichtlich		X	
		f) Größe der Reifen entspricht nicht den Kalibrierungsparametern		X	
7.10. Geschwindigkeitsbegrenzer (falls eingebaut/vorgeschrieben)	Sichtprüfung und Betätigung (falls Prüfgerät vorhanden)	a) Nicht vorschriftsgemäß eingebaut <sup>1</sup>		X	
		b) Offensichtlich keine Funktion		X	
		c) Abregelgeschwindigkeit falsch eingestellt (falls geprüft)		X	
		d) Verplombung schadhaft oder fehlt		X	
		e) Einbauschild fehlt oder ist unleserlich		X	
		f) Größe der Reifen entspricht nicht den Kalibrierungsparametern.		X	
7.11. Kilometerzähler (falls vorhanden) (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Offensichtlich manipuliert (Betrug), um den Kilometerstand eines Fahrzeugs zu verringern oder falsch darzustellen		X	
		b) Offensichtlich keine Funktion		X	
7.12. Fahrdynamikregelung (Elektronisches Stabilitätsprogramm, ESP) (falls eingebaut/vorgeschrieben)	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Raddrehzahlsensoren fehlen oder sind beschädigt.		X	
		b) Kabel beschädigt		X	
		c) Andere Bauteile fehlen oder sind beschädigt.		X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
		d) Schalter beschädigt oder funktioniert nicht einwandfrei.		X	
		e) ESP-Störungsanzeige (MIL) weist auf Fehler im System hin.		X	
		f) System gibt eine Fehlermeldung über die elektronische Fahrzeugschnittstelle.		X	

## 8. UMWELTBELASTUNG

### 8.1. Geräuschpegel

8.1.1. Geräuschdämpfungssystem	Subjektive Bewertung (es sei denn, der Prüfer befindet, dass der Geräuschpegel im Grenzbereich liegt, dann ist eine Standgeräuschprüfung mit einem Schallpegelmessgerät durchzuführen)	a) Geräuschpegel übersteigt den in den Vorschriften festgelegten Maximalwert <sup>1</sup> .		X	
		b) Ein Bauteil des Geräuschdämpfungssystems ist locker, beschädigt, unsachgemäß montiert, fehlt oder wurde offensichtlich derart verändert, dass der Geräuschpegel beeinträchtigt wird. Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt		X	X

### 8.2. Auspuffemissionen

#### 8.2.1. Emissionen von Fremdzündungsmotoren

8.2.1.1. Abgasnachbehandlungssystem	Sichtprüfung	a) Das vom Hersteller eingebaute Abgasnachbehandlungssystem fehlt, wurde verändert oder ist offensichtlich beschädigt		X	
		b) Die Emissionsmessungen beeinträchtigende Leckagen		X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
8.2.1.2. Gasförmige Emissionen	<p>— Bei Fahrzeugen bis zu den Emissionsklassen Euro 5 und Euro V (7): Messung mit Hilfe eines den Vorschriften entsprechenden Abgasanalysegeräts<sup>1</sup> oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems. Grundsätzlich erfolgt die Abgasprüfung anhand der Kontrolle der Auspuffabgase. Die Mitgliedstaaten können auf der Grundlage einer Gleichwertigkeitsbewertung und unter Berücksichtigung der einschlägigen Typgenehmigungsvorschriften die Verwendung des bordeigenen Diagnosesystems zulassen, wobei die Empfehlungen des Fahrzeugherstellers und andere Anforderungen beachtet werden müssen.</p> <p>— Bei Fahrzeugen ab den Emissionsklassen Euro 6 und Euro VI (8): Messung mit Hilfe eines vorschriftsgemäßen Abgasanalysegeräts<sup>1</sup> oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems unter Beachtung der Empfehlungen des Herstellers und anderer Anforderungen<sup>1</sup>. Bei Zweitaktmotoren werden keine Messungen vorgenommen</p>	a) Abgase überschreiten die spezifischen Werte nach Herstellerangabe		X	
		<p>b) oder, falls hierzu keine Angaben vorliegen, überschreiten die CO-Emissionen</p> <p>i) bei Fahrzeugen ohne modernes Abgasnachbehandlungssystem — 4,5 % oder — 3,5 %, je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den Vorschriften<sup>1</sup>;</p> <p>ii) bei Fahrzeugen mit modernem Abgasnachbehandlungssystem — bei Leerlauf des Motors: 0,5 %, — bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,3 % oder — bei Leerlauf des Motors: 0,3 % (7), — bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,2 %, je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den Vorschriften<sup>1</sup>.</p>		X	
		c) Lambda-Koeffizient außerhalb des Bereichs $1 \pm 0,03$ oder nicht in Übereinstimmung mit den Herstellerangaben		X	
		d) Bordeigenes Diagnosesystem (OBD) zeigt erhebliche Störung an.		X	



Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
8.2.2. Emissionen von Selbstzündungsmotoren					
8.2.2.1. Abgasnachbehandlungssystem	Sichtprüfung	a) Das vom Hersteller eingebaute Abgasnachbehandlungssystem fehlt oder ist offensichtlich beschädigt.		X	
		b) Die Emissionsmessungen beeinträchtigende Leckagen		X	
8.2.2.2. Abgastrübung Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen	<p>— Bei Fahrzeugen bis zu den Emissionsklassen Euro 5 und Euro V (7): Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung nicht betätigt wird, oder Auslesen des OBD. Grundsätzlich erfolgt die Abgasprüfung anhand der Kontrolle der Auspuffabgase. Die Mitgliedstaaten können auf der Grundlage einer Gleichwertigkeitsbewertung die Verwendung des OBD zulassen, wobei jedoch die Empfehlungen des Herstellers und andere Anforderungen zu beachten sind.</p> <p>— Bei Fahrzeugen ab den Emissionsklassen Euro 6 und Euro VI (8): Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung nicht betätigt wird, oder Auslesen des OBD unter Beachtung der Empfehlungen des Herstellers und anderer Anforderungen<sup>1</sup></p> <p>Vorkonditionierung des Fahrzeugs:</p> <p>1. Die Fahrzeuge können ohne Vorkonditionierung geprüft werden. Aus Sicherheitsgründen sollte der Motor aber betriebswarm und in ordnungsgemäßem mechanischem Zustand sein.</p>	a) Bei Fahrzeugen, die nach dem in den Vorschriften genannten Datum erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden <sup>1</sup> :  Abgastrübung übersteigt den auf dem Herstellerschild am Fahrzeug angegebenen Wert		X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
	<p>2. Anforderungen an die Vorkonditionierung:</p> <p>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 ist mindestens ebenso hoch. 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, ermittelt werden.</p> <p>ii) Das Abgassystem wird mit mindestens drei lastfreien Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült.</p>				
		<p>b) Sofern diese Information nicht verfügbar ist oder die Verwendung von Referenzwerten in den Vorschriften<sup>1</sup> nicht vorgesehen ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Saugmotoren: 2,5 m<sup>-1</sup>,</li> <li>— Turbomotoren: 3,0 m<sup>-1</sup>,</li> <li>— bei gemäß den einschlägigen Vorschriften<sup>1</sup> bezeichneten oder nach dem darin genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen: 1,5 m<sup>-1</sup> <sup>(9)</sup> oder 0,7 m<sup>-1</sup> <sup>(10)</sup></li> </ul>		X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
	<p>Prüfverfahren:</p> <p>1. Der Motor und ein ggf. vorhandener Lader müssen vor dem Beginn des lastfreien Beschleunigungszyklus die Leerlaufdrehzahl erreicht haben. Bei schweren Dieselmotoren ist dazu mindestens 10 Sekunden nach Lösen des Fahrpedals zu warten.</p> <p>2. Zur Einleitung des lastfreien Beschleunigungszyklus muss das Fahrpedal schnell (in weniger als einer Sekunde) und anhaltend, jedoch nicht gewaltsam vollständig herabgedrückt werden, damit die Einspritzpumpe die maximale Förderleistung erreicht.</p> <p>3. Bei jedem lastfreien 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 Gaspedal lange genug herabgedrückt wird, d. h. bei Fahrzeugen der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub> sollte die Zeit von der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen mindestens zwei Sekunden betragen.</p> <p>4. Die Prüfung ist nur dann als nicht bestanden zu werten, wenn das arithmetische Mittel von mindestens drei lastfreien 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.</p>				

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
	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.				
8.3. Unterdrückung elektromagnetischer Interferenzen					
Funkentstörung (X) <sup>2</sup>		Nichteinhaltung einer Bestimmung der Vorschriften <sup>1</sup>	X		
8.4. Andere umweltrelevante Positionen					
8.4.1. Flüssigkeitsverlust		Übermäßiger Flüssigkeitsaustritt (außer Wasser), der eine Umweltschädigung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer bewirken kann  Anhaltende und eine ein sehr hohes Risiko darstellende Tropfenbildung		X	X
9. ZUSÄTZLICHE PRÜFUNGEN BEI FAHRZEUGEN (ZUR PERSONENBEFÖRDERUNG) DER KLASSEN M <sub>2</sub> UND M <sub>3</sub>					
9.1. Türen					
9.1.1. Einstiegs- und Ausstiegstüren	Sichtprüfung und Betätigung	a) Mangelhafte Funktion		X	
		b) Zustand schadhaft Verletzungsgefahr	X	X	
		c) Notsteuerung defekt		X	
		d) Fernbedienung der Türen oder Warnvorrichtungen fehlerhaft		X	
		e) Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Unzureichende Türbreite	X	X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
9.1.2. Notausstiege	Sichtprüfung und (gegebenenfalls) Betätigung	a) Mangelhafte Funktion		X	
		b) Notausstiegsschilder sind unleserlich. Notausstiegsschilder fehlen.	X	X	
		c) Hammer zum Einschlagen der Scheiben fehlt.	X		
		d) Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Unzureichende Breite oder Zugang blockiert	X	X	
9.2. Trocknungs- und Entfrostanlage (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	a) Mangelhafte Funktion Sicherer Betrieb des Fahrzeugs beeinträchtigt	X	X	
		b) Schadstoff- oder Abgase dringen in Fahrer- oder Fahrgastzelle ein. Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen		X	X
		c) Entfrostsysteem (falls vorgeschrieben) schadhaft		X	
9.3. Lüftung und Heizung (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	a) Mangelhafte Funktion Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen	X	X	
		b) Schadstoff- oder Abgase dringen in Fahrer- oder Fahrgastzelle ein. Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen		X	X
9.4. Sitze					
9.4.1. Fahrgastsitze (einschließlich Sitze für Begleitpersonal)	Sichtprüfung	Klappsitze (falls zulässig) funktionieren nicht automatisch. Notausstieg blockiert	X	X	
9.4.2. Fahrersitz (zusätzliche Anforderungen)	Sichtprüfung	a) Sonderausstattung wie z. B. Sonnenblende schadhaft Sichtfeld beeinträchtigt	X	X	
		b) Fahrerschutzvorrichtung unsicher oder nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Verletzungsgefahr	X	X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
9.5. Innenbeleuchtung und Zielschilder (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	Einrichtung schadhaft oder nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Keine Funktion	X	X	
9.6. Gänge, Stehplätze	Sichtprüfung	a) Boden unsicher Stabilität beeinträchtigt		X	X
		b) Haltestangen oder Haltegriffe schadhaft Unsicher oder unbenutzbar	X	X	
		c) Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Breite nicht ausreichend, zu wenig Platz	X	X	
9.7. Treppen und Stufen	Sichtprüfung und (gegebenenfalls) Betätigung	a) In schadhaftem Zustand In beschädigtem Zustand Stabilität beeinträchtigt	X	X	X
		b) Einziehbare Stufen funktionieren nicht einwandfrei.		X	
		c) Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Stufenbreite zu gering oder übermäßige Stufenhöhe	X	X	
9.8. Fahrgastkommunikationssystem (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	System defekt Keine Funktion	X	X	
9.9. Hinweiszeichen (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung	a) Hinweiszeichen fehlt, ist fehlerhaft oder unleserlich.	X		
		b) Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Falsche Angaben	X	X	
9.10. Vorschriften für die Beförderung von Kindern (X) <sup>2</sup>					
9.10.1. Türen	Sichtprüfung	Schutzvorrichtungen der Türen für diese Beförderungsart nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
9.10.2. Signaleinrichtungen und Sonderausstattung	Sichtprüfung	Signaleinrichtung oder Sonderausstattung fehlt oder ist nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> .	X		

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
9.11. Vorschriften für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität (X) <sup>2</sup>					
9.11.1. Türen, Rampen und Hebevorrichtungen	Sichtprüfung und Betätigung	a) Mangelhafte Funktion Sicherer Betrieb beeinträchtigt	X	X	
		b) In schadhaftem Zustand Stabilität beeinträchtigt; Verletzungsgefahr	X	X	
		c) Steuerung(en) defekt Sicherer Betrieb beeinträchtigt	X	X	
		d) Warnvorrichtung(en) defekt Keine Funktion	X	X	
		e) Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
9.11.2. Rollstuhl-Rückhaltesystem	Sichtprüfung und (gegebenenfalls) Betätigung	a) Mangelhafte Funktion Sicherer Betrieb beeinträchtigt	X	X	
		b) In schadhaftem Zustand Stabilität beeinträchtigt; Verletzungsgefahr	X	X	
		c) Steuerung(en) defekt Sicherer Betrieb beeinträchtigt	X	X	
		d) Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
9.11.3. Signaleinrichtungen und Sonderausstattung	Sichtprüfung	Signaleinrichtung oder Sonderausstattung fehlt oder ist nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> .		X	
9.12. Sonstige Sonderausstattungen (X) <sup>2</sup>					
9.12.1. Einrichtungen für die Nahrungszubereitung	Sichtprüfung	a) Einrichtung nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
		b) Einrichtung in so hohem Maße beschädigt, dass eine Benutzung gefährlich wäre		X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
9.12.2. Sanitäre Einrichtungen	Sichtprüfung	Einrichtung nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Verletzungsgefahr	X	X	
9.12.3. Andere Einrichtungen (z. B. audiovisuelle Systeme)	Sichtprüfung	Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Sicherer Betrieb des Fahrzeugs beeinträchtigt	X	X	

- (<sup>1</sup>) Fahrzeugklassen, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, sind nur orientierungshalber aufgeführt.
- (<sup>2</sup>) 43 % für Sattelanhänger, deren Typgenehmigung vor dem 1. Januar 2012 erteilt wurde.
- (<sup>3</sup>) 48 % für Fahrzeuge, die nicht mit ABS ausgestattet sind, oder deren Typgenehmigung vor dem 1. Oktober 1991 erteilt wurde.
- (<sup>4</sup>) 45 % für Fahrzeuge, die nach 1988 oder ab dem in den Vorschriften vorgesehenen Anwendungsdatum zugelassen wurden (es gilt der spätere Zeitpunkt).
- (<sup>5</sup>) 43 % für Sattelanhänger und Deichselanhänger, die nach 1988 oder ab dem in den Vorschriften vorgesehenen Anwendungsdatum zugelassen wurden (es gilt der spätere Zeitpunkt).
- (<sup>6</sup>) Z. B. 2,5 m/s<sup>2</sup> für Fahrzeuge der Klassen N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub>, die zum ersten Mal nach dem 1.1.2012 zugelassen worden sind.
- (<sup>7</sup>) Fahrzeuge, deren Typgenehmigung entsprechend der Richtlinie 70/220/EWG, der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 Anhang I Tabelle 1 (Euro 5), der Richtlinie 88/77/EWG und der Richtlinie 2005/55/EG erteilt wurde.
- (<sup>8</sup>) Fahrzeuge, deren Typgenehmigung entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 Anhang I Tabelle 2 (Euro 6) und der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 (Euro VI) erteilt wurde.
- (<sup>9</sup>) Fahrzeuge, deren Typgenehmigung entsprechend den Grenzwerten in Zeile B der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EWG in der durch die Richtlinie 98/69/EG oder später geänderten Fassung bzw. in Zeile B1, B2 oder C der Tabelle in Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG erteilt wurde oder die nach dem 1. Juli 2008 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.
- (<sup>10</sup>) Fahrzeuge, deren Typgenehmigung entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 Anhang I Tabelle 2 (Euro 6) erteilt wurde. Fahrzeuge, deren Typgenehmigung entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 (Euro VI) erteilt wurde.

## ANMERKUNGEN:

- <sup>1</sup> „Vorschriften“ bzw. „vorschriftsgemäß“ bezieht sich auf die Typgenehmigung zum Zeitpunkt der Genehmigung, der Erstzulassung oder der Erstinbetriebnahme sowie auf Nachrüstbestimmungen oder nationale Vorschriften des Zulassungsstaats. Diese Gründe für eine Mangelfeststellung gelten nur, wenn die Einhaltung der Vorschriften überprüft worden ist.
- <sup>2</sup> (X) zeigt Positionen an, die sich auf den Zustand des Fahrzeugs und dessen Gebrauchsfähigkeit im Straßenverkehr beziehen, für die Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung jedoch nicht als wesentlich erachtet werden.
- <sup>3</sup> „Sicherheitskritische Veränderung“ verweist auf eine Veränderung, die die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs beeinträchtigt oder unverhältnismäßig nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt mit sich bringt.



## ANHANG II

**MINDESTANGABEN IN DER PRÜFBESCHEINIGUNG**

Die im Rahmen der technischen Überwachung ausgestellte Prüfbescheinigung enthält mindestens folgende Angaben, denen die entsprechenden unionsweit harmonisierten Codes vorangestellt werden:

1. Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN oder Fahrgestellnummer)
  2. Amtliches Kennzeichen des Fahrzeugs und Länderkennzeichen des Staats der Zulassung
  3. Ort und Datum der Prüfung
  4. Kilometerstand zum Zeitpunkt der Prüfung (falls vorhanden)
  5. Fahrzeugklasse (falls zutreffend)
  6. Festgestellte Mängel und deren Schwere
  7. Ergebnis der Prüfung
  8. Datum der nächsten Prüfung und Ablaufdatum der vorliegenden Prüfbescheinigung (falls nicht anderweitig angegeben)
  9. Name der Prüforganisation oder Prüfstelle und Unterschrift bzw. Identität des für die Prüfung verantwortlichen Prüfers
  10. Sonstige Angaben
-

## ANHANG III

**MINDESTANFORDERUNGEN AN EINRICHTUNGEN UND GERÄTE FÜR DIE TECHNISCHE ÜBERWACHUNG**

## I. Einrichtungen und Geräte

Die nach den in Anhang I angegebenen empfohlenen Methoden durchgeführte technische Überwachung erfolgt unter Verwendung geeigneter Einrichtungen und Geräte. Dies kann gegebenenfalls den Einsatz mobiler Prüfeinrichtungen einschließen. Die für die Prüfung erforderliche Ausrüstung hängt, wie in Tabelle I beschrieben, von der Klasse des zu prüfenden Fahrzeugs ab. Die Einrichtungen und Geräte zeichnen sich mindestens durch die folgenden Merkmale aus:

1. einen Prüfplatz, der ausreichend Platz für die Untersuchung von Fahrzeugen bietet und den erforderlichen Gesundheitsschutz- und Sicherheitsvorschriften entspricht;
2. eine ausreichend bemessene Prüfstraße für jede Prüfung, eine Prüfgrube oder Hebebühne und, für Fahrzeuge mit einer Höchstmasse von mehr als 3,5 Tonnen, eine Hubanlage zum Anheben des Fahrzeuges an einer der Achsen, mit ausreichender Beleuchtung und — falls notwendig — mit Belüftung;
3. ein Rollenbremsprüfstand für die Prüfung aller Fahrzeuge mit Messung, Anzeige und Aufzeichnung der Bremskräfte und des Luftdrucks in Luftbremssystemen gemäß Anhang A der ISO-Norm 21069-1 über technische Anforderungen an Rollenbremsprüfstände oder gemäß einer gleichwertigen Norm;
4. ein Rollenbremsprüfstand gemäß Nummer 3 für die Prüfung von Fahrzeugen mit einer Höchstmasse von bis zu 3,5 Tonnen ohne obligatorische Anzeige und Aufzeichnung der Bremskräfte, der Pedalkraft und des Luftdrucks im Luftbremssystem

oder

ein dem Rollenbremsprüfstand gemäß Nummer 3 gleichwertiger Plattenbremsprüfstand ohne obligatorische Aufzeichnung der Bremskräfte und der Pedalkraft und ohne obligatorische Anzeige des Luftdrucks im Luftbremssystem;

5. ein registrierendes Verzögerungsmessgerät, wobei Geräte ohne durchgehende Aufzeichnung mindestens zehnmal pro Sekunde Messergebnisse aufzeichnen/speichern müssen;
6. Prüfeinrichtungen für Luftbremssysteme wie Druckmessgeräte, Verbindungen und Schläuche;
7. ein Messgerät für Rad-/Achslasten zur Bestimmung der Achslasten (optional Einrichtungen für die Messung von zwei Radlasten, wie etwa Radlast- und Achslastwaagen);
8. ein Gerät zur Prüfung der Rad-Achs-Aufhängung (Radspieldetektor) ohne Anheben der Achsen, das folgende Anforderungen erfüllt:
  - a) Das Gerät muss mit mindestens zwei kraftbetriebenen Platten ausgestattet sein, die sowohl in Längs- als auch in Querrichtung entgegengesetzt voneinander bewegt werden können;
  - b) die Bewegung der Platten muss durch den Bediener von der Prüfposition aus gesteuert werden können;
  - c) bei Fahrzeugen mit einer Höchstmasse von mehr als 3,5 Tonnen müssen die Platten folgenden technischen Anforderungen entsprechen:
    - Fahrweg in Längs- und Querrichtung mindestens 95 mm,
    - Fahrgeschwindigkeit in Längs- und Querrichtung von 5 cm/s bis 15 cm/s;

9. ein Schallpegelmessgerät der Klasse II, wenn eine Schallpegelmessung vorgenommen wird;
10. ein 4-Gasanalysator gemäß der Richtlinie 2004/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup>;
11. ein Gerät zur hinreichend genauen Messung des Absorptionskoeffizienten;
12. ein Scheinwerfereinstellgerät, mit dem die Scheinwerfereinstellung gemäß den Vorschriften für die Einstellung von Kraftfahrzeugscheinwerfern (Richtlinie 76/756/EWG) geprüft werden kann, wobei die Hell-Dunkel-Grenze bei Tageslicht (ohne direkte Sonneneinstrahlung) leicht zu erkennen sein muss;
13. ein Gerät zur Messung der Profiltiefe der Reifen;
14. ein Gerät zum Anschluss an die elektronische Fahrzeugschnittstelle wie etwa ein OBD-Lesegerät;
15. ein Gerät zum Aufspüren von Leckagen im LPG-/CNG-/LNG-System, wenn Fahrzeuge mit solchen Systemen geprüft werden.

Die oben aufgeführten Geräte können auch als kombiniertes Gerät ausgelegt sein, sofern dies die Genauigkeit jedes einzelnen Geräts nicht beeinträchtigt.

## II. Kalibrierung von Messgeräten

Soweit durch einschlägige Rechtsvorschriften der Union nicht anders geregelt, dürfen die zeitlichen Abstände zwischen zwei nachfolgenden Kalibrierungen folgende Zeiträume nicht überschreiten:

- i) 24 Monate für die Messung von Masse, Druck und Schallpegel,
- ii) 24 Monate für die Messung von Kräften,
- iii) 12 Monate für die Abgasmessungen.

---

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2004/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 über Messgeräte (ABl. L 135 vom 30.4.2004, S. 1).

Tabelle 1<sup>(1)</sup>

Erforderliche Mindestausstattung für die technische Überwachung																		
Fahrzeuge		Klasse		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Höchstmasse																	
1. Krafträder			1															
		L1e	O	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	O	x								x	x		x	x	x	
		L3e,L4e	D	x								x		x	x	x	x	
		L2e	O	x	x							x	x		x	x	x	
		L2e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L5e	O	x	x							x	x		x	x	x	
		L5e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L6e	O	x	x							x	x		x	x	x	
		L6e	D	x	x							x		x	x	x	x	
		L7e	O	x	x							x	x		x	x	x	
		L7e	D	x	x							x		x	x	x	x	
2. Fahrzeuge zur Personenbeförderung																		

Erforderliche Mindestausstattung für die technische Überwachung

Fahrzeuge		Klasse		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Höchstmasse																	
	bis zu 3 500 kg	M <sub>1</sub> ,M <sub>2</sub>	O	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	bis zu 3 500 kg	M <sub>1</sub> ,M <sub>2</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M <sub>2</sub> ,M <sub>3</sub>	O	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M <sub>2</sub> ,M <sub>3</sub>	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Fahrzeuge zur Güterbeförderung																		
	bis zu 3 500 kg	N <sub>1</sub>	O	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	bis zu 3 500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub>	O	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub>	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
	bis zu 3 500 kg	N <sub>1</sub>	O	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	bis zu 3 500 kg	N <sub>1</sub>	D	x	x		x					x		x	x	x		

## Erforderliche Mindestausstattung für die technische Überwachung

Fahrzeuge		Klasse		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Höchstmasse																	
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub> ,T5	O	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N <sub>2</sub> ,N <sub>3</sub> ,T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x		
5. Anhänger	bis zu 750 kg	O <sub>1</sub>		x	x	x		x	x	x	x						x	
	> 750 bis 3 500 kg	O <sub>2</sub>		x	x		x										x	
	> 3 500 kg	O <sub>3</sub> ,O <sub>4</sub>		x	x	x			x	x	x	x					x	

(<sup>1</sup>) Fahrzeugklassen, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, sind nur orientierungshalber aufgeführt.

<sup>1</sup> O = Ottomotor (Fremdzündung); D = Diesel (Selbstzündung)

## ANHANG IV

**MINDESTANFORDERUNGEN AN DIE BEFÄHIGUNG, AUSBILDUNG UND ZERTIFIZIERUNG DER PRÜFER**

## 1. Befähigung

Bevor die Mitgliedstaaten oder die zuständigen Behörden einen Bewerber als Prüfer zur Durchführung von Prüfungen im Rahmen der regelmäßigen technischen Überwachung ermächtigen, vergewissern sie sich, dass diese Person

a) nachgewiesene straßenfahrzeugtechnische Fachkenntnisse und entsprechenden Sachverstand auf folgenden Gebieten besitzt:

- Mechanik,
- Dynamik,
- Fahrzeugdynamik,
- Verbrennungsmotoren,
- Werkstoffe und Werkstoffverarbeitung,
- Elektronik,
- Elektrotechnik,
- Elektronische Fahrzeugbauteile,
- IT-Anwendungen;

b) eine nachweislich mindestens dreijährige Berufserfahrung — oder eine gleichwertige Qualifikation, wie belegtes Mentoring oder ein Studium und eine angemessene Ausbildung — auf straßenfahrzeugtechnischem Gebiet nachweisen kann.

## 2. Grundausbildung und Auffrischungsschulungen

Die Mitgliedstaaten oder die zuständigen Behörden sorgen dafür, dass die Prüfer für die Durchführung von Prüfungen im Rahmen der technischen Überwachung eine angemessene Grundausbildung und Auffrischungsschulungen mit theoretischen und praktischen Inhalten erhalten oder eine entsprechende Prüfung ablegen.

Die Mindestinhalte der Grundausbildung und der Auffrischungsschulungen oder die entsprechenden Prüfungen müssen folgende Themen abdecken:

a) Grundausbildung oder entsprechende Prüfung

Die von dem Mitgliedstaat oder einem ermächtigten Ausbildungszentrum des Mitgliedstaats durchgeführte Grundausbildung muss mindestens folgende Themen abdecken:

i) Fahrzeugtechnik:

- Bremssysteme,
- Lenksysteme,
- Sichtfelder,
- Lichtanlage, Beleuchtungseinrichtungen und elektronische Bauteile,
- Achsen, Räder und Reifen,
- Fahrgestelle und Aufbauten,
- Umweltbelastung und Emissionen,
- Zusatzanforderungen für Spezialfahrzeuge;

- ii) Prüfmethoden;
  - iii) Mängelbewertung;
  - iv) geltende Rechtsvorschriften zu den Voraussetzungen für eine Fahrzeuggenehmigung;
  - v) Rechtsvorschriften zur technischen Überwachung;
  - vi) Verwaltungsbestimmungen über die Genehmigung, Zulassung und technische Überwachung von Fahrzeugen;
  - vii) IT-Anwendungen für Prüfung und Verwaltung.
- b) Auffrischungsschulungen oder entsprechende Prüfungen

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Prüfer regelmäßig eine Auffrischungsschulung erhalten oder eine entsprechende Prüfung ablegen, die von dem Mitgliedstaat oder einem ermächtigten Ausbildungszentrum des Mitgliedstaats durchgeführt wird.

Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass anhand der Inhalte der Auffrischungsschulungen oder der entsprechenden Prüfungen die von den Prüfern benötigten Fachkenntnisse und Fertigkeiten auf den unter Buchstabe a Ziffern i bis vii genannten Gebieten aufrechterhalten und aufgefrischt werden können.

### 3. Bescheinigung der Befähigung

Die Bescheinigung oder der gleichwertige Nachweis, die bzw. der einem zur Durchführung von Prüfungen im Rahmen der technischen Überwachung ermächtigten Prüfer ausgestellt wird, muss zumindest folgende Angaben enthalten:

- Identität des Prüfers (Vorname, Name);
  - Fahrzeugklassen, zu deren technischer Überwachung der Prüfer ermächtigt ist;
  - Bezeichnung der ausstellenden Behörde;
  - Ausstellungsdatum.
-



## ANHANG V

## AUF SICHTSSTELLEN

Die Vorschriften und Verfahren für die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 14 eingerichteten Aufsichtsstellen müssen folgende Mindestanforderungen abdecken:

## 1. Aufgaben und Tätigkeiten der Aufsichtsstellen

Die Aufsichtsstellen nehmen zumindest folgende Aufgaben wahr:

## a) Überwachung der Prüfstellen:

- Überprüfung, ob die Mindestanforderungen an Räumlichkeiten und Prüfgerät erfüllt sind;
- Überprüfung der verbindlichen Anforderungen an die Prüfstelle;

## b) Kontrolle der Ausbildung und der von den Prüfern abzulegenden Prüfungen:

- Überwachung der Grundausbildung der Prüfer;
- Überprüfung der regelmäßigen Auffrischungsschulungen der Prüfer;
- regelmäßige Auffrischungsschulungen der Revisoren der Aufsichtsstelle;
- Abnahme oder Beaufsichtigung der Prüfungen;

## c) Auditierung:

- Vorab-Audit der Prüfstellen vor der Ermächtigung;
- regelmäßige Nach-Audits der Prüfstellen;
- Sonder-Audit im Fall von Unregelmäßigkeiten;
- Audit der Ausbildungs-/Prüfungszentren;

## d) Kontrolle anhand beispielsweise der folgenden Maßnahmen:

- Kontrollüberprüfung eines statistisch aussagekräftigen Anteils der geprüften Fahrzeuge;
- verdeckte Kontrollen (fakultativ mit defekten Fahrzeugen);
- Analyse der Ergebnisse der technischen Überwachung (statistische Methoden);
- Kontrolle der Praxis bei administrativen Rechtsbehelfen;
- Untersuchung von Beschwerden;

## e) Validierung der Messergebnisse der technischen Überwachung;

## f) Unterbreitung von Vorschlägen für Entzug oder Aussetzung der Ermächtigung der Prüfstellen und/oder der Prüfer aufgrund von

- Nichterfüllung wesentlicher Ermächtigungsanforderungen durch die betreffende Prüfstelle oder den betreffenden Prüfer;
- Feststellung erheblicher Unregelmäßigkeiten;
- anhaltend negativer Auditergebnisse;
- Verlust der Zuverlässigkeit auf Seiten der betreffenden Prüfstelle oder des betreffenden Prüfers.

## 2. Anforderungen an die Aufsichtsstelle

Die Anforderungen an das von einer Aufsichtsstelle beschäftigte Personal erstrecken sich auf folgende Gebiete:

- fachliche Befähigung;
- Unparteilichkeit;
- Qualifikations- und Ausbildungsstandards.

## 3. Inhalte der Vorschriften und Verfahren

Jeder Mitgliedstaat oder seine zuständige Behörde stellt relevante Vorschriften auf und legt Verfahren fest, die zumindest Folgendes enthalten:

### a) Anforderungen an die Ermächtigung und Beaufsichtigung von Prüfstellen:

- Antrag für die Ermächtigung zum Betrieb als Prüfstelle;
- Verantwortlichkeiten der Prüfstellen;
- Besuche vor der Ermächtigung oder Kontrollbesuche zur Feststellung, ob alle Anforderungen erfüllt sind;
- Ermächtigung einer Prüfstelle;
- regelmäßige Nachkontrollen/Audits der Prüfstellen;
- regelmäßige Kontrollen der Prüfstellen, um festzustellen, ob sie dauerhaft die anwendbaren Vorschriften und Verfahren einhalten;
- faktengestützte unangekündigte Sonderkontrollen oder Audits der Prüfstellen;
- Analyse der Prüfungsdaten, um festzustellen ob Belege für die Nichteinhaltung der anwendbaren Vorschriften und Verfahren existieren;
- Entzug oder Aussetzung der Ermächtigung von Prüfstellen;

### b) Prüfer der Prüfstellen:

- Anforderungen für eine Zulassung als Prüfer;
- Grundausbildung, Auffrischungsschulungen und Prüfungen;
- Entzug oder Aussetzung der Zertifizierung von Prüfern;

### c) Prüfgerät und Räumlichkeiten:

- Anforderungen an die Prüfgeräte;
- Anforderungen an die Räumlichkeiten für die Prüfungen;
- Anforderungen an das Beschilderungs- und Leitsystem;
- Anforderungen an die Wartung und Kalibrierung der Prüfgeräte;
- Anforderungen an Computersysteme;

### d) Aufsichtsstellen:

- Befugnisse der Aufsichtsstellen;
  - Anforderungen, die auf das Personal der Aufsichtsstellen anwendbar sind;
  - administrative Rechtsbehelfe und Beschwerden.
-

**RICHTLINIE 2014/46/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**  
**vom 3. April 2014**  
**zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) 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 regelmäßige Prüfungen im Rahmen der technischen Überwachung und technischen Unterwegskontrollen der Fahrzeuge, die für die gewerbliche Beförderung genutzt werden, vorsehen; ferner sollte es Vorschriften für die Zulassung von Fahrzeugen enthalten, damit die Zulassung eines Fahrzeugs zum Straßenverkehr ausgesetzt werden kann, wenn von diesem Fahrzeug eine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht.
- (2) Zugelassene Fahrzeuge verfügen über die behördliche Genehmigung für den Betrieb des Fahrzeugs im Straßenverkehr. Die Richtlinie 1999/37/EG des Rates <sup>(3)</sup> gilt nur für die Erteilung der Zulassung von Fahrzeugen. Wenn die Teilnahme eines Fahrzeugs am Straßenverkehr aufgrund des technischen Zustands des Fahrzeugs eine Gefahr darstellen würde, sollte es jedoch möglich sein, die Zulassung zum Betrieb eines Fahrzeugs für einen bestimmten Zeitraum auszusetzen. Um den mit der Aussetzung der Zulassung verbundenen Verwaltungsaufwand gering zu halten, sollte kein erneutes Zulassungsverfahren erforderlich sein, wenn die Aussetzung wieder aufgehoben wird.
- (3) Es sollte eine Verpflichtung zur endgültigen Aufhebung der Zulassung eines Fahrzeugs, das laut einer Mitteilung als Altfahrzeug gemäß der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(4)</sup> behandelt wurde, eingeführt werden. Die Mitgliedstaaten haben die Möglichkeit, in den nationalen Gesetzen sonstige Gründe für die Aufhebung einer Zulassung festzulegen.
- (4) Auch wenn die Zulassung eines Fahrzeugs aufgehoben wurde, sollten die Informationen über diese Zulassung weiterhin gespeichert werden können.
- (5) Um den Verwaltungsaufwand zu verringern und den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten zu erleichtern, sollten fahrzeugbezogene Informationen in elektronischer Form erfasst werden.
- (6) Die Mitgliedstaaten sollten durch diese Richtlinie nicht daran gehindert werden, den von ihren zuständigen Behörden gespeicherten Datensatz als die wichtigste Informationsquelle für die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge anzusehen. Die Mitgliedstaaten sollten ein elektronisches Verbundsystem mit Daten aus nationalen elektronischen Datenbanken nutzen können, um den Informationsaustausch zu erleichtern.
- (7) Werden bei der Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung gefährliche Mängel festgestellt und wird die Zulassung eines Fahrzeugs zum Straßenverkehr ausgesetzt, sollte diese Aussetzung gespeichert werden, bis das Fahrzeug eine erneute Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung bestanden hat.

<sup>(1)</sup> ABl. C 44 vom 15.2.2013, S. 128.

<sup>(2)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 11. März 2014 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 24. März 2014.

<sup>(3)</sup> Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57).

<sup>(4)</sup> Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (ABl. L 269 vom 21.10.2000, S. 34).

- (8) Damit im Fall einer Erweiterung der Union Nummer II.4 Gedankenstrich 2 und Nummer III.1.A Buchstabe b sowohl des Anhangs I als auch des Anhangs II der Richtlinie 1999/37/EG sowie im Fall von Änderungen der Definitionen oder des Inhalts von Übereinstimmungsbescheinigungen in den einschlägigen EU-Typgenehmigungsvorschriften Anhang I Nummer II.6 über nicht obligatorische Angaben aktualisiert werden können, sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten nach Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden. 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.
- (9) Die Richtlinie 1999/37/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

### Änderungen der Richtlinie 1999/37/EG

Die Richtlinie 1999/37/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Diese Richtlinie gilt für die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.“

2. In Artikel 2 werden folgende Buchstaben angefügt:

„e) ‚Aussetzung der Zulassung‘ einen begrenzten Zeitraum, innerhalb dessen ein Fahrzeug auf Anordnung eines Mitgliedstaats nicht am Straßenverkehr teilnehmen darf, und nach dessen Ablauf das Fahrzeug ohne ein erneutes Zulassungsverfahren wieder genutzt werden kann, sofern die Gründe für die Aussetzung nicht mehr gegeben sind;

f) ‚Aufhebung der Zulassung‘ die Aufhebung der von einem Mitgliedstaat erteilten Zulassung eines Fahrzeugs zum Straßenverkehr.“

3. In Artikel 3 werden folgende Absätze angefügt:

„(4) Die Mitgliedstaaten erfassen die Daten zu allen in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeugen elektronisch. Diese Daten umfassen:

- a) alle obligatorischen Angaben nach Anhang I Nummer II.5 sowie die Angaben nach Nummer II.6 Punkt J und Nummer II.6 Punkte V.7 und V.9 dieses Anhangs, sofern die Daten zur Verfügung stehen;
- b) soweit möglich weitere in Anhang I aufgeführte nicht obligatorische Angaben oder Daten aus der in der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) vorgesehenen Übereinstimmungsbescheinigung;
- c) die Ergebnisse der obligatorischen regelmäßigen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen gemäß der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (\*\*) und den Geltungszeitraum des Nachweises der technischen Überwachung.

Die Verarbeitung personenbezogener Daten im Zusammenhang mit dieser Richtlinie erfolgt gemäß den Richtlinien 95/46/EG (\*\*\*) und 2002/58/EG (\*\*\*\*) des Europäischen Parlaments und des Rates.

(5) Den zuständigen Behörden oder Prüfstellen werden für die regelmäßige technische Überwachung die technischen Fahrzeugdaten zur Verfügung gestellt. Die Mitgliedstaaten können die Nutzung und Weitergabe dieser Daten durch die Prüfstellen einschränken, um ihren Missbrauch zu verhindern.

---

(\*) 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 (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

(\*\*) Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51).

(\*\*\*) Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31).

(\*\*\*\*) Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation (ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37).“

4. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 3a

(1) Erhält die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats eine Mitteilung, wonach anlässlich einer Prüfung im Rahmen der regelmäßigen technischen Überwachung festgestellt wurde, dass die Zulassung eines bestimmten Fahrzeugs zum Straßenverkehr nach Artikel 9 der Richtlinie 2014/45/EU ausgesetzt wurde, so wird die Aussetzung der Zulassung elektronisch erfasst und eine zusätzliche Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung durchgeführt.

Die Aussetzung der Zulassung ist wirksam, bis das Fahrzeug eine erneute Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung bestanden hat. Nach dem Bestehen dieser Prüfung lässt die zuständige Behörde das Fahrzeug unverzüglich erneut zum Straßenverkehr zu. Es ist kein neues Zulassungsverfahren erforderlich.

Die Mitgliedstaaten oder ihre zuständigen Behörden können Maßnahmen ergreifen, um die erneute Überprüfung eines Fahrzeugs zu erleichtern, dessen Zulassung zum Straßenverkehr ausgesetzt wurde. Zu diesen Maßnahmen kann die Erteilung der Erlaubnis gehören, öffentliche Straßen zu benutzen, um zum Zweck einer Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung von einer Werkstatt zu einer Prüfstelle zu gelangen.

(2) Die Mitgliedstaaten können es den Inhabern einer Zulassungsbescheinigung erlauben, bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Übertragung der Zulassung auf den neuen Eigentümer des Fahrzeugs einzureichen.

(3) Erhält die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats eine Mitteilung, wonach ein Fahrzeug als Altfahrzeug gemäß der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) behandelt wurde, so wird die Zulassung dieses Fahrzeugs endgültig aufgehoben und die diesbezügliche Information wird in das elektronische Register aufgenommen.

---

(\*) Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (ABl. L 269 vom 21.10.2000, S. 34).“

5. In Artikel 5 wird folgender Absatz angefügt:

„(3) Unbeschadet von Artikel 5 Absatz 4 und Artikel 8 Absatz 3 der Richtlinie 2014/45/EU erkennen die Mitgliedstaaten die Gültigkeit des Nachweises der technischen Überwachung grundsätzlich an, wenn das Fahrzeug, das über einen gültigen Nachweis der technischen Überwachung verfügt, den Eigentümer wechselt.“

6. Die Artikel 6 und 7 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 6

Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 7 zu erlassen, um

- im Fall einer Erweiterung der Union Nummer II.4 Gedankenstrich 2 und Nummer III.1.A Buchstabe b sowohl des Anhangs I als auch des Anhangs II und
- im Fall von Änderungen der Definitionen oder des Inhalts von Übereinstimmungsbescheinigungen in den einschlägigen EU-Typgenehmigungsvorschriften Anhang I Nummer II.6 bezüglich nicht obligatorischer Angaben zu ändern.

#### Artikel 7

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 6 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab 19. Mai 2014 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.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 6 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnisse. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 6 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament und der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.“

7. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

#### „Artikel 9

Die Mitgliedstaaten unterstützen sich gegenseitig bei der Durchführung dieser Richtlinie. Sie können bilateral oder multilateral Informationen austauschen, um vor der Zulassung eines Fahrzeugs insbesondere die Rechtslage hinsichtlich dieses Fahrzeugs zu überprüfen, gegebenenfalls in dem Mitgliedstaat, in dem es zuvor zugelassen war. Diese Überprüfung kann insbesondere unter Zuhilfenahme elektronischer Verbundsysteme mit Daten aus nationalen elektronischen Datenbanken erfolgen, um den Informationsaustausch zu erleichtern.“

8. In Anhang I Nummer II.6 wird Folgendes angefügt:

„X) Nachweis über die bestandene Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung, Datum der nächsten solchen Prüfung oder Datum des Ablaufs des aktuellen Nachweises.“

#### Artikel 2

#### Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis spätestens 20. Mai 2017 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Sie wenden diese Vorschriften ab 20. Mai 2018 an.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

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

*Artikel 3***Inkrafttreten**

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

*Artikel 4***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 3. April 2014.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

M. SCHULZ

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

D. KOURKOULAS

---

**RICHTLINIE 2014/47/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES****vom 3. April 2014****über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In ihrem Weißbuch vom 28. März 2011 mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum — Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ hat die Kommission ihr Ziel einer „Vision Null“ dargelegt, das darin besteht, die Zahl der Straßenverkehrstoten in der Union bis 2050 auf nahe Null zu senken. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, soll die Fahrzeugtechnik einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheitsbilanz des Straßenverkehrs leisten.
- (2) In ihrer Mitteilung mit dem Titel „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020“ nannte die Kommission das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten von 2010 bis 2020, beginnend mit 2010, erneut zu halbieren. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, hat die Kommission sieben strategische Ziele festgelegt sowie Maßnahmen für sicherere Fahrzeuge, eine Strategie zur Verringerung der Anzahl der Verletzten und Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von gefährdeten Verkehrsteilnehmern, insbesondere Motorradfahrern, ausgearbeitet.
- (3) Die technische Überwachung ist Teil eines umfassenderen Systems, mit dem dafür gesorgt werden soll, dass Fahrzeuge während ihres Betriebs in einem sicheren und umweltfreundlichen Zustand gehalten werden. Dieses System sollte aus regelmäßigen Überwachungsprüfungen von Fahrzeugen und aus technischen Unterwegskontrollen an Fahrzeugen, die für die gewerbliche Beförderung genutzt werden, bestehen; ferner sollte es Vorschriften für die Zulassung von Fahrzeugen umfassen, damit die ferner sollte es Vorschriften für die Zulassung von Fahrzeugen umfassen, damit die Straßenverkehrs-Zulassung von Fahrzeugen, von denen eine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht, ausgesetzt werden kann. Regelmäßige Prüfungen sollten das wichtigste Instrument sein, mit dem für Verkehrs- und Betriebssicherheit gesorgt wird. Durch technische Unterwegskontrollen von Nutzfahrzeugen sollten die regelmäßigen Überprüfungen lediglich ergänzt werden.
- (4) In der Union sind zahlreiche technische Normen und Anforderungen im Bereich der Fahrzeugsicherheit sowie Umweltmerkmale verabschiedet worden. Durch ein System unangekündigter technischer Unterwegskontrollen muss dafür gesorgt werden, dass Fahrzeuge verkehrs- und betriebssicher bleiben.
- (5) Technische Unterwegskontrollen sind ein entscheidendes Element, um während der gesamten Nutzungsdauer eines Nutzfahrzeugs ein beständig hohes Niveau der Verkehrs- und Betriebssicherheit zu erreichen. Solche Kontrollen tragen nicht nur zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit und zur Verringerung von Fahrzeugemissionen bei, sondern auch dazu, Wettbewerbsverzerrungen im Straßenverkehrssektor zu verhindern, die dadurch entstehen, dass hingenommen wird, dass das Kontrollniveau je nach Mitgliedstaat unterschiedlich ist.

<sup>(1)</sup> ABl. C 44 vom 15.2.2013, S. 128.

<sup>(2)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 11. März 2014 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 24. März 2014.



- (6) Mit der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(1)</sup> wurde das Europäische Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) eingerichtet. Über das ERRU können die einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen in der gesamten Union unter Einhaltung der Unionsvorschriften über den Schutz personenbezogener Daten miteinander vernetzt werden. Die Nutzung dieses Systems, das von den jeweils zuständigen Behörden der einzelnen Mitgliedstaaten betrieben wird, erleichtert die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten.
- (7) Diese Richtlinie sollte für bestimmte Nutzfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h gelten, die einer der Klassen angehören, die in der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(2)</sup> festgelegt wurden. Sie sollte die Mitgliedstaaten jedoch nicht daran hindern, auch an nicht von dieser Richtlinie erfassten Fahrzeugen technische Unterwegskontrollen durchzuführen oder Kontrollen anderer Aspekte des Straßenverkehrs vorzunehmen, insbesondere, was Lenk- und Ruhezeiten und Gefahrguttransporte betrifft.
- (8) Lastkraftwagen werden bei Beförderungen auf kurzen Strecken und im gewerblichen Güterkraftverkehr immer häufiger durch Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 40 km/h ersetzt. Ihr Risikopotenzial ist mit dem von Lastkraftwagen vergleichbar, und daher sollten Fahrzeuge dieser Klasse, die hauptsächlich auf öffentlichen Straßen zum Einsatz kommen, bei technischen Unterwegskontrollen ebenso behandelt werden wie Lastkraftwagen.
- (9) Aus den Berichten zur Umsetzung der Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(3)</sup> geht eindeutig hervor, dass technische Unterwegskontrollen wichtig sind. Im Zeitraum 2009-2010 wurden über 350 000 Fahrzeuge, die in der Union technischen Unterwegskontrollen unterzogen wurden, gemeldet, die aufgrund ihres Zustands aus dem Verkehr gezogen werden mussten. Aus den Berichten geht auch hervor, dass es bei den Kontrollergebnissen erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten gab. Im Zeitraum 2009-2010 variierte die Feststellungsquote bei bestimmten Mängeln zwischen 2,1 % aller kontrollierten Fahrzeuge in einem Mitgliedstaat und 48,3 % in einem anderen Mitgliedstaat. In den Berichten wird außerdem auch auf die erheblichen Unterschiede hinsichtlich der Zahl der durchgeführten technischen Unterwegskontrollen zwischen den Mitgliedstaaten hingewiesen. Im Interesse eines ausgewogeneren Ansatzes sollten sich die Mitgliedstaaten verpflichten, eine angemessene Anzahl von Kontrollen durchzuführen, die proportional zur Anzahl der in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen und/oder betriebenen Nutzfahrzeuge ist.
- (10) Auf der Ebene der Union unterliegen Lieferwagen wie Fahrzeuge der Klasse N<sub>1</sub> und deren Anhänger nicht den gleichen Anforderungen an die Straßenverkehrssicherheit wie schwere Nutzfahrzeuge, beispielsweise was Lenkzeitvorschriften, die Ausbildung von Berufskraftfahrern oder den Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen anbelangt. Fahrzeuge der Klasse N<sub>1</sub> fallen zwar nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie, doch die Mitgliedstaaten sollten diese Fahrzeuge in ihren Strategien für die allgemeine Straßenverkehrssicherheit und Unterwegskontrollen berücksichtigen.
- (11) Damit keine unnötigen Verwaltungslasten und -kosten entstehen und die Kontrollen wirksamer werden, sollten die zuständigen nationalen Behörden die Möglichkeit haben, vorrangig Fahrzeuge, die von Unternehmen betrieben werden, die Sicherheits- und Umweltschutznormen nicht einhalten, auszuwählen, während Fahrzeuge, die von verantwortungsvollen und sicherheitsbewussten Betreibern betrieben und ordnungsgemäß instandgehalten werden, weniger häufig kontrolliert werden sollten, so dass diese Betreiber für ihr Verhalten belohnt werden. Die Auswahl der Fahrzeuge, die einer Unterwegskontrolle unterzogen werden sollen, nach dem Risikoprofil der Betreiber könnte ein nützliches Instrument darstellen, um Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung strenger und häufiger zu kontrollieren.
- (12) Unterwegskontrollen sollten durch ein Risikoeinstufungssystem erleichtert werden. Nach der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 müssen die Mitgliedstaaten das aufgrund der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(4)</sup> über die Durchführung der Vorschriften für Lenk- und Ruhezeiten errichtete Risikoeinstufungssystem auf andere spezifizierte Bereiche im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr ausdehnen, auch auf die

<sup>(1)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).

<sup>(2)</sup> 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 (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

<sup>(3)</sup> Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juni 2000 über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen (ABl. L 203 vom 10.8.2000, S. 1).

<sup>(4)</sup> Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35).

Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen. Infolgedessen sollten Angaben zu Anzahl und Schwere der festgestellten Fahrzeugmängel in das Risikoeinstufungssystem nach Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG eingegeben werden. Es sollte Mitgliedstaaten offenstehen, über die geeigneten technischen und administrativen Vorkehrungen für den Betrieb der Risikoeinstufungssysteme zu befinden. Die Wirksamkeit und Vereinheitlichung der Risikoeinstufungssysteme in der gesamten Union sollte genauer geprüft werden.

- (13) Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung und gegebenenfalls der Betreiber sollten dafür verantwortlich sein, dass sich das Fahrzeug in einem verkehrs- und betriebssicheren Zustand befindet.
- (14) Bei technischen Unterwegskontrollen sollten die Prüfer unabhängig handeln, und ihr Urteil sollte nicht von Interessenkonflikten — auch wirtschaftlicher oder persönlicher Art, insbesondere in Bezug auf den Fahrzeugführer, den Betreiber oder den Inhaber der Zulassungsbescheinigung — beeinträchtigt sein, durch die ihre Unparteilichkeit und Objektivität beeinflusst werden könnten. Es sollte daher kein unmittelbarer Zusammenhang zwischen der Entlohnung der Prüfer und den Ergebnissen der technischen Unterwegskontrolle bestehen. Dies sollte der Möglichkeit eines Mitgliedstaats nicht entgegenstehen, privaten Stellen die Befugnis zu erteilen, sowohl gründlichere technische Unterwegskontrollen als auch Fahrzeugreparaturen durchzuführen, auch an ein und demselben Fahrzeug.
- (15) Technische Unterwegskontrollen sollten aus einer anfänglichen und, falls angezeigt, gründlichere Kontrollen bestehen. In beiden Fällen sollten die relevanten Teile und Systeme der Fahrzeuge erfasst werden. Für jede Prüfposition sollten empfohlene Prüfverfahren und Beispiele für Mängel und deren Einstufung anhand ihrer Schwere eingeführt werden, um für eine stärkere Vereinheitlichung gründlicherer Kontrollen auf Unionsebene zu sorgen.
- (16) Die Ladungssicherung ist für die Straßenverkehrssicherheit von höchster Bedeutung. Daher sollte die Ladung so gesichert sein, dass sie den beim Einsatz des Fahrzeugs im Straßenverkehr auftretenden Beschleunigungen standhalten kann. Aus praktischen Erwägungen sollten die bei diesen Beschleunigungsvorgängen auftretenden Massenkraften — als auf den europäischen Normen beruhende Grenzwerte — herangezogen werden. Das an der Prüfung der Ladungssicherung beteiligte Personal sollte für diesen Zweck angemessen geschult sein.
- (17) Alle am Logistikprozess beteiligten Akteure, beispielsweise Verpacker, Verlader, Verkehrsunternehmen, Betreiber und Fahrzeugführer, sind daran beteiligt, für das ordnungsgemäße Verpacken der Ladung und deren ordnungsgemäße Verladung auf ein geeignetes Fahrzeug zu sorgen.
- (18) In mehreren Mitgliedstaaten werden Berichte über technische Unterwegskontrollen elektronisch erstellt. In solchen Fällen sollte dem Fahrzeugführer eine Kopie des Berichts über die technische Unterwegskontrolle übergeben werden. Alle bei technischen Unterwegskontrollen gesammelten Daten und Informationen sollten in eine gemeinsame Datenbank des betreffenden Mitgliedstaats überführt werden, damit die Daten einfacher verarbeitet und die entsprechenden Informationen ohne zusätzlichen Verwaltungsaufwand übermittelt werden können.
- (19) Zur Verringerung des Verwaltungsaufwands der Kontrollbehörden sollten in Berichten über anfängliche technische Unterwegskontrollen, auch von in Drittländern zugelassenen Fahrzeugen, nur die wesentlichen Informationen enthalten sein, mit denen festgehalten wird, dass ein bestimmtes Fahrzeug kontrolliert wurde und zu welchem Ergebnis die Kontrolle geführt hat. Ein ausführlicher Bericht sollte nur erforderlich sein, wenn auf die anfängliche eine gründlichere Kontrolle folgt.
- (20) Die Kommission sollte die Möglichkeit prüfen, ob das Muster für Berichte in Anhang IV mit anderen Berichten kombiniert werden kann.
- (21) Durch den Einsatz von mobilen Kontrolleinheiten werden die Kosten und Verzögerungen für die Wirtschaftsteilnehmer verringert, da gründlichere Kontrollen unmittelbar am Straßenrand vorgenommen werden können. Gründlichere Kontrollen können auch in den nächsten nutzbaren Prüfstellen und speziellen Einrichtungen für Unterwegskontrollen vorgenommen werden.

- (22) Das Personal, das technische Unterwegskontrollen vornimmt, sollte angemessen geschult oder qualifiziert sein, auch für die effiziente Durchführung von Sichtprüfungen. Prüfer, die gründlichere technische Unterwegskontrollen vornehmen, sollten mindestens über das gleiche Können verfügen und die gleichen Anforderungen erfüllen wie die Prüfer, die Prüfungen im Rahmen der technischen Überwachung gemäß der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> durchführen. Die Mitgliedstaaten sollten vorschreiben, dass Prüfer, die Kontrollen in speziellen Einrichtungen für Unterwegskontrollen durchführen oder mobile Kontrolleinheiten einsetzen, diese Anforderungen oder von der zuständigen Behörde genehmigte gleichwertige Anforderungen erfüllen.
- (23) Zur Verringerung der Kosten für die Nutzung von technischen Anlagen für eine gründlichere Unterwegskontrolle sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, bei Feststellung von Mängeln die Zahlung eines Geldbetrags vorzuschreiben. Die Höhe dieses Betrages sollte angemessen und verhältnismäßig sein.
- (24) Die Zusammenarbeit und der Austausch bewährter Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten sind von entscheidender Bedeutung, um zu einem unionsweit stärker harmonisierten System von technischen Unterwegskontrollen zu gelangen. Infolgedessen sollten die Mitgliedstaaten, falls möglich auch bei operativen Maßnahmen, enger zusammenarbeiten. Diese Zusammenarbeit sollte die regelmäßige Durchführung von untereinander abgestimmten technischen Unterwegskontrollen umfassen.
- (25) Um für einen wirksamen Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten zu sorgen, sollte es in jedem Mitgliedstaat eine Stelle geben, die als Kontaktstelle für die Verbindung mit anderen zuständigen Behörden fungiert. Diese Kontaktstelle sollte auch einschlägige Statistiken erstellen. Die Mitgliedstaaten sollten zudem eine schlüssige nationale Durchsetzungsstrategie in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet anwenden, und sollten eine Stelle mit der Koordinierung der Umsetzung dieser Strategie betrauen können. Die zuständigen Behörden eines jeden Mitgliedstaats sollten Verfahren für die Festlegung der Fristen und des Inhalts in Bezug auf weiterzuleitende Informationen festlegen.
- (26) Bei der Benennung der Kontaktstellen sollten die verfassungsrechtlichen Bestimmungen und der sich daraus ergebende Zuständigkeitsumfang beachtet werden.
- (27) Damit die Umsetzung des Systems der Unterwegskontrollen in der Union überwacht werden kann, sollten die Mitgliedstaaten der Kommission vor dem 31. März 2021 und danach alle zwei Jahre vor dem 31. März die Ergebnisse der von ihnen vorgenommenen technischen Unterwegskontrollen mitteilen. Die Kommission sollte dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die erhobenen Daten erstatten.
- (28) Um den Zeitverlust für Unternehmen und Fahrzeugführer möglichst gering zu halten und um die Wirksamkeit von technischen Unterwegskontrollen insgesamt zu verbessern, sollte die gemeinsame Durchführung von technischen Unterwegskontrollen und von Kontrollen der Einhaltung von Sozialvorschriften im Straßenverkehr, insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup>, der Richtlinie 2006/22/EG und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 <sup>(3)</sup> gefördert werden.
- (29) Die Mitgliedstaaten sollten festlegen, welche Sanktionen bei Verstößen gegen diese Richtlinie zu verhängen sind, und für deren Durchsetzung sorgen. Diese Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein. Die Mitgliedstaaten sollten insbesondere geeignete Maßnahmen vorsehen, wenn ein Fahrzeugführer oder Betreiber nicht mit dem Prüfer zusammenarbeitet und ein Fahrzeug mit gefährlichen Mängeln ohne Genehmigung betreibt.
- (30) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(4)</sup> ausgeübt werden.

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (siehe Seite 51 dieses Amtsblatts).

<sup>(2)</sup> Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

<sup>(3)</sup> Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8).

<sup>(4)</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

- (31) Die Kommission sollte keine Durchführungsrechtsakte in Bezug auf die Verfahren, nach denen die Kontaktstellen des Zulassungsmitgliedstaats über Fahrzeuge mit erheblichen oder gefährlichen Mängeln informiert werden, sowie keine Durchführungsrechtsakte, in denen festgelegt wird, in welchem Format die Daten, die die Mitgliedstaaten bei kontrollierten Fahrzeugen erhoben haben, an die Kommission zu übermitteln sind, erlassen, wenn der durch diese Richtlinie eingesetzte Ausschuss keine Stellungnahme zu dem von der Kommission vorgelegten Entwurf des Durchführungsrechtsakts abgibt.
- (32) Damit Artikel 2 Absatz 1 und Anhang IV Nummer 6, falls angezeigt, aktualisiert werden können, ohne dass sich dabei der Anwendungsbereich dieser Richtlinie ändert, Anhang II Nummer 2 in Bezug auf Methoden aktualisiert werden kann, und Anhang II Nummer 2 in Bezug auf die Auflistung der zu prüfenden Positionen, die Methoden, die Mängel und deren Bewertung angepasst werden kann, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, 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.
- (33) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit durch Festlegung von gemeinsamen Mindestanforderungen und harmonisierten Vorschriften für technische Unterwegskontrollen an Fahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann sondern vielmehr wegen des Umfangs der Maßnahme auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (34) Diese Richtlinie steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die mit der in Artikel 6 des Vertrags über die Europäische Union genannten Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden.
- (35) Durch diese Richtlinie wird das geltende System für technische Unterwegskontrollen fortentwickelt und werden die technischen Anforderungen der Richtlinie 2000/30/EG aktualisiert; ferner enthält sie die Leitlinien, die in der Empfehlung 2010/379/EU der Kommission <sup>(1)</sup> enthalten sind. Deshalb sollte die Richtlinie 2000/30/EG aufgehoben werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### KAPITEL I

### GEGENSTAND, BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND ANWENDUNGSBEREICH

#### Artikel 1

#### Gegenstand

Im Interesse der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und des Umweltschutzes werden mit dieser Richtlinie Mindestanforderungen an ein System für technische Unterwegskontrollen der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen eingeführt, die im Gebiet der Mitgliedstaaten am Straßenverkehr teilnehmen.

#### Artikel 2

#### Anwendungsbereich

(1) Diese Richtlinie gilt für Nutzfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h gemäß der Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> und der Richtlinie 2007/46/EG, die einer der folgenden Klassen angehören:

- a) vorwiegend für die Beförderung von Fahrgästen und deren Gepäck ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz — Fahrzeugklassen M<sub>2</sub> und M<sub>3</sub>,

<sup>(1)</sup> Empfehlung 2010/379/EU der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Risikobewertung der bei technischen Unterwegskontrollen (von Nutzfahrzeugen) gemäß der Richtlinie 2000/30/EG festgestellten Mängel (ABl. L 173 vom 8.7.2010, S. 97).

<sup>(2)</sup> Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates 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 (ABl. L 171 vom 9.7.2003, S. 1).

- b) vorwiegend für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen — Fahrzeugklassen N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub>,
- c) vorwiegend für die Beförderung von Gütern und Personen, aber auch für die Unterbringung von Personen ausgelegte und gebaute Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen — Fahrzeugklassen O<sub>3</sub> und O<sub>4</sub>,
- d) hauptsächlich im gewerblichen Kraftverkehr auf öffentlichen Straßen genutzte Zugmaschinen der Fahrzeugklasse T5 auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h.

(2) Diese Richtlinie berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, auch an anderen als den durch diese Richtlinie erfassten Fahrzeugen — beispielsweise an leichten Nutzfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 Tonnen nicht übersteigt (Klasse N<sub>1</sub>) — technische Unterwegskontrollen durchzuführen, Kontrollen anderer Aspekte des Straßenverkehrs und der Verkehrssicherheit vorzunehmen oder Kontrollen an Orten durchzuführen, die nicht zu den öffentlichen Straßen gehören. Diese Richtlinie hindert die Mitgliedstaaten in keiner Weise daran, die Nutzung eines bestimmten Fahrzeugtyps aus Gründen der Verkehrssicherheit auf bestimmte Teile seines Straßennetzes zu beschränken.

### Artikel 3

#### **Begriffsbestimmungen**

Ausschließlich für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „Fahrzeug“ sämtliche nicht schienengebundene Kraftfahrzeuge oder ihre Anhänger,
2. „Kraftfahrzeug“ ein Radfahrzeug mit eigenem Antrieb und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h,
3. „Anhänger“ ein Radfahrzeug ohne eigenen Antrieb, das dafür konstruiert und gebaut ist, von einem Kraftfahrzeug gezogen zu werden,
4. „Sattelanhänger“ einen Anhänger, der dafür ausgelegt ist, an ein Kraftfahrzeug so angekuppelt zu werden, dass er teilweise auf diesem aufliegt und ein wesentlicher Teil seines Gewichts und des Gewichts seiner Ladung von diesem getragen wird,
5. „Ladung“ alle Güter, die normalerweise in oder auf dem für die Lastaufnahme ausgelegten Teil des Fahrzeugs platziert werden und nicht dauerhaft am Fahrzeug befestigt sind, einschließlich Gegenständen in Lastträgern wie Transportkisten, Wechsellaufbauten oder Containern auf Fahrzeugen,
6. „Nutzfahrzeug“ ein Kraftfahrzeug samt zugehörigem Anhänger oder Sattelanhänger, das vorwiegend für die gewerbliche Beförderung von Gütern oder Fahrgästen genutzt wird, beispielsweise im gewerblichen Verkehr, im Werkverkehr oder zu anderen gewerblichen Zwecken,
7. „in einem Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug“ ein in einem Mitgliedstaat zugelassenes oder in Betrieb genommenes Fahrzeug,
8. „Inhaber der Zulassungsbescheinigung“ die juristische oder natürliche Person, auf deren Namen das Fahrzeug zugelassen ist,
9. „Unternehmen“ ein Unternehmen im Sinne des Artikels 2 Nummer 4 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009,
10. „technische Unterwegskontrolle“ eine unerwartete technische Kontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit eines Nutzfahrzeugs durch die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats oder unter ihrer unmittelbaren Aufsicht,

11. „öffentliche Straße“ eine vom öffentlichen Verkehr benutzte Straße wie lokale, regionale oder nationale Straßen, Landstraßen, Schnellstraßen oder Autobahnen,
12. „technische Überwachung“ Prüfungen im Sinne von Artikel 3 Nummer 9 der Richtlinie 2014/45/EU,
13. „Prüfbescheinigung“ einen von der zuständigen Behörde oder Prüfstelle ausgestellten Prüfbericht über die Verkehrs- und Betriebssicherheit, in dem das Ergebnis einer Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung enthalten ist,
14. „zuständige Behörde“ eine von einem Mitgliedstaat mit der Verwaltung des Systems technischer Unterwegskontrollen, gegebenenfalls einschließlich der Durchführung dieser Kontrollen, betraute Behörde oder öffentliche Stelle,
15. „Prüfer“ eine von einem Mitgliedstaat oder dessen zuständiger Behörde zur Durchführung anfänglicher und/oder gründlicherer technischer Unterwegskontrollen ermächtigte Person,
16. „Mängel“ technische Defekte und andere Unregelmäßigkeiten, die bei technischen Unterwegskontrollen festgestellt werden,
17. „abgestimmte Unterwegskontrolle“ eine technische Unterwegskontrolle, die von den zuständigen Behörden zweier oder mehrerer Mitgliedstaaten gemeinsam durchgeführt wird,
18. „Betreiber“ eine natürliche oder juristische Person, die ein Fahrzeug betreibt und gleichzeitig dessen Eigentümer ist oder die vom Eigentümer des Fahrzeugs ermächtigt wurde, es zu betreiben,
19. „mobile Kontrolleinheit“ ein nicht ortsgebundenes System von Prüfgeräten, das für gründlichere Unterwegskontrollen benötigt wird und von für gründlichere technische Unterwegskontrollen zuständigen Prüfern bedient wird,
20. „spezielle Einrichtung für Unterwegskontrollen“ einen festen Bereich für die Durchführung anfänglicher und/oder gründlicherer technischer Unterwegskontrollen, der auch mit dauerhaft dort angebrachten Prüfgeräten ausgestattet sein kann.

## KAPITEL II

### SYSTEM DER TECHNISCHEN UNTERWEGSKONTROLLEN UND ALLGEMEINE VERPFLICHTUNGEN

#### Artikel 4

#### **System der Unterwegskontrollen**

Das System der technischen Unterwegskontrollen umfasst anfängliche technische Unterwegskontrollen gemäß Artikel 10 Absatz 1 und gründlichere technische Unterwegskontrollen gemäß Artikel 10 Absatz 2.

#### Artikel 5

#### **Prozentsatz der zu kontrollierenden Fahrzeuge**

- (1) Bei den in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a, b und c genannten Fahrzeugen entspricht die Gesamtzahl der anfänglichen technischen Unterwegskontrollen in der Union in jedem Kalenderjahr mindestens 5 % der Gesamtzahl dieser Fahrzeuge, die in den Mitgliedstaaten zugelassen sind.
- (2) Jeder Mitgliedstaat ist bestrebt, eine zweckmäßige Anzahl anfänglicher technischer Unterwegskontrollen durchzuführen, die im Verhältnis zur Gesamtzahl der derartigen in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge steht.
- (3) Die Informationen über kontrollierte Fahrzeuge werden der Kommission nach Maßgabe des Artikels 20 Absatz 1 übermittelt.

*Artikel 6***Risikoeinstufungssystem**

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass für Fahrzeuge gemäß Artikel 2 Nummer 1 Buchstaben a, b und c Angaben über Zahl und Schwere der in Anhang II und gegebenenfalls in Anhang III aufgelisteten Mängel, die an von einzelnen Unternehmen betriebenen Fahrzeugen festgestellt werden, in das nach Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG errichtete Risikoeinstufungssystem eingegeben werden. Bei der Zuweisung eines Risikoprofils zu einem Unternehmen können die Mitgliedstaaten auf die Kriterien in Anhang I zurückgreifen. Anhand dieser Angaben werden Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung strenger und häufiger kontrolliert. Das Risikoeinstufungssystem wird von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten betrieben.

Zum Zwecke der Anwendung von Unterabsatz 1 nutzt der Zulassungsmitgliedstaat die nach Maßgabe des Artikels 18 Absatz 1 erhaltenen Angaben anderer Mitgliedstaaten.

Die Mitgliedstaaten können eine zusätzliche freiwillige technische Überwachung gestatten. Angaben zur Einhaltung der Anforderungen an die Verkehrs- und Betriebssicherheit aus einer solchen freiwilligen technischen Überwachung können zur Verbesserung des Risikoprofils eines Unternehmens herangezogen werden.

*Artikel 7***Zuständigkeiten**

(1) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass die Prüfbescheinigung über die letzte regelmäßige Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung oder eine Kopie davon oder — im Fall einer elektronisch erstellten Prüfbescheinigung — ein beglaubigter Ausdruck oder ein Originalausdruck dieser Bescheinigung sowie der Bericht über die letzte technische Unterwegskontrolle, soweit verfügbar, im Fahrzeug mitgeführt werden. Die Mitgliedstaaten können ihren Behörden gestatten, einen elektronischen Nachweis dieser Prüfungen zu akzeptieren, wenn diesbezügliche Informationen zugänglich sind.

(2) Die Mitgliedstaaten schreiben vor, dass Unternehmen und Fahrzeugführer, deren Fahrzeuge einer technischen Unterwegskontrolle unterzogen werden, mit den Prüfern kooperieren und zu Prüfzwecken Zugang zum Fahrzeug, zu seinen Teilen und zu allen einschlägigen Unterlagen gewähren.

(3) Unbeschadet der Zuständigkeiten des Fahrzeugführers des betreffenden Fahrzeugs stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Zuständigkeiten des Unternehmens, den sicheren und verkehrs- und betriebssicheren Zustand eines Fahrzeugs aufrechtzuerhalten, festgelegt sind.

*Artikel 8***Prüfer**

(1) Bei der Auswahl eines Fahrzeugs für die technische Unterwegskontrolle und der anschließenden Durchführung der Kontrolle unterlassen die Prüfer jegliche Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrzeugführers oder aufgrund des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen wurde.

(2) Bei der Durchführung einer technischen Unterwegskontrolle dürfen sich die Prüfer in keinem Interessenkonflikt befinden, durch den ihre Unparteilichkeit und Objektivität beeinflusst werden könnte.

(3) Die Entlohnung der Prüfer darf nicht unmittelbar vom Ergebnis der anfänglichen oder gründlicheren technischen Unterwegskontrollen abhängen.

(4) Gründlichere technische Unterwegskontrollen werden von Prüfern durchgeführt, die die Mindestanforderungen an die Qualifikation und Ausbildung gemäß Artikel 13 und Anhang IV der Richtlinie 2014/45/EU erfüllen. Die Mitgliedstaaten können vorschreiben, dass Prüfer, die Kontrollen in speziellen Einrichtungen für Unterwegskontrollen durchführen oder mobile Kontrolleinheiten einsetzen, diese Anforderungen oder von der zuständigen Behörde genehmigte gleichwertige Anforderungen erfüllen müssen.

## KAPITEL III

## KONTROLLVERFAHREN

## Artikel 9

**Auswahl der Fahrzeuge für die anfängliche technische Unterwegskontrolle**

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

## Artikel 10

**Inhalt und Verfahren der technischen Unterwegskontrollen**

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass nach Artikel 9 ausgewählte Fahrzeuge einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle unterzogen werden.

Bei jeder anfänglichen technischen Unterwegskontrolle eines Fahrzeugs geht der Prüfer wie folgt vor:

- a) Er kontrolliert die letzte Prüfbescheinigung und, falls vorhanden, den letzten Bericht über eine technische Unterwegskontrolle, die gemäß Artikel 7 Absatz 1 entweder im Fahrzeug mitgeführt oder elektronisch nachgewiesen werden.
- b) Er nimmt eine Sichtprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs vor.
- c) Er kann eine Sichtprüfung der Sicherung der Ladung des Fahrzeugs gemäß Artikel 13 vornehmen.
- d) Er kann technische Prüfungen nach jeder für zweckmäßig erachteten Methode durchführen. Derartige technische Prüfungen können durchgeführt werden, um eine Entscheidung, das Fahrzeug einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle zu unterziehen, zu begründen oder um zu verlangen, dass die Mängel im Einklang mit Artikel 14 Absatz 1 unverzüglich behoben werden.

Der Prüfer überprüft, ob Mängel, die im vorangegangenen Bericht über die technische Unterwegskontrolle festgestellt wurden, behoben worden sind.

(2) Ausgehend vom Ergebnis der anfänglichen Unterwegskontrolle entscheidet der Prüfer, ob das Fahrzeug oder sein Anhänger einer gründlicheren Unterwegskontrolle zu unterziehen ist.

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

(4) Wenn aus der Prüfbescheinigung oder einem Bericht über eine Unterwegskontrolle hervorgeht, dass eine der in Anhang II aufgeführten Positionen während der vorangegangenen drei Monate bereits Gegenstand einer Kontrolle war, so sieht der Prüfer bei dieser Position von einer erneuten Überprüfung ab, es sei denn, eine solche Überprüfung ist aufgrund eines offensichtlichen Mangels gerechtfertigt.

## Artikel 11

**Prüfeinrichtungen**

(1) Eine gründlichere technische Unterwegskontrolle wird unter Einsatz einer mobilen Kontrolleinheit, in einer speziellen Einrichtung für Unterwegskontrollen oder in einer Prüfstelle gemäß der Richtlinie 2014/45/EU durchgeführt.



(2) Sollen gründlichere Kontrollen in einer Prüfstelle oder in einer speziellen Einrichtung für Unterwegskontrollen durchgeführt werden, so sind sie so rasch wie möglich in einer der am nächsten gelegenen nutzbaren Prüfstellen oder Einrichtungen durchzuführen.

(3) Mobile Kontrolleinheiten und spezielle Einrichtungen für Unterwegskontrollen müssen über die geeignete Ausstattung für die Durchführung einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle verfügen; dies schließt die Ausrüstung ein, die zur Beurteilung des Zustands der Bremsen und der Bremswirkung, der Lenkung und der Aufhängung des Fahrzeugs bzw. der vom Fahrzeug ausgehenden Umweltbelastung erforderlich ist. Verfügen mobile Kontrolleinheiten oder spezielle Einrichtungen für Unterwegskontrollen nicht über die Ausrüstung, die zur Prüfung einer für die anfängliche Unterwegskontrolle vorgesehenen Position erforderlich ist, so wird das Fahrzeug zu einer Prüfstelle oder -einrichtung verbracht, in der eine gründliche Prüfung dieser Position durchgeführt werden kann.

#### Artikel 12

##### **Bewertung von Mängeln**

(1) Anhang II enthält für jede zu prüfende Position ein Verzeichnis der möglichen Mängel und ihrer Schwere, das bei technischen Unterwegskontrollen zu verwenden ist.

(2) Die bei einer technischen Unterwegskontrolle von Fahrzeugen festgestellten Mängel werden in eine der folgenden Gruppen eingestuft:

- a) geringe Mängel ohne bedeutende Auswirkung auf die Fahrzeugsicherheit oder auf die Umwelt sowie andere geringfügige Unregelmäßigkeiten,
- b) erhebliche Mängel, die die Fahrzeugsicherheit oder die Umwelt beeinträchtigen oder durch die andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden können, oder andere bedeutendere Unregelmäßigkeiten,
- c) gefährliche Mängel, die eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen.

(3) Weist ein Fahrzeug Mängel auf, die unter mehrere der in Absatz 2 genannten Mängelgruppen fallen, so wird es in die Gruppe eingeordnet, die dem schwerwiegenderen Mangel entspricht. Ein Fahrzeug mit mehreren Mängeln innerhalb der gleichen Prüfbereiche des Prüfumfanges der technischen Unterwegskontrolle gemäß Anhang II Nummer 1 wird in die nächsthöhere Mängelgruppe eingestuft, wenn davon auszugehen ist, dass das Zusammenwirken dieser Mängel eine größere Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit bewirkt.

#### Artikel 13

##### **Kontrolle der Ladungssicherung**

(1) Während der technischen Unterwegskontrolle kann an einem Fahrzeug eine Kontrolle der Ladungssicherung gemäß Anhang III vorgenommen werden, um sicherzustellen, dass die Ladung so gesichert ist, dass der sichere Fahrbetrieb nicht beeinträchtigt wird und keine Gefährdung von Leben, Gesundheit, Sachwerten oder der Umwelt besteht. Kontrollen können durchgeführt werden, um zu überprüfen, dass unter allen Einsatzbedingungen des Fahrzeugs, auch in Notsituationen oder beim Anfahren bergaufwärts,

— Teile der Ladung ihre Lage zueinander sowie zu Fahrzeugwänden oder -oberflächen nur äußerst geringfügig ändern können und

— Ladung sich nicht aus dem Laderaum herausbewegen oder außerhalb der Ladefläche gelangen kann.

(2) Unbeschadet der Anforderungen für die Beförderung bestimmter Arten von Gütern, beispielsweise von Gütern, die vom Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) <sup>(1)</sup> erfasst werden, können für die Ladungssicherung und deren Kontrolle die Grundsätze und, soweit angezeigt, die Normen des Anhangs III Abschnitt I Anwendung finden. Dabei kann die jeweils neueste Fassung der in Anhang III Abschnitt I Nummer 5 aufgeführten Normen herangezogen werden.

<sup>(1)</sup> Umgesetzt durch die Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13), unter anderem geändert durch die Richtlinie 2012/45/EU der Kommission (ABl. L 332 vom 4.12.2012, S. 18).

(3) Die in Artikel 14 genannten Folgemaßnahmen können auch für erhebliche oder gefährliche Mängel bei der Ladungssicherung Anwendung finden.

(4) Die Mitgliedstaaten sehen vor, dass das an der Prüfung der Ladungssicherung beteiligte Personal für diesen Zweck angemessen geschult ist.

#### Artikel 14

##### **Folgemaßnahmen bei erheblichen oder gefährlichen Mängeln**

(1) Unbeschadet des Absatzes 3 schreiben die Mitgliedstaaten vor, dass jeder bei einer anfänglichen oder gründlicheren Kontrolle festgestellte schwerwiegende oder gefährliche Mangel behoben werden muss, bevor das Fahrzeug weiter auf öffentlichen Straßen benutzt wird.

(2) Ist die technische Unterwegskontrolle in dem Mitgliedstaat durchgeführt worden, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, so kann der Prüfer entscheiden, dass das Fahrzeug innerhalb einer bestimmten Frist einer vollständigen Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung zu unterziehen ist. Ist das Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen, so kann die zuständige Behörde dieses anderen Mitgliedstaats über die in Artikel 17 genannte Kontaktstelle bitten, eine neue Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung des Fahrzeugs gemäß dem in Artikel 18 Absatz 2 festgelegten Verfahren durchzuführen. Werden erhebliche oder gefährliche Mängel an einem außerhalb der Union zugelassenen Fahrzeug festgestellt, so kann der Mitgliedstaat beschließen, die zuständige Behörde des Landes der Zulassung des Fahrzeugs zu unterrichten.

(3) Im Fall von Mängeln, die zügig oder unverzüglich beseitigt werden müssen, weil sie eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen, schreiben der betreffende Mitgliedstaat oder die betreffende zuständige Behörde vor, dass die Nutzung des betreffenden Fahrzeugs eingeschränkt oder untersagt ist, bis diese Mängel behoben worden sind. Die Nutzung eines solchen Fahrzeugs kann gestattet werden, um es in die Lage zu versetzen, eine der nächsten Werkstätten zu erreichen, wo diese Mängel behoben werden können, vorausgesetzt, die betreffenden gefährlichen Mängel sind so weit behoben worden, dass das Fahrzeug eine dieser Werkstätten erreichen kann und es keine unmittelbare Gefahr für die Sicherheit seiner Insassen oder anderer Verkehrsteilnehmer darstellt. Im Fall von Mängeln, die nicht unverzüglich beseitigt werden müssen, können der betreffende Mitgliedstaat oder die betreffende zuständige Behörde die Bedingungen und eine vernünftige Frist für die Weiternutzung des Fahrzeugs bis zur Beseitigung der Mängel festlegen.

Kann das Fahrzeug nicht so weit instandgesetzt werden, dass es eine Werkstatt erreichen kann, so kann es an einen Ort gebracht werden, an dem es repariert werden kann.

#### Artikel 15

##### **Kontrollgebühren**

Die Mitgliedstaaten können für Fälle, in denen bei einer gründlicheren Kontrolle Mängel festgestellt worden sind, die Zahlung einer angemessenen und verhältnismäßigen Gebühr vorschreiben, die mit den Kosten der Kontrolle im Zusammenhang stehen sollte.

#### Artikel 16

##### **Bericht über die Kontrolle und Datenbanken über technische Unterwegskontrollen**

(1) Für jede durchgeführte anfängliche technische Unterwegskontrolle werden der zuständigen Behörde die folgenden Angaben übermittelt:

- a) Land der Zulassung des Fahrzeugs;
- b) Fahrzeugklasse;
- c) Ergebnis der anfänglichen technischen Unterwegskontrolle.

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

(3) Der Prüfer teilt der zuständigen Behörde die Ergebnisse der gründlicheren technischen Unterwegskontrolle innerhalb einer angemessenen Frist nach Durchführung dieser Kontrolle mit. Die zuständige Behörde bewahrt diese Informationen im Einklang mit den geltenden Datenschutzvorschriften für einen Zeitraum von mindestens 36 Monaten ab Eingang auf.

## KAPITEL IV

## ZUSAMMENARBEIT UND AUSTAUSCH VON INFORMATIONEN

## Artikel 17

**Benennung einer Kontaktstelle**

- (1) Die Mitgliedstaaten benennen eine Kontaktstelle, die für
- die Koordinierung von Maßnahmen nach Artikel 18 mit den durch die anderen Mitgliedstaaten benannten Kontaktstellen,
  - die Weiterleitung der in Artikel 20 genannten Daten an die Kommission,
  - die Sicherstellung des Austauschs aller sonstigen Informationen mit den und die Unterstützung der Kontaktstellen anderer Mitgliedstaaten zuständig ist.
- (2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis spätestens zum 20. Mai 2015 die Bezeichnungen und Kontaktdaten ihrer nationalen Kontaktstelle und informieren sie unverzüglich über alle diesbezüglichen Änderungen. Die Kommission erstellt ein Verzeichnis aller Kontaktstellen und übermittelt es den Mitgliedstaaten.

## Artikel 18

**Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten**

- (1) Werden an einem nicht im kontrollierenden Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeug erhebliche oder gefährliche Mängel oder solche Mängel festgestellt, die zu einer Einschränkung oder einem Verbot der Benutzung des Fahrzeugs führen, so unterrichtet die Kontaktstelle die Kontaktstelle des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, über die Ergebnisse dieser Kontrolle. Dabei müssen Angaben zu den Positionen des Berichts über die Unterwegskontrolle gemäß Anhang IV gemacht werden; die Übermittlung erfolgt bevorzugt über das in Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannte nationale elektronische Register. Die Kommission legt gemäß dem in Artikel 23 Absatz 2 genannten Prüfverfahren Durchführungsbestimmungen zu den Verfahren fest, nach denen die Kontaktstelle des Zulassungsmitgliedstaats über Fahrzeuge mit schwerwiegenden oder gefährlichen Mängeln informiert wird.
- (2) Werden an einem Fahrzeug erhebliche oder gefährliche Mängel festgestellt, kann die Kontaktstelle des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug kontrolliert worden ist, die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, über die Kontaktstelle jenes Mitgliedstaats ersuchen, geeignete Folgemaßnahmen zu ergreifen, wie zum Beispiel die erneute Durchführung der Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung für das Fahrzeug gemäß Artikel 14.

## Artikel 19

**Untereinander abgestimmte technische Unterwegskontrollen**

Die Mitgliedstaaten führen regelmäßig jährlich untereinander abgestimmte Unterwegskontrollen durch. Die Mitgliedstaaten können diese Maßnahmen mit den Maßnahmen nach Artikel 5 der Richtlinie 2006/22/EG kombinieren.

## Artikel 20

**Übermittlung von Informationen an die Kommission**

- (1) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission vor dem 31. März 2021 und danach alle zwei Jahre vor dem 31. März auf elektronischem Wege die erhobenen Daten der zwei vorhergehenden Kalenderjahre zu den in ihrem Hoheitsgebiet kontrollierten Fahrzeugen. Aus diesen muss Folgendes hervorgehen:
- a) die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge;
  - b) die Fahrzeugklasse der kontrollierten Fahrzeuge;
  - c) das Land der Zulassung für jedes kontrollierte Fahrzeug;

- d) im Fall gründlicherer Kontrollen die geprüften Bereiche und die Positionen mit dem Ergebnis „nicht vorschriftsmäßig“ gemäß Anhang IV Nummer 10.

Der erste Bericht bezieht sich auf den Zweijahreszeitraum ab dem 1. Januar 2019.

- (2) Die Kommission legt gemäß dem in Artikel 23 Absatz 2 genannten Prüfverfahren die Durchführungsbestimmungen für das Format fest, in dem die in Absatz 1 genannten Angaben in elektronischer Form zu übermitteln sind. Solange diese Bestimmungen noch nicht festliegen, wird das standardisierte Meldeformular gemäß Anhang V verwendet.

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

## KAPITEL V

### DELEGIERTE RECHTSAKTE UND DURCHFÜHRUNGSRECHTSAKTE

#### Artikel 21

##### Delegierte Rechtsakte

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 22 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um

- Artikel 2 Absatz 1 und Anhang IV Nummer 6, falls angezeigt, zu aktualisieren, um Änderungen der Fahrzeugklassen, die sich aus Änderungen der in jenem Artikel genannten Rechtsvorschriften ergeben, ohne dass sich dabei der Anwendungsbereich dieser Richtlinie ändert, Rechnung zu tragen,
- Anhang II Nummer 2 in Bezug auf Methoden im Fall der Verfügbarkeit effizienterer und wirksamerer Prüfmethode ohne Ausweitung der zu prüfenden Positionen zu aktualisieren,
- Anhang II Nummer 2 im Anschluss an eine positive Kosten-Nutzen-Bewertung in Bezug auf die Auflistung der zu prüfenden Positionen, die Methoden, die Mängel und deren Bewertung im Fall von Änderungen der verbindlichen Vorschriften zur Typgenehmigung in den Rechtsvorschriften der Union zu Sicherheit und Umweltschutz anzupassen.

#### Artikel 22

##### Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 21 gilt für einen Zeitraum von fünf Jahren ab 19. Mai 2015. 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.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 21 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- (4) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 21 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

*Artikel 23***Ausschussverfahren**

(1) Die Kommission wird von dem in der Richtlinie 2014/45/EU genannten Ausschuss für Verkehrs- und Betriebssicherheit unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht, und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

## KAPITEL VI

**SCHLUSSBESTIMMUNGEN***Artikel 24***Berichterstattung**

(1) Bis zum 20. Mai 2016 übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Umsetzung und die Auswirkungen dieser Richtlinie. Gegenstand der Analyse in diesem Bericht sind insbesondere ihre Auswirkungen auf die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit sowie die Kosten und Nutzen der etwaigen Einbeziehung der Fahrzeuge der Klassen  $N_1$  und  $O_2$  in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie.

(2) Spätestens bis zum 20. Mai 2022 übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung und die Auswirkungen dieser Richtlinie, insbesondere im Hinblick auf die Wirksamkeit und Harmonisierung der Risikoeinstufungssysteme, vor allem bei der Festlegung eines miteinander vergleichbaren Risikoprofils der einzelnen betreffenden Unternehmen. Dieser Bericht wird um eine umfassende Folgenabschätzung ergänzt, in der Kosten und Nutzen in der gesamten Union analysiert werden. Die Folgenabschätzung wird dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens sechs Monate vor der Vorlage eines etwaigen Legislativvorschlags bereitgestellt, so dass — falls angezeigt — neue Fahrzeugklassen in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie aufgenommen werden können.

*Artikel 25***Sanktionen**

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

*Artikel 26***Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum 20. Mai 2017 die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem 20. Mai 2018 an.

In Bezug auf das Risikoeinstufungssystem nach Artikel 6 dieser Richtlinie wenden sie diese Vorschriften ab dem 20. Mai 2019 an.

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

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

*Artikel 27***Aufhebung**

Die Richtlinie 2000/30/EG wird mit Wirkung vom 20. Mai 2018 aufgehoben.

*Artikel 28***Inkrafttreten**

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

*Artikel 29***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 3. April 2014.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

M. SCHULZ

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

D. KOURKOULAS

---

## ANHANG I

## ELEMENTE DES RISIKOEINSTUFUNGSSYSTEMS

Das Risikoeinstufungssystem soll als Grundlage für eine gezielte Auswahl von Fahrzeugen dienen, die von Unternehmen verwendet werden, die hinsichtlich der Einhaltung der Vorschriften über die Wartung und die technische Überwachung eine schlechte Bilanz aufweisen. Darin sollen sowohl die Ergebnisse der regelmäßigen technischen Überwachung als auch von technischen Unterwegskontrollen berücksichtigt werden.

Im Risikoeinstufungssystem sind folgende Parameter für die Risikoeinstufung des betreffenden Unternehmens heranzuziehen:

- Anzahl der Mängel,
  - Schwere der Mängel,
  - Anzahl der technischen Unterwegskontrollen oder der regelmäßigen bzw. freiwilligen Prüfungen im Rahmen der technischen Überwachung,
  - Zeitfaktor.
1. Die Mängel sind anhand ihrer Schwere zu gewichten; dabei kommen folgende Faktoren zur Anwendung:
- gefährlicher Mangel = 40,
  - erheblicher Mangel = 10,
  - geringer Mangel = 1.
2. Zur Beurteilung der Entwicklung der Situation eines Unternehmens (Fahrzeugs) werden ältere Kontrollergebnisse (Mängel) im Vergleich zu neueren geringer gewichtet; dabei kommen folgende Faktoren zur Anwendung:
- Jahr 1 = die vergangenen 12 Monate = Faktor 3,
  - Jahr 2 = die Monate 13-24 = Faktor 2,
  - Jahr 3 = die Monate 25-36 = Faktor 1.

Dies gilt nur für die Berechnung der allgemeinen Risikoeinstufung.

3. Die Risikoeinstufung wird nach folgender Formel berechnet:

a) Formel für die allgemeine Risikoeinstufung

$$RR = \frac{(D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)}{\#C_{Y1} + \#C_{Y2} + \#C_{Y3}}$$

Dabei ist

RR = Wert der allgemeinen Risikoeinstufung

$D_{Yi}$  = Gesamtwert für die Mängel in den Jahren 1, 2, 3

$D_{Y1}$  =  $(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)$  in Jahr 1

#... = Anzahl der...

DD = gefährlichen Mängel

MaD = erheblichen Mängel

MiD = geringen Mängel

C = Kontrollen (technische Unterwegskontrollen oder regelmäßige bzw. freiwillige Prüfungen im Rahmen der technischen Überwachung) in den Jahren 1, 2, 3

b) Formel für die jährliche Risikoeinstufung

$$AR = \frac{(\#DD \times 40) + (\#MaD \times 10) + (\#MiD \times 1)}{\#C}$$

Dabei ist

AR = Wert der jährlichen Risikoeinstufung

#... = Anzahl der...

DD = gefährlichen Mängel

MaD = erheblichen Mängel

MiD = geringen Mängel

C = Prüfungen (technische Unterwegskontrollen oder regelmäßige bzw. freiwillige Prüfungen im Rahmen der technischen Überwachung)

Die jährliche Risikoeinstufung ist für die mehrjährige Bewertung der Entwicklung eines Unternehmens zu verwenden.

Die Klassifizierung von Unternehmen (Fahrzeugen) auf der Grundlage der allgemeinen Risikoeinstufung ist so durchzuführen, dass unter den erfassten Unternehmen (Fahrzeugen) die folgende Verteilung erzielt wird:

- < 30 % geringes Risiko,
  - 30-80 % mittleres Risiko,
  - > 80 % hohes Risiko.
-



## ANHANG II

## UMFANG DER TECHNISCHEN UNTERWEGSKONTROLLE

## 1. PRÜFBEREICHE

- (0) Identifizierung des Fahrzeugs
- (1) Bremsanlage
- (2) Lenkanlagen
- (3) Sichtbarkeit
- (4) Beleuchtungsanlage und Teile der elektrischen Anlage
- (5) Achsen, Räder, Reifen und Aufhängung
- (6) Fahrgestell und daran befestigte Teile
- (7) Sonstige Ausstattungen
- (8) Umweltbelastung
- (9) Zusätzliche Kontrollen bei Fahrzeugen (zur Personenbeförderung) der Fahrzeugklassen M<sub>2</sub> und M<sub>3</sub>

## 2. PRÜFANFORDERUNGEN

Positionen, die ohne Prüfgerät nicht geprüft werden können, sind mit „PG“ gekennzeichnet.

Positionen, die ohne Prüfgerät nur in begrenztem Umfang geprüft werden können, sind mit „+ PG“ gekennzeichnet.

Soweit als Verfahren „Sichtprüfung“ angegeben ist, bedeutet dies, dass der Prüfer neben der Inaugenscheinnahme die betreffenden Einrichtungen gegebenenfalls auch betätigen, ihren Geräuschpegel beurteilen oder jedes andere Prüfverfahren, das kein Prüfgerät erfordert, anwenden sollte.

Technische Unterwegskontrollen können sich auf die in Tabelle 1 aufgeführten Positionen erstrecken; dort sind auch die empfohlenen Prüfmethode aufgeführt. Durch diesen Anhang wird ein Prüfer nicht daran gehindert, zusätzliche Ausrüstung wie eine Hebebühne oder eine Prüfgrube zu verwenden.

Die Prüfung sollte mit aktuell verfügbaren Methoden und Geräten und ohne Zuhilfenahme von Werkzeugen zur Demontage oder Entfernung irgendwelcher Fahrzeugteile durchgeführt werden. Bei der Prüfung kann auch untersucht werden, ob die jeweiligen Teile und Bauteile des betreffenden Fahrzeugs den Sicherheitsanforderungen und Umweltmerkmalen entsprechen, die zum Zeitpunkt der Genehmigung bzw. der Nachrüstung in Kraft waren.

Gestattet die Bauart des Fahrzeugs keine Anwendung der Prüfmethode dieses Anhangs, so ist die Prüfung nach den empfohlenen Prüfmethode durchzuführen, die von den zuständigen Behörden akzeptiert werden.

Die „Gründe für Mangelfeststellung“ sind nicht relevant in Fällen, in denen Anforderungen betroffen sind, die zum Zeitpunkt der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme in den einschlägigen Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung oder den Nachrüstbestimmungen nicht vorgeschrieben waren.

### 3. INHALT UND METHODEN DER PRÜFUNG SOWIE BEWERTUNG VON MÄNGELN AN FAHRZEUGEN

Die Prüfung deckt alle Posten ab, die als erforderlich betrachtet werden und relevant sind, wobei insbesondere die Sicherheit der Bremsanlage, die Reifen, die Räder, das Fahrgestell und die Umweltbelastung sowie die in der folgenden Tabelle empfohlenen Methoden zu berücksichtigen sind.

Für alle Fahrzeugsysteme und -bauteile, die kontrolliert werden müssen, wird einzelfallbezogen eine Bewertung der Mängel anhand der in dieser Tabelle festgelegten Kriterien durchgeführt.

In diesem Anhang nicht aufgeführte Mängel sind entsprechend der mit ihnen verbundenen Gefährdung des Straßenverkehrs zu bewerten.

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
0. IDENTIFIZIERUNG DES FAHRZEUGS					
0.1. Kennzeichenschild (falls vorgeschrieben <sup>1)</sup> )	Sichtprüfung	a) Kennzeichenschild(er) fehlt (fehlen) oder ist (sind) so mangelhaft befestigt, dass es (sie) abfallen kann (können)		X	
		b) Beschriftung fehlt oder ist unleserlich		X	
		c) Entspricht nicht den Fahrzeugdokumenten oder -aufzeichnungen		X	
0.2. Fahrzeugidentifizierungs-/Fahrgestell-/Seriennummer	Sichtprüfung	a) Fehlt oder ist unauffindbar		X	
		b) Unvollständig, unleserlich, offensichtlich gefälscht oder entspricht nicht den Fahrzeugdokumenten		X	
		c) Unleserliche Fahrzeugdokumente oder Unstimmigkeiten	X		
1. BREMSANLAGE					
1.1. Mechanischer Zustand und Funktion					
1.1.1. Bremspedal-/Bremshebellagerung	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems  Anm.: Fahrzeuge mit Bremskraftverstärker sollten mit ausgeschaltetem Motor geprüft werden	a) Pedalachse schwergängig		X	
		b) Übermäßige Abnutzung oder Spiel		X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
1.1.2. Zustand des Pedals/des Bremshebels und Weg der Bremsbetätigungseinrichtung	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems  Anm.: Fahrzeuge mit Bremskraftverstärker sollten mit ausgeschaltetem Motor geprüft werden	a) Übermäßiger Weg oder keine ausreichende Wegreserve vorhanden  Bremsen kann nicht vollständig betätigt werden oder ist blockiert		X	X
		b) Freigängigkeit der Bremsbetätigungseinrichtung beeinträchtigt  Wenn die Funktionsfähigkeit beeinträchtigt ist	X	X	
		c) Antirutschvorrichtung auf dem Bremspedal fehlt, ist locker oder übermäßig abgenutzt		X	
1.1.3. Unterdruckpumpe oder Kompressor und Behälter	Sichtprüfung der Bauteile bei normalem Betriebsdruck. Zeitspanne bis zum Erreichen eines sicheren Betriebswertes für Vakuum oder Luftdruck sowie zuverlässige Funktion der Warnvorrichtung, des Mehrkreisschutzventils und des Überdruckventils kontrollieren	a) Luftdruck bzw. Unterdruck unzureichend für mindestens vier Bremsungen nach Ansprechen der Warneinrichtung (oder Manometeranzeige in der Gefahrzone)  unzureichend für mindestens zwei Bremsungen nach Ansprechen der Warneinrichtung (oder Manometeranzeige in der Gefahrzone)		X	X
		b) Zeit für Aufbau des Luftdrucks/Unterdrucks bis zu einem sicheren Betriebswert erfolgt nicht in der vorgegebenen Zeitspanne <sup>1</sup>		X	
		c) Mehrkreisschutzventil oder Überdruckventil funktioniert nicht		X	
		d) Luftverlust verursacht wahrnehmbaren Druckabfall oder hörbarer Luftaustritt		X	
		e) Äußere Beschädigung mit möglicher Beeinträchtigung der Funktion der Bremsanlage  Mindestbremswirkung der Hilfsbremse nicht erreicht		X	X
1.1.4. Druckwarnanzeige, Manometer	Funktionsprüfung	Druckwarnanzeige oder Manometer arbeitet fehlerhaft oder ist schadhafte	X		
		Zu niedriger Druck ist nicht feststellbar		X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
1.1.5. Handbremsventil	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	a) Betätigungseinrichtung eingerissen, beschädigt oder übermäßig abgenutzt		X	
		b) Betätigungseinrichtung unsicher an Ventil befestigt oder Ventil unsicher		X	
		c) Verbindungen locker oder Leckage im System		X	
		d) Funktion ungenügend		X	
1.1.6. Feststellbremse, Betätigungshebel, Ratsche, elektronische Feststellbremse	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	a) Ratsche sperrt nicht einwandfrei		X	
		b) Verschleiß an Hebellagerung oder Ratschenmechanismus	X		
		Übermäßiger Verschleiß		X	
		c) Übermäßiger Hebelweg wegen falscher Einstellung		X	
		d) Betätigungseinrichtung fehlt, ist beschädigt oder unwirksam		X	
e) Fehlerhafte Funktion, Warnanzeige zeigt Funktionsstörung an		X			
1.1.7. Bremsventile (Fußventile, Druckregler, Regelventile)	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems	a) Ventil beschädigt oder übermäßiger Luftaustritt Funktionsfähigkeit beeinträchtigt		X	X
		b) Übermäßiger Ölverlust am Kompressor	X		
		c) Ventil unsicher oder unsachgemäß montiert		X	
		d) Austritt von Hydraulikflüssigkeit oder Leckage Funktionsfähigkeit beeinträchtigt		X	X
1.1.8. Kupplung/Kupplungskopf für Anhängerbremsen (elektrisch und pneumatisch)	Trennen und Wiederanschießen der Bremssystemkupplung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger.	a) Absperrhahn oder selbstschließendes Kupplungskopfventil schadhaft Funktionsfähigkeit beeinträchtigt	X		
				X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
		b) Absperrhahn oder Ventil unsicher oder unsachgemäß montiert Funktionsfähigkeit beeinträchtigt	X		
		c) Übermäßige Leckage Funktionsfähigkeit beeinträchtigt		X	X
		d) Mangelhafte Funktion Bremsfunktion beeinträchtigt		X	X
1.1.9. Energievorratsbehälter/Druckluftbehälter	Sichtprüfung	a) Behälter leicht beschädigt oder leicht korrodiert Behälter schwer beschädigt, korrodiert oder undicht.	X		
		b) Entwässerungsvorrichtung unwirksam		X	
		c) Behälter unsicher oder unsachgemäß montiert		X	
1.1.10. Bremskraftverstärker, Hauptbremszylinder (hydraulische Anlagen)	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Bremskraftverstärker schadhaft oder unwirksam Funktioniert nicht		X	X
		b) Hauptbremszylinder schadhaft, aber Bremse funktioniert noch Hauptbremszylinder schadhaft oder undicht		X	X
		c) Hauptbremszylinder unsicher, aber Bremse funktioniert noch Hauptbremszylinder unsicher		X	X
		d) Bremsflüssigkeitsvorrat unzureichend, unterhalb der Mindeststandanzeige Bremsflüssigkeitsvorrat erheblich unterhalb der Mindeststandanzeige Keine Bremsflüssigkeit sichtbar	X		X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
		e) Verschluss für den Ausgleichsbehälter des Hauptbremszylinders fehlt	X		
		f) Warnleuchte für Bremsflüssigkeit leuchtet oder ist defekt	X		
		g) Mangelhafte Funktion der Warnvorrichtung für Bremsflüssigkeitsstand	X		
1.1.11. Starre Bremsleitungen	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Unmittelbare Ausfall- oder Bruchgefahr			X
		b) Leitungen oder Anschlüsse undicht (Druckluftbremssysteme)		X	
		Leitungen oder Anschlüsse undicht (Hydraulikbremssysteme)			X
		c) Leitungen beschädigt oder übermäßig korrodiert Beeinträchtigung der Bremsfunktion durch Blockieren oder unmittelbare Gefahr einer Leckage		X	X
		d) Leitungen falsch verlegt Gefahr einer Beschädigung	X	X	
1.1.12. Flexible Bremsschläuche	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Unmittelbare Ausfall- oder Bruchgefahr			X
		b) Bremsschläuche beschädigt, angescheuert, verdreht oder zu kurz Bremsschläuche beschädigt oder scheuern	X	X	
		c) Schläuche oder Anschlüsse undicht (Luftbremssysteme) Schläuche oder Anschlüsse undicht (Hydraulikbremssysteme)		X	X
		d) Schlauchausbeulung unter Druck Cord schadhaft		X	X
		e) Schläuche porös		X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
1.1.13. Bremsbeläge und Bremsklötze	Sichtprüfung	a) Belag oder Klotz übermäßig abgenutzt (Mindeststärkenanzeige erreicht)		X	
		Belag oder Klotz übermäßig abgenutzt (Mindeststärkenanzeige nicht sichtbar)			X
		b) Belag oder Klotz verschmutzt (Öl, Fett usw.) Bremswirkung beeinträchtigt		X	X
		c) Belag oder Klotz fehlt oder falsch montiert			X
1.1.14. Bremstrommeln, Brems Scheiben	Sichtprüfung	a) Trommel oder Scheibe abgenutzt Trommel oder Scheibe mit übermäßiger Riefenbildung, eingerissen, unsicher oder gebrochen		X	X
		b) Bremstrommel oder -scheibe verschmutzt (Öl, Fett usw.) Bremswirkung erheblich beeinträchtigt		X	X
		c) Fehlende Bremstrommel oder -scheibe			X
		d) Ankerplatte unsicher		X	
1.1.15. Bremsseile, -zugstangen, -hebel, -gestänge	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Seile beschädigt oder verknotet Bremswirkung beeinträchtigt		X	X
		b) Bauteil übermäßig abgenutzt oder korrodiert Bremswirkung beeinträchtigt		X	X
		c) Seil, Zugstange oder Gelenk unsicher		X	
		d) Seilführung schadhaft		X	
		e) Freigängigkeit der Bremsanlage beeinträchtigt		X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
		f) Übermäßige Hebel-/Gestängewege wegen falscher Einstellung oder übermäßigen Verschleißes		X	
1.1.16. Radbremszylinder (einschl. Federspeicher oder Hydraulikzylinder)	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Radbremszylinder gerissen oder beschädigt Bremswirkung beeinträchtigt		X	X
		b) Radbremszylinder undicht Bremswirkung beeinträchtigt		X	X
		c) Radbremszylinder unsicher oder unsachgemäß montiert Bremswirkung beeinträchtigt		X	X
		d) Radbremszylinder übermäßig korrodiert Gefahr des Versagens		X	X
		e) Unzureichender oder übermäßiger Weg des Betätigungskolbens oder der Membran Bremswirkung beeinträchtigt (zu wenig Reserveweg)		X	X
		f) Staubabdichtung beschädigt Staubabdichtung fehlt oder ist übermäßig beschädigt	X	X	
1.1.17. Bremskraftregler	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich	a) Gestänge defekt		X	
		b) Gestänge falsch eingestellt		X	
		c) Ventil klemmt oder ist unwirksam (ABS funktioniert) Ventil klemmt oder ist unwirksam		X	X
		d) Ventil fehlt (sofern vorgeschrieben)			X
		e) Schild mit Angaben zur Einstellung fehlt	X		



Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
		f) Daten unleserlich oder nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
1.1.18. Automatische Gestängesteller und -anzeige	Sichtprüfung	a) Gestängesteller ist beschädigt, klemmt oder weist übermäßigen Weg, übermäßigen Verschleiß oder falsche Einstellung auf		X	
		b) Gestängesteller defekt		X	
		c) Unsachgemäß montiert oder ersetzt		X	
1.1.19. Dauerbremsystem (soweit vorhanden oder vorgeschrieben)	Sichtprüfung	a) Anschlüsse oder Befestigungen unsicher Funktionsfähigkeit beeinträchtigt	X		X
		b) System offensichtlich schadhafte oder fehlt		X	
1.1.20. Automatische Betätigung der Anhängerbremsen	Lösen der Bremskupplung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger	Anhängerbremse setzt nicht automatisch ein, wenn Kupplung gelöst wird			X
1.1.21. Vollständiges Bremssystem	Sichtprüfung	a) Andere Systembauteile (z. B. Frostschutzmittelpumpe, Lufttrockner usw.) sind derart äußerlich beschädigt oder übermäßig korrodiert, dass das Bremssystem beeinträchtigt ist  Bremswirkung beeinträchtigt		X	X
		b) Luft- oder Frostschutzmittelaustritt  Funktionsfähigkeit des Systems beeinträchtigt	X		X
		c) Bauteil unsicher oder unsachgemäß montiert		X	
		d) Sicherheitskritische Veränderung eines Bauteils <sup>3</sup>  Bremswirkung beeinträchtigt		X	X
1.1.22. Prüfanschlüsse (soweit vorhanden oder vorgeschrieben)	Sichtprüfung	Fehlt		X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
1.1.23. Auflaufbremse	Sichtprüfung und Betätigung	Wirksamkeit unzureichend		X	
1.2. Betriebsbremse: Wirkung und Wirksamkeit					
1.2.1. Wirkung (PG)	Bei einer Prüfung auf einem Bremsprüfstand: Bremsen bis zur Höchstbremskraft steigernd betätigen	a) Ungenügende Bremskraft an einem oder mehreren Rädern		X	
		Keine Bremskraft an einem oder mehreren Rädern			X
		b) Bremskraft an einem Rad beträgt weniger als 70 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft; oder, im Falle einer Straßenprüfung, übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden		X	
		Bremskraft an einem Rad beträgt bei gelenkten Achsen weniger als 50 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft			X
		c) Bremskraft nicht abstufbar („Rupfen“)		X	
		d) Ansprechzeit der Bremse an einem der Räder zu lang		X	
1.2.2. Wirksamkeit (PG)	Prüfung auf einem Bremsprüfstand bei Gewicht wie angetroffen oder, falls aus technischen Gründen nicht möglich, in einer Straßenprüfung mit einem registrierenden Verzögerungsmessgerät <sup>(1)</sup>	Nachfolgende Mindestwerte werden nicht erreicht <sup>(2)</sup> : Klassen M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> und M <sub>3</sub> : 50 % <sup>(3)</sup> Klasse N <sub>1</sub> : 45 % Klassen N <sub>2</sub> und N <sub>3</sub> : 43 % <sup>(4)</sup> Klassen O <sub>3</sub> und O <sub>4</sub> : 40 % <sup>(5)</sup> Weniger als 50 % der obigen Werte erreicht		X	
					X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
1.3. Hilfsbremse (Notbremse), Wirkung und Wirksamkeit (falls getrennte Anlage)					
1.3.1. Wirkung (PG)	Bei einem vom Betriebsbremssystem getrennten Hilfsbremssystem ist das in 1.2.1 beschriebene Prüfverfahren anzuwenden	a) Ungenügende Bremskraft an einem oder mehreren Rädern		X	
		Keine Bremskraft an einem oder mehreren Rädern			X
		b) Bremskraft an einem Rad beträgt weniger als 70 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft. Oder, im Fall einer Straßenprüfung, übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden		X	
		Bremskraft an einem Rad beträgt bei gelenkten Achsen weniger als 50 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft.			X
		c) Bremskraft nicht abstufbar („Rupfen“)		X	
1.3.2. Wirksamkeit (PG)	Bei einem vom Betriebsbremssystem getrennten Hilfsbremssystem ist das in 1.2.2 beschriebene Prüfverfahren anzuwenden	Wirksamkeit von weniger als 50 % <sup>(6)</sup> der erforderlichen Bremskraft der Betriebsbremse gemäß 1.2.2, bezogen auf die zulässige Höchstmasse		X	
		Weniger als 50 % der oben genannten Bremswirksamkeitswerte im Verhältnis zur Masse des Fahrzeugs während der Prüfung erreicht			X
1.4. Feststellbremse: Wirkung und Wirksamkeit					
1.4.1. Leistung (PG)	Betätigung der Bremse bei der Prüfung auf einem Bremsprüfstand	Bremse einseitig ohne Wirkung oder, im Fall eines Straßentests, übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden		X	
		Weniger als 50 % der unter Nummer 1.4.2 genannten Bremswirksamkeitswerte im Verhältnis zur Masse des Fahrzeugs während der Prüfung erreicht			X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
1.4.2. Wirksamkeit (PG)	Prüfung auf einem Bremsprüfstand; andernfalls Prüfung in einer Straßenprüfung mit einem anzeigenden oder registrierenden Verzögerungsmessgerät	Abbremswirkung bei allen Fahrzeugen beträgt nicht mindestens 16 % im Verhältnis zur zulässigen Gesamtmasse oder bei Kraftfahrzeugen nicht mindestens 12 % im Verhältnis zur zulässigen Gesamtmasse der Fahrzeugkombination (es gilt der höhere Wert=  Weniger als 50 % der obigen Bremswerte im Verhältnis zur Masse des Fahrzeugs während der Prüfung erreicht		X	X
1.5. Dauerbremssystem: Wirkung	Sichtprüfung und nach Möglichkeit Prüfung auf Funktion.	a) Bremswirkung nicht abstufbar (nicht anwendbar bei Motorbremssystemen)		X	
		b) System funktioniert nicht		X	
1.6. Antiblockiersystem (ABS)	Sichtprüfung und Prüfung der Warnvorrichtung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Warnvorrichtung defekt		X	
		b) Warnvorrichtung zeigt Funktionsstörung des Systems an		X	
		c) Raddrehzahlsensoren fehlen oder sind beschädigt		X	
		d) Kabel beschädigt		X	
		e) Andere Bauteile fehlen oder sind beschädigt		X	
		f) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
1.7. Elektronisches Bremssystem (EBS)	Sichtprüfung und Prüfung der Warnvorrichtung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Warnvorrichtung defekt		X	
		b) Warnvorrichtung zeigt Funktionsstörung des Systems an		X	
		c) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
		d) Anschluss zwischen Zugfahrzeug und Anhänger ist nicht kompatibel oder fehlt			X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
1.8.	Bremsflüssigkeit	Sichtprüfung Bremsflüssigkeit verschmutzt oder weist Ablagerungen auf Unmittelbare Ausfallgefahr		X	X
2. LENKUNG					
2.1. Mechanischer Zustand					
2.1.1.	Zustand des Lenkgetriebes	Sichtprüfung der Funktion des Lenkgetriebes bei Drehen des Lenkrads	a) Gelenkwelle verzogen oder Schiebekeile abgenutzt Funktionsfähigkeit beeinträchtigt	X	X
			b) Gelenkwelle übermäßig abgenutzt Funktionsfähigkeit beeinträchtigt	X	X
			c) Gelenkwelle weist übermäßigen Weg auf Funktionsfähigkeit beeinträchtigt	X	X
			d) Leckage Tropfenbildung	X	X
2.1.2.	Befestigung des Lenkgetriebes	Sichtprüfung der Befestigung des Lenkgehäuses am Fahrgestell bei Drehen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn	a) Lenkgetriebe nicht ausreichend befestigt Befestigungen gefährlich locker oder Relativbewegung zum Fahrgestell/Aufbau sichtbar	X	X
			b) Befestigungslöcher im Fahrgestell ausgeweitet Befestigungen stark beeinträchtigt	X	X
			c) Befestigungsbolzen fehlen oder sind gebrochen Befestigungen stark beeinträchtigt	X	X
			d) Lenkgetriebe gebrochen Stabilität oder Befestigung des Gehäuses beeinträchtigt	X	X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
2.1.3. Zustand des Lenkgestänges	Sichtprüfung der Lenkungsbauteile auf Abnutzung, Bruch und Sicherheit bei Drehen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn	a) Relativbewegung der Bauteile, die befestigt sein sollten  Übermäßiges Spiel oder Gefahr des LöSENS der Verbindungen		X	X
		b) Übermäßiger Verschleiß an den Verbindungsstellen  Sehr große Gefahr des LöSENS der Verbindungen		X	X
		c) Ein Bauteil gebrochen oder verformt  Funktionsfähigkeit beeinträchtigt		X	X
		d) Sicherungseinrichtungen fehlen		X	
		e) Einstellung der Bauteile (z. B. der Spurstange oder Lenkzwischenstange) fehlerhaft		X	
		f) Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>  Funktionsfähigkeit beeinträchtigt		X	X
		g) Staubabdichtung beschädigt oder schadhaf  Staubabdichtung fehlt oder ist schwer beschädigt	X		X
2.1.4. Funktion des Lenkgestänges	Sichtprüfung der Lenkungsbauteile auf Abnutzung, Bruch und Sicherheit bei Drehen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn, während die Räder des Fahrzeugs auf dem Boden stehen und der Motor läuft (Servolenkung)	a) Lenkgestänge stößt bei Bewegung gegen befestigtes Teil des Fahrgestells		X	
		b) Lenkanschläge funktionieren nicht oder fehlen		X	
2.1.5. Servolenkung	Prüfung des Lenkungssystems auf Leckage und Prüfung des Füllstands des Hydraulikbehälters (falls sichtbar). Prüfung der Funktion des Servolenkungssystems, während die Räder des Fahrzeugs auf dem Boden stehen und der Motor läuft.	a) Flüssigkeitsleck		X	
		b) Flüssigkeit unzureichend (unterhalb der Mindeststandanzeige)  Flüssigkeitsvorrat unzureichend		X	X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
		c) Mechanismus funktioniert nicht Lenkung beeinträchtigt		X	X
		d) Mechanismus gebrochen oder unsicher Lenkung beeinträchtigt		X	X
		e) Einstellung fehlerhaft oder Bauteile stoßen aneinander Lenkung beeinträchtigt		X	X
		f) Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup> Lenkung beeinträchtigt		X	X
		g) Kabel/Schläuche beschädigt oder übermäßig korrodiert Lenkung beeinträchtigt		X	X

## 2.2. Lenkrad, Lenksäule und Lenkstange

2.2.1. Zustand des Lenkrads	Drücken und Ziehen des Lenkrads in Längsrichtung der Lenksäule, Drücken des Lenkrads in verschiedene Richtungen im rechten Winkel zur Lenksäule, während die Räder des Fahrzeugs auf dem Boden stehen. Sichtprüfung des Spiels und des Zustands der beweglichen Kupplungen oder Antriebsgelenke	a) Relativbewegung zwischen Lenkrad und Lenksäule wegen Lockerung Sehr große Gefahr des LöSENS der Verbindungen		X	X
		b) Sicherungseinrichtung auf Lenkradnabe fehlt. Sehr große Gefahr des LöSENS der Verbindungen		X	X
		c) Lenkradnabe, -kranz, oder -speichen gebrochen oder locker Sehr große Gefahr des LöSENS der Verbindungen		X	X
		d) Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>		X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
2.2.2. Lenksäule und Lenkungs- dämpfer	Drücken und Ziehen des Lenkrads in Längsrichtung der Lenksäule, Drücken des Lenkrads in verschiedene Richtungen rechtwinkelig zur Lenksäule. Sichtprüfung des Spiels und des Zustands der beweglichen Kupplungen oder Antriebsgelenke.	a) Übermäßiger Aufwärts- oder Abwärtsweg des Lenkradzentrum		X	
		b) Übermäßiges Radialspiel der Lenksäule		X	
		c) Flexible Kupplung beschädigt		X	
		d) Befestigung schadhaft  Sehr große Gefahr des LöSENS der Verbindungen		X	X
		e) Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>			X
2.3. Lenkungsspiel	Leichtes Drehen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn soweit wie möglich, ohne dabei eine Bewegung der geradeaus gerichteten Räder zu verursachen (bei laufendem Motor im Fall einer Servolenkung). Sichtprüfung der Freigängigkeit	Übermäßiges freies Spiel in der Lenkung (z. B. Bewegung eines Punktes auf dem Lenkradkranz beträgt mehr als ein Fünftel des Lenkraddurchmessers) oder Spiel nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>  Sichere Lenkung beeinträchtigt		X	X
2.4. Spureinstellung (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung	Offensichtlich fehlerhafte Einstellung	X		
		Geradeausfahren beeinträchtigt; Richtungsstabilität beeinträchtigt		X	
2.5. Drehkranz	Sichtprüfung oder Prüfung mittels eines speziell angepassten Radspieldetektors	a) Bauteil leicht beschädigt  Bauteil schwer beschädigt oder eingerissen		X	X
		b) Übermäßiges Spiel  Geradeausfahren beeinträchtigt; Richtungsstabilität beeinträchtigt		X	X
		c) Befestigung schadhaft  Befestigung stark beeinträchtigt		X	X



Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
2.6. Elektronische Servolenkung (EPS)	Sichtprüfung und Prüfung der Übereinstimmung zwischen dem Winkel des Lenkrads und dem der Räder beim Ein-/Ausschalten des Motors und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) EPS-Störungsanzeige (MIL) weist auf Fehler im System hin		X	
		b) Lenkhilfe funktioniert nicht		X	
		c) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
3. SICHT					
3.1. Sichtfeld	Sichtprüfung vom Fahrersitz aus	Behinderung des Sichtfelds des Fahrers, wodurch seine Sicht nach vorne oder zur Seite beeinträchtigt wird (außerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer)	X		
		Sicht innerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer beeinträchtigt oder Außenspiegel nicht sichtbar		X	
3.2. Scheiben	Sichtprüfung	a) Glas- oder (falls zugelassen) Kunststoff-Scheiben gesprungen oder verfärbt (außerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer)	X		
		Sicht innerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer beeinträchtigt oder Außenspiegel nicht sichtbar		X	
		b) Glas- oder Kunststoff-Scheiben (einschließlich reflektierender oder getönter Folien) nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> (außerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer)	X		
		Sicht innerhalb des Wischbereichs der Scheibenwischer beeinträchtigt oder Außenspiegel nicht sichtbar		X	
		c) Glas- oder Kunststoff-Scheiben in unzulässigem Zustand		X	
		Sicht im Wischbereich der Scheibenwischer stark beeinträchtigt			X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
3.3. Rückspiegel oder Rückblinkeinrichtung	Sichtprüfung	a) Rückspiegel oder Rückblinkeinrichtung fehlt oder Montage nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> (mindestens zwei Rückblinkeinrichtungen vorhanden)  Weniger als zwei Rückblinkeinrichtungen vorhanden	X		
		b) Rückspiegel oder Rückblinkeinrichtung leicht beschädigt oder locker  Rückspiegel oder Rückblinkeinrichtung unwirksam, schwer beschädigt, locker oder unsicher	X	X	
		c) Erforderliches Sichtfeld nicht erfasst		X	
3.4. Scheibenwischer	Sichtprüfung und Betätigung	a) Scheibenwischer funktionieren nicht oder fehlen		X	
		b) Wischblätter defekt  Wischblatt fehlt oder ist offensichtlich defekt	X	X	
3.5. Scheibenwaschanlage	Sichtprüfung und Betätigung	Waschanlage funktioniert nicht ordnungsgemäß (Pumpe funktioniert, aber fehlende Waschflüssigkeit oder Wasserstrahl falsch ausgerichtet)	X		
		Waschanlage funktioniert nicht		X	
3.6. Antibeschlagsystem (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	System funktioniert nicht oder ist offensichtlich defekt	X		
4. LEUCHTEN, REFLEKTOREN UND ELEKTRISCHE ANLAGE					
4.1. Frontscheinwerfer					
4.1.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Scheinwerfer/Lichtquelle defekt oder fehlt (Mehrfachlicht/mehrere Lichtquellen; bei LED bis 1/3 funktionsuntüchtig)  Einzel-Scheinwerfer/Einzel-Lichtquellen; bei LED Sicht stark beeinträchtigt	X		
				X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
		b) Projektionssystem (Reflektor und Linse bzw., Streu-/Abschlusscheibe) leicht defekt	X		
		Projektionssystem (Reflektor und Linse bzw. Streu-/Abschlusscheibe) stark defekt oder fehlt		X	
		c) Leuchte nicht sicher befestigt		X	
4.1.2. Ausrichtung	Sichtprüfung und Betätigung	a) Frontscheinwerfer: erhebliche Fehleinstellung		X	
		b) Lichtquelle nicht ordnungsgemäß montiert			
4.1.3. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> (Anzahl der gleichzeitig leuchtenden Scheinwerfer)	X		
		Höchstzulässige Helligkeit nach vorn überschritten		X	
		b) Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt		X	
4.1.4. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	a) Scheinwerfer, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
		b) Gegenstände auf der Streu-/Abschlusscheibe oder der Lichtquelle, die offensichtlich die Leuchtkraft reduzieren oder die Lichtfarbe verändern		X	
		c) Lichtquelle und Scheinwerfer nicht kompatibel		X	
4.1.5. Niveauregulierungseinrichtung (falls vorgeschrieben)	Sichtprüfung und Betätigung (soweit möglich)	a) Vorrichtung funktioniert nicht		X	
		b) Manuelle Vorrichtung kann vom Fahrersitz aus nicht betätigt werden		X	
4.1.6. Scheinwerferwaschanlage (falls vorgeschrieben)	Sichtprüfung und Betätigung (soweit möglich)	Vorrichtung funktioniert nicht	X		
		Bei Gasentladungsluchten		X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
4.2. Begrenzungs- und Schlussleuchten, Seitenmarkierungsleuchten, Umrissleuchten sowie Tagfahrleuchten					
4.2.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Lichtquelle defekt		X	
		b) Streu-/Abschlusscheibe schadhaf		X	
		c) Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt	X		X
4.2.2. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Schlussleuchten und Seitenmarkierungsleuchten können ausgeschaltet werden, wenn die Scheinwerfer eingeschaltet sind		X	X
		b) Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt		X	
4.2.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Rotes Licht nach vorn oder weißes Licht nach hinten; stark verringerte Leuchtkraft	X		X
		b) Gegenstände auf der Streu-/Abschlusscheibe oder der Lichtquelle, die die Leuchtkraft reduzieren oder die Lichtfarbe verändern Rotes Licht nach vorn oder weißes Licht nach hinten; stark verringerte Leuchtkraft	X		X
4.3. Bremsleuchten					
4.3.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle; bei LED bis zu 1/3 nicht funktionstüchtig) Einzel-Lichtquellen; bei LED weniger als 2/3 funktionstüchtig Keine Lichtquelle funktionstüchtig	X		X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
		b) Streu-/Abschlussseibe leicht beschädigt (kein Einfluss auf Lichtausstrahlung)  Streu-/Abschlussseibe schwer beschädigt (Lichtausstrahlung beeinträchtigt)	X	X	
		c) Leuchte nicht sicher befestigt  Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt	X	X	
4.3.2. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>  Funktionsverzögerung  Funktioniert nicht	X	X	X
		b) Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt		X	
4.3.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>  Weißes Licht nach hinten ausgestrahlt; stark verringerte Leuchtkraft	X	X	
4.4. Fahrtrichtungsanzeiger und Warnblinkleuchten					
4.4.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle; bei LED bis zu 1/3 nicht funktionstüchtig)  Einzel-Lichtquellen; bei LED weniger als 2/3 funktionstüchtig	X	X	
		b) Streu-/Abschlussseibe leicht beschädigt (kein Einfluss auf Lichtausstrahlung)  Streu-/Abschlussseibe schwer beschädigt (Lichtausstrahlung beeinträchtigt)	X	X	
		c) Leuchte nicht sicher befestigt  Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt	X	X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
4.4.2. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>  Keine Funktion	X		
4.4.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
4.4.4. Blinkfrequenz	Sichtprüfung und Betätigung	Blinkgeschwindigkeit nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> (Blinkfrequenz weicht um mehr als 25 % ab)	X		
4.5. Nebelscheinwerfer und Nebelschlussleuchten					
4.5.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle; bei LED bis zu 1/3 nicht funktionstüchtig)  Einzel-Lichtquellen; bei LED weniger als 2/3 funktionstüchtig	X		
		b) Streu-/Abschlusscheibe leicht beschädigt (kein Einfluss auf Lichtausstrahlung)  Streu-/Abschlusscheibe schwer beschädigt (Lichtausstrahlung beeinträchtigt)	X		
		c) Leuchte nicht sicher befestigt  Sehr große Gefahr, dass die Leuchte abfällt oder der Gegenverkehr geblendet wird	X		
4.5.2. Ausrichtung (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	Nebelscheinwerfer nicht korrekt waagrecht eingestellt, wenn die Lichtverteilung eine Hell-Dunkel-Grenze hat (Hell-Dunkel-Grenze zu niedrig)  Hell-Dunkel-Grenze über der der Scheinwerfer für Abblendlicht	X		
4.5.3. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>  Funktioniert nicht	X		

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
4.5.4. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
		b) Systemfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
4.6. Rückfahrscheinwerfer					
4.6.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Lichtquelle defekt	X		
		b) Streu-/Abschlusscheibe beschädigt	X		
		c) Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt	X		X
4.6.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
		b) Systemfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
4.6.3. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Rückfahrscheinwerfer kann eingeschaltet werden, obwohl Rückwärtsgang nicht eingelegt ist	X		X
4.7. Hintere Kennzeichenbeleuchtung					
4.7.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte strahlt direktes oder weißes Licht nach hinten aus	X		
		b) Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle) Lichtquelle defekt (Einzel-Lichtquelle)	X		X
		c) Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt	X		X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
4.7.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	Systemfunktion nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
4.8. Rückstrahler, auffällige (retroflektierende) Markierung und hintere Kennzeichnungstafeln					
4.8.1. Zustand	Sichtprüfung	a) Rückstrahleinrichtung defekt oder beschädigt Rückstrahlung beeinträchtigt	X		
		b) Rückstrahler nicht sicher befestigt Können abfallen	X		
4.8.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung	Vorrichtung, reflektierte Lichtfarbe oder Position nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Fehlen gänzlich oder strahlen rotes Licht nach vorn oder weißes Licht nach hinten zurück		X	X
4.9. Kontrollleuchten für das Beleuchtungssystem					
4.9.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	Funktionieren nicht	X		
		Funktionieren nicht für Fernlicht oder Nebelschlussleuchte		X	
4.9.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften <sup>1</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
4.10. Elektrische Verbindungen zwischen Zugfahrzeug und Anhänger oder Sattelanhänger	Sichtprüfung: falls möglich, Prüfung des Stromdurchgangs der Verbindung	a) Unbewegliche Bauteile nicht sicher befestigt Fassung locker	X		
		b) Isolierung beschädigt oder schadhaft Kann Kurzschluss verursachen	X		
		c) Elektrische Verbindungen des Zugfahrzeugs oder des Anhängers funktionieren nicht einwandfrei Bremsleuchten des Anhängers funktionieren überhaupt nicht		X	X



Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
4.11. Elektrische Leitungen	Sichtprüfung, einschließlich des Motorraums (soweit einschlägig)	a) Leitungen unsicher oder ungenügend gesichert  Halterungen locker, berühren scharfe Kanten, Anschlüsse könnten sich lösen  Leitungen könnten heiße Teile, sich drehende Teile oder den Boden berühren; Anschlüsse haben sich gelöst (für Bremsung und Lenkung wichtige Teile)	X	X	X
		b) Leitungen leicht schadhaft  Leitungen sehr schadhaft  Leitungen äußerst schadhaft (für die Bremsung und Lenkung wichtige Teile)	X	X	X
		c) Isolierung beschädigt oder schadhaft  Kann Kurzschluss verursachen  Erhebliche Brandgefahr, Funkenbildung	X	X	X
4.12. Nicht obligatorische Scheinwerfer und Rückstrahler (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	a) Eine eingebaute Leuchte/ein eingebauter Rückstrahler nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>  Rotes Licht wird nach vorn oder weißes Licht nach hinten ausgestrahlt/reflektiert	X	X	
		b) Funktion der Leuchte nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>  Aufgrund der Anzahl der gleichzeitig leuchtenden Scheinwerfer wird die zulässige Helligkeit überschritten; rotes Licht wird nach vorn oder weißes Licht nach hinten ausgestrahlt	X	X	
		c) Leuchte/Rückstrahler nicht sicher befestigt  Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt	X	X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
4.13. Batterie(n)	Sichtprüfung	a) Unsicher  Unsachgemäß befestigt. Kann Kurzschluss verursachen.	X		
		b) Leckage  Austreten gefährlicher Stoffe	X	X	
		c) Schalter (sofern vorgeschrieben) defekt		X	
		d) Sicherungen (sofern vorgeschrieben) defekt		X	
		e) Belüftung (sofern vorgeschrieben) unzureichend		X	
5. AXSEN, RÄDER, REIFEN UND AUFHÄNGUNG					
5.1. Achsen					
5.1.1. Achsen (+ PG)	Sichtprüfung mit Prüfung mittels eines Radspieldetektors, falls vorhanden	a) Achse gebrochen oder verbogen			X
		b) Unsichere Befestigung am Fahrzeug  Stabilität beeinträchtigt, Funktionsfähigkeit beeinträchtigt; übermäßiges Spiel an den Befestigungspunkten		X	X
		c) Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>  Stabilität beeinträchtigt, Funktionsfähigkeit beeinträchtigt, Abstand zu anderen Fahrzeugteilen oder Bodenfreiheit unzureichend		X	X
5.1.2. Achsschenkelbolzen (+ PG)	Sichtprüfung mit Prüfung mittels eines Radspieldetektors, falls vorhanden. Aufbringen einer vertikalen oder lateralen Kraft auf jedes Rad und Beobachten des Ausmaßes der Bewegung zwischen Achsträger und Achsschenkel	a) Achsschenkel gebrochen			X
		b) Achsschenkelbolzen und/oder -buchse übermäßig abgenutzt  Kann/können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt		X	X
		c) Übermäßige Bewegung zwischen Achsschenkel und Achsträger  Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt		X	X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
		d) Achsschenkelbolzen in der Lagerung locker  Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt		X	X
5.1.3. Radlager (+ PG)	Sichtprüfung und Prüfung mittels eines Radspieldetektors, falls vorhanden. Ruckartiges Bewegen des Rades oder Aufbringen einer lateralen Kraft auf jedes Rad und Beobachten der Kippbewegung des Rades im Verhältnis zum Achsschenkel	a) Übermäßiges Spiel in einem Radlager  Richtungsstabilität beeinträchtigt; Gefahr der Zerstörung		X	X
		b) Radlager schwergängig oder klemmt  Gefahr der Überhitzung; Gefahr der Zerstörung		X	X
5.2. Räder und Reifen					
5.2.1. Radnabe	Sichtprüfung	a) Eine Radmutter oder ein Radbolzen fehlt oder ist locker  Befestigung fehlt oder ist so locker, dass die Verkehrssicherheit sehr stark beeinträchtigt ist		X	X
		b) Nabe abgenutzt oder beschädigt  Nabe abgenutzt oder beschädigt, so dass die sichere Befestigung der Räder beeinträchtigt ist		X	X
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			X
		b) Felgenringe unsachgemäß montiert  Könnten sich lösen		X	X
		c) Rad stark verbogen oder abgenutzt  Sichere Befestigung an der Radnabe beeinträchtigt; sichere Befestigung des Reifens beeinträchtigt		X	X
		d) Größe, technische Ausführung, Kompatibilität oder Typ des Rades nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> , so dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird		X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
5.2.3. Reifen	Sichtprüfung des gesamten Reifens durch Vor- und Rückwärtsrollen des Fahrzeugs	a) Reifengröße, Tragfähigkeit, Genehmigungszeichen oder Geschwindigkeitskategorie nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> , so dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird  Unzureichende Tragfähigkeit oder Geschwindigkeitskategorie für den tatsächlichen Gebrauch; Reifen berührt andere unbewegliche Fahrzeugteile, so dass sicheres Fahren beeinträchtigt ist		X	X
		b) Reifen unterschiedlicher Größe auf derselben Achse oder an Zwillingsrädern		X	
		c) Reifen unterschiedlicher Bauart (Radial-/Diagonalreifen) auf derselben Achse		X	
		d) Reifen schwer beschädigt oder eingeschnitten  Cord sichtbar oder beschädigt		X	X
		e) Profiltiefe der Reifen: Abnutzungsanzeiger wird sichtbar.  Profiltiefe der Reifen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	X
		f) Reifen scheuern an anderen Bauteilen (flexible Spritzschutzvorrichtungen)  Reifen scheuern an anderen Bauteilen (sicheres Fahren nicht beeinträchtigt)	X	X	
		g) Nachgeschnittene Reifen nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>  Cord-Schutzschicht beeinträchtigt		X	X
5.3. Aufhängung					
5.3.1. Federn und Stabilisatoren (+ PG)	Sichtprüfung und Prüfung mittels eines Radspieldetektors, falls vorhanden	a) Federn unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt  Relativbewegung sichtbar, Befestigungen extrem locker		X	X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
		b) Federbauteil beschädigt oder gebrochen.  Hauptfeder(-blatt) oder zusätzliche Federblätter sehr schwer beeinträchtigt		X	X
		c) Feder fehlt.  Hauptfeder(-blatt) oder zusätzliche Federblätter sehr schwer beeinträchtigt		X	X
		d) Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>  Abstand zu anderen Fahrzeugteilen unzureichend; Federungssystem funktioniert nicht		X	X
5.3.2. Schwingungsdämpfer	Sichtprüfung	a) Schwingungsdämpfer unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt  Schwingungsdämpfer locker	X	X	
		b) Schwingungsdämpfer beschädigt und erhebliche Leckage oder Funktionsstörung		X	
		c) Schwingungsdämpfer fehlt		X	
5.3.3. Drehstäbe, Führungslenker, Dreiecklenker und Aufhängungsarme (+ PG)	Sichtprüfung und Prüfung mittels eines Radspieldetektors, falls vorhanden	a) Bauteil unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt  Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt		X	X
		b) Bauteil beschädigt oder übermäßig korrodiert  Stabilität des Bauteils beeinträchtigt oder Bauteil gebrochen		X	X
		c) Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>  Abstand zu anderen Fahrzeugteilen unzureichend; System funktioniert nicht		X	X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
5.3.4. Aufhängungsgelenke (+ PG)	Sichtprüfung und Prüfung mittels eines Radspieldetektors, falls vorhanden	a) Achsschenkelbolzen und/oder -buchsen oder Aufhängungsgelenke übermäßig abgenutzt  Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt		X	X
		b) Staubabdichtung stark verschlissen  Staubabdichtung fehlt oder gerissen	X	X	
5.3.5. Luftfederung	Sichtprüfung	a) System funktioniert nicht			X
		b) Ein Bauteil ist derart beschädigt, verändert oder schadhaf, dass dadurch die Funktion des Systems beeinträchtigt würde  Funktionsfähigkeit des Systems stark beeinträchtigt		X	X
		c) Hörbare Systemleckage		X	
		d) Sicherheitskritische Veränderung		X	
6. FAHRGESTELL UND DARAN BEFESTIGTE TEILE					
6.1. Fahrgestell oder Rahmen und daran befestigte Teile					
6.1.1. Allgemeiner Zustand	Sichtprüfung	a) Längs- oder Querträger des Rahmens leicht rissig oder verformt  Längs- oder Querträger des Rahmens stark rissig oder verformt		X	X
		b) Verstärkungsplatten oder Befestigungen unsicher  Mehrheit der Befestigungen locker; Festigkeit der Teile unzureichend		X	X
		c) Übermäßig korrodiert, so dass die Stabilität des Aufbaus beeinträchtigt wird  Festigkeit der Teile unzureichend		X	X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
6.1.2. Abgasführungen und Schalldämpfer	Sichtprüfung	a) Auspuffanlage unsicher oder undicht		X	
		b) Abgase dringen in Fahrer- oder Fahrgastraum ein Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen		X	X
6.1.3. Kraftstofftank und Kraftstoffleitungen (einschl. Heizungskraftstofftank und Leitungen)	Sichtprüfung und Prüfung mittels Leckagedetektor im Fall von LPG/CNG/LNG-Systemen	a) Tank oder Leitungen unsicher, dadurch besondere Brandgefahr			X
		b) Kraftstoffaustritt oder fehlender oder undichter Tankdeckel Brandgefahr; übermäßiges Austreten gefährlicher Stoffe		X	X
		c) Leitungen angescheuert Leitungen beschädigt	X		X
		d) Kraftstoffabsperrrventil (falls vorgeschrieben) funktioniert nicht einwandfrei		X	
		e) Brandgefahr aufgrund — Kraftstoffaustritts — eines mangelhaft abgeschirmten Kraftstofftanks oder Auspuffs — des Zustands des Motorraums			X
		f) LPG/CNG/LNG- oder Wasserstoffsystem nicht vorschriftsgemäß, Teil des Systems defekt <sup>1</sup>			X
6.1.4. Stoßstangen, seitlicher und hinterer Unterfahrschutz	Sichtprüfung	a) Locker oder beschädigt, dadurch Verletzungsgefahr bei Berührung oder Kontakt Teile können abfallen; Funktionsfähigkeit stark beeinträchtigt		X	X
		b) Einrichtung offensichtlich nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
6.1.5. Reserverad-halter (falls montiert)	Sichtprüfung	a) Reserveradhalter nicht in einwandfreiem Zustand	X		
		b) Reserveradhalter gebrochen oder unsicher		X	
		c) Reserverad unsicher am Halter befestigt Sehr große Gefahr, dass das Reserverad abfällt		X	X
6.1.6. Mechanische Verbindungseinrichtung und Abschleppvorrichtungen (+ PG)	Sichtprüfung auf Abnutzung und einwandfreie Funktion, mit besonderer Aufmerksamkeit auf Sicherungsvorrichtungen, und/oder Verwenden einer Prüfleere	a) Bauteil beschädigt, defekt oder eingerissen (wenn nicht in Betrieb) Bauteil beschädigt, defekt oder eingerissen (wenn in Betrieb)		X	X
		b) Bauteil übermäßig abgenutzt Unterhalb der Verschleißmarkierung		X	X
		c) Befestigung schadhaft Befestigung locker, dadurch sehr große Gefahr des Abfallens		X	X
		d) Sicherungsvorrichtung fehlt oder funktioniert nicht einwandfrei		X	
		e) Anhänge-Anzeige funktioniert nicht		X	
		f) Kennzeichen oder Leuchte verdeckt (wenn nicht in Verwendung) Kennzeichen nicht lesbar (wenn nicht in Verwendung)	X		X
		g) Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup> (sekundäre Teile) Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup> (primäre Teile)		X	X
		h) Verbindungseinrichtung zu schwach, nicht kompatibel oder Anhängervorrichtung nicht vorschriftsgemäß			X



Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
6.1.7. Übermittlung	Sichtprüfung	a) Sicherungsbolzen locker oder fehlen  Sicherungsbolzen locker oder fehlen, so dass die Verkehrssicherheit erheblich gefährdet ist		X	X
		b) Antriebswellenlager übermäßig abgenutzt  Sehr große Gefahr des LöSENS oder Versagens		X	X
		c) Antriebswellengelenke oder Antriebsketten/-riemen übermäßig abgenutzt  Sehr große Gefahr des LöSENS oder Versagens		X	X
		d) Flexible Kupplung beschädigt  Sehr große Gefahr des LöSENS oder Versagens		X	X
		e) Welle beschädigt oder verbogen		X	
		f) Lagergehäuse gebrochen oder unsicher  Sehr große Gefahr des LöSENS oder Versagens		X	X
		g) Staubabdichtung stark verschlissen  Staubabdichtung nicht vorhanden oder gerissen	X	X	
		h) Unzulässige Veränderung am Antriebssystem		X	
6.1.8. Motorbefestigungen	Sichtprüfung	Befestigungen schadhafT, offensichtlich und schwer beschädigt  Befestigungen locker oder gebrochen		X	X
6.1.9 Motorleistung (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Betätigungseinrichtung verändert, dadurch Beeinträchtigung der Sicherheit und/oder des Umweltverhaltens		X	
		b) Motor verändert, dadurch Beeinträchtigung der Sicherheit und/oder des Umweltverhaltens			X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
6.2. Führerhaus und Karosserie					
6.2.1. Zustand	Sichtprüfung	a) Verkleidung oder Bauteil locker oder beschädigt, dadurch Verletzungsgefahr  Können abfallen		X	X
		b) Karoseriesäule unsicher  Stabilität beeinträchtigt		X	X
		c) Eindringen von Motor- oder Abgasen  Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen		X	X
		d) Sicherheitskritische Veränderung <sup>3</sup>  Ungenügender Abstand zu sich drehenden oder sich bewegenden Teilen und zur Straße		X	X
6.2.2. Befestigung	Sichtprüfung	a) Karosserie oder Führerhaus unsicher  Stabilität beeinträchtigt		X	X
		b) Karosserie/Führerhaus sitzt offensichtlich nicht korrekt ausgerichtet auf dem Fahrgestell		X	
		c) Befestigung der Karosserie/des Führerhauses am Fahrgestell oder Querträger unsicher oder fehlt, falls symmetrisch  Befestigung der Karosserie/des Führerhauses am Fahrgestell oder Querträger unsicher oder fehlt, so dass die Verkehrssicherheit erheblich gefährdet ist		X	X
		d) Befestigungspunkte der selbsttragenden Karosserie übermäßig korrodiert  Stabilität beeinträchtigt		X	X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
6.2.3. Türen und Türansschläge	Sichtprüfung	a) Tür öffnet oder schließt nicht einwandfrei		X	
		b) Tür kann sich versehentlich öffnen oder bleibt nicht geschlossen (Schiebetüren)		X	
		Tür kann sich versehentlich öffnen oder bleibt nicht geschlossen (Drehtüren)			X
		c) Tür, Scharniere, Anschläge oder Holm schadhaft	X		
		Tür, Scharniere, Anschläge oder Holm fehlen oder sind locker		X	
6.2.4. Boden	Sichtprüfung	Boden unsicher oder schwer beschädigt		X	
		Stabilität unzureichend			X
6.2.5. Fahrersitz	Sichtprüfung	a) Sitzstruktur defekt		X	
		Sitz locker			X
		b) Einstellmechanismus funktioniert nicht einwandfrei		X	
		Sitz bewegt sich oder Rückenlehne kann nicht festgestellt werden			X
6.2.6. Andere Sitze	Sichtprüfung	a) Sitze defekt oder unsicher (sekundäre Teile)	X		
		Sitze defekt oder unsicher (primäre Teile)		X	
		b) Montage der Sitze nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
		Zulässige Anzahl der Sitze überschritten; Anordnung der Sitze nicht genehmigungsgemäß		X	
6.2.7. Betätigungseinrichtungen	Sichtprüfung und Betätigung	Eine für den sicheren Betrieb des Fahrzeugs erforderliche Betätigungseinrichtung funktioniert nicht einwandfrei		X	
		Sicherer Betrieb beeinträchtigt			X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
6.2.8. Trittstufen/Einstieg	Sichtprüfung	a) Stufe oder Sprosse unsicher Stabilität unzureichend	X		
		b) Zustand von Stufe oder Sprosse birgt Verletzungs- gefahr für Nutzer		X	
6.2.9. Andere interne und externe Zubehörteile und Ausrüstun- gen	Sichtprüfung	a) Befestigung anderer Zubehörteile oder Ausrüstungen defekt		X	
		b) Andere Zubehörteile oder Ausrüstungen nicht vor- schriftsgemäß <sup>1</sup> Zubehörteile können Verletzungen verursachen; siche- rer Betrieb beeinträchtigt	X		X
		c) Hydraulische Einrichtung undicht Übermäßiges Austreten gefährlicher Stoffe	X		X
6.2.10. Radabdeckungen (Kotflügel), Spritzschutzvorrichtung	Sichtprüfung	a) Fehlen, sind locker oder schwer korrodiert Können Verletzungen verursachen; können abfallen	X		X
		b) Ungenügender Abstand zum Reifen/Rad (Spritz- schutz) Ungenügender Abstand zum Reifen/Rad (Radabde- ckungen)	X		X
		c) Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Unzureichende Abdeckung der Reifenlauffläche	X		X
7. SONSTIGE AUSSTATTUNG					
7.1. Sicherheitsgurte/Gurtschlösser und Rückhaltesysteme					
7.1.1. Montagesicherheit der Sicher- heitsgurte/Gurtschlösser	Sichtprüfung	a) Verankerungspunkt schwer beschädigt Stabilität beeinträchtigt		X	X
		b) Verankerung locker		X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
7.1.2. Zustand der Sicherheitsgurte/ Gurtschlösser	Sichtprüfung und Betätigung	a) Vorgeschriebener Sicherheitsgurt fehlt oder ist nicht montiert		X	
		b) Sicherheitsgurt beschädigt Einschnitt oder Anzeichen für Überdehnung	X	X	
		c) Sicherheitsgurt nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
		d) Gurtschloss beschädigt oder funktioniert nicht einwandfrei		X	
		e) Retraktor beschädigt oder funktioniert nicht einwandfrei		X	
7.1.3. Gurtkraftbegrenzer	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Kraftbegrenzer fehlt offensichtlich oder ist nicht für das Fahrzeug geeignet		X	
		b) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
7.1.4. Gurtstraffer	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Gurtstraffer fehlt oder ist offensichtlich nicht für das Fahrzeug geeignet		X	
		b) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
7.1.5. Airbag	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Airbags fehlen offensichtlich oder sind nicht für das Fahrzeug geeignet.		X	
		b) Airbag offensichtlich nicht funktionstüchtig		X	
		c) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
7.1.6. Zusätzliche Rückhaltesysteme (SRS)	Sichtprüfung der Störungsanzeige (MIL) und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) SRS-Störungsanzeige (MIL) weist auf Fehler im System hin		X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
		b) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
7.2. Feuerlöscher (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung	a) Fehlt		X	
		b) Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Falls vorgeschrieben (z. B. Taxis, Stadt- und Reisebusse usw.)	X	X	
7.3. Schlösser und Diebstahlsicherungen	Sichtprüfung und Betätigung	a) Diebstahlsicherung funktioniert nicht und verhindert nicht das Anfahren des Fahrzeugs	X		
		b) Defekt Sperrt oder blockiert unbeabsichtigt		X	X
7.4. Warndreieck (falls vorgeschrieben) (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung	a) Fehlt oder ist unvollständig	X		
		b) Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
7.5. Verbandskasten (falls vorgeschrieben) (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung	Fehlt, unvollständig oder nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>	X		
7.6. Unterlegkeil(e) (falls vorgeschrieben) (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung	Fehlen oder sind nicht in gutem Zustand, Stabilität oder Abmessungen unzureichend		X	
7.7. Vorrichtung für akustische Warnungen	Sichtprüfung und Betätigung	a) Funktioniert nicht ordnungsgemäß. Keine Funktion	X	X	
		b) Betätigungseinrichtung unsicher	X		
		c) Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> Erzeugter Ton kann mit offiziellen Sirenen verwechselt werden	X	X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
7.8. Tachometer	Sichtprüfung oder Betrieb während eines Straßentests oder elektronische Prüfung	a) Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> eingebaut Fehlt (falls vorgeschrieben)	X		
		b) Funktionsfähigkeit beeinträchtigt Keine Funktion	X	X	
		c) Keine ausreichende Beleuchtung Überhaupt keine Beleuchtung	X	X	
7.9. Kontrollgerät (falls eingebaut/vorgeschrieben)	Sichtprüfung	a) Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> eingebaut		X	
		b) Funktioniert nicht		X	
		c) Verplombung schadhaft oder fehlt		X	
		d) Einbauschild fehlt, ist unleserlich oder veraltet		X	
		e) Unbefugter Eingriff oder Manipulation offensichtlich		X	
		f) Größe der Reifen entspricht nicht den Kalibrierungsparametern		X	
7.10. Geschwindigkeitsbegrenzer (falls eingebaut/vorgeschrieben) (+ PG)	Sichtprüfung und Betätigung (falls Prüfgeräte vorhanden)	a) Nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup> eingebaut		X	
		b) Funktioniert offensichtlich nicht		X	
		c) Abregelgeschwindigkeit falsch eingestellt (falls geprüft)		X	
		d) Verplombung schadhaft oder fehlt		X	
		e) Einbauschild fehlt oder ist unleserlich		X	
		f) Größe der Reifen entspricht nicht den Kalibrierungsparametern		X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
7.11. Kilometerzähler (falls vorhanden) (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Offensichtlich manipuliert (Betrug), um den Kilometerstand eines Fahrzeugs zu verringern oder falsch darzustellen		X	
		b) Funktioniert offensichtlich nicht		X	
7.12. Fahrdynamik-regelung (Electronic Stability Control, ESC) (falls eingebaut/vorgeschrieben)(X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und/oder Verwendung der elektronischen Fahrzeugschnittstelle	a) Raddrehzahlsensoren fehlen oder sind schadhaft		X	
		b) Kabel beschädigt		X	
		c) Andere Bauteile fehlen oder sind beschädigt		X	
		d) Schalter beschädigt oder funktioniert nicht einwandfrei		X	
		e) ESC-Störungsanzeige (MIL) weist auf Fehler im System hin		X	
		f) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an		X	
8. UMWELTBELASTUNG					
8.1. Rauschen					
8.1.1 Geräuschdämpfungssystem (+ PG)	Subjektive Bewertung (es sei denn, der Prüfer befindet, dass der Lärmpegel im Grenzbereich liegt, dann ist eine Messung des Standgeräusches eines Fahrzeugs mit einem Geräuschpegelmessgerät durchzuführen)	a) Geräuschpegel übersteigt den in den Vorschriften <sup>1</sup> erlaubten Wert		X	
		b) Ein Bauteil des Geräuschdämpfungssystems ist locker, beschädigt, unsachgemäß montiert, fehlt oder wurde offensichtlich derart geändert, dass der Lärmpegel beeinträchtigt wird. Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt		X	X
8.2. Auspuffabgase					
8.2.1. Emissionen von Fremdzündungsmotoren					
8.2.1.1. Abgasnachbehandlungssystem	Sichtprüfung	a) Vom Hersteller eingebautes Abgasnachbehandlungssystem fehlt, wurde verändert oder ist offensichtlich defekt		X	
		b) Leckagen, die Emissionsmessungen beeinträchtigen		X	



Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
		c) MIL hält die ordnungsgemäße Abfolge nicht ein		X	
8.2.1.2. Gasförmige Emissionen (PG)	<p>— Bei Fahrzeugen bis zu den Emissionsklassen Euro 5 und Euro V (7):</p> <p>Messung mit Hilfe eines den Vorschriften<sup>1</sup> entsprechenden Abgasanalysegerät oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems. Ein Auspufftest ist das Standardverfahren der Abgasprüfung. Die Mitgliedstaaten können auf der Grundlage einer Gleichwertigkeitsbewertung und unter Berücksichtigung der einschlägigen Typzulassungsvorschriften die Verwendung des bordeigenen Diagnosesystems zulassen, wobei die Empfehlungen des Fahrzeugherstellers und andere Anforderungen zu beachten sind.</p> <p>— Bei Fahrzeugen bis zu den Emissionsklassen Euro 6 und Euro V (8):</p> <p>Messung mit einem den Vorschriften<sup>1</sup> entsprechenden Abgasanalysegerät oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems, wobei die Empfehlungen des Fahrzeugherstellers und andere Anforderungen beachtet werden müssen.<sup>1</sup></p> <p>Bei Zweitaktmotoren werden keine Messungen vorgenommen.</p> <p>Ersatzweise Abgasfernmessung mit Ergebnis-sicherung durch Standard-Prüfverfahren.</p>	a) Abgase überschreiten die spezifischen Werte nach Herstellerangabe		X	
		b) oder, falls hierzu keine Angaben vorliegen, die CO-Emissionen		X	
		i) bei Fahrzeugen ohne modernes Abgasnachbehandlungssystem			
		— 4,5 %, oder			
		— 3,5 %			
		je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den einschlägigen Vorschriften <sup>1</sup>			
ii) bei Fahrzeugen mit modernem Abgasnachbehandlungssystem					
— bei Leerlauf des Motors: 0,5 %					
— bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,3 %					
oder					
— bei Leerlauf des Motors: 0,3 % (7)					
— bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,2 %					
je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den einschlägigen Vorschriften <sup>1</sup>					
		c) Lambda-Koeffizient außerhalb des Bereichs $1 \pm 0,03$ oder nicht in Übereinstimmung mit den Herstellerangaben		X	
		d) Bordeigenes Diagnosesystem zeigt erhebliche Störung an		X	
		e) Abgasfernmessung weist auf erhebliche Abweichung hin		X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
8.2.2. Emissionen von Selbstzündungsmotoren					
8.2.2.1. Abgasnachbehandlungssystem	Sichtprüfung	a) Vom Hersteller eingebautes Abgasnachbehandlungssystem fehlt oder offensichtlich defekt		X	
		b) Leckagen, die Emissionsmessungen beeinträchtigen		X	
		c) MIL hält die ordnungsgemäße Abfolge nicht ein		X	
		d) Zu wenig Reagenzmittel (falls anwendbar)		X	
8.2.2.2. Abgastrübung	<p>— Bei Fahrzeugen bis zu den Emissionsklassen Euro 5 und Euro V <sup>(9)</sup>:</p> <p>Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalt- hebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird, oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems. Ein Auspuff- test ist das Standardverfahren der Abgasprü- fung. Die Mitgliedstaaten können auf der Grundlage einer Gleichwertigkeitsbewertung die Verwendung des bordeigenen Diagnose- systems (OBD) zulassen, wobei die Empfeh- lungen des Fahrzeugherstellers und andere Anforderungen zu beachten sind.</p> <p>— Bei Fahrzeugen bis zu den Emissionsklassen Euro 6 und Euro VI <sup>(10)</sup>:</p> <p>Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalt- hebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird, oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems, wobei die Empfehlungen des Fahrzeugherstellers und andere Anforderungen beachtet werden müssen <sup>1</sup>.</p>	<p>a) Bei Fahrzeugen, die nach dem in den einschlägigen Vorschriften <sup>1</sup> genannten Datum erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden:</p> <p>Abgastrübung übersteigt den auf dem Herstellerschild am Fahrzeug angegebenen Wert</p>		X	
Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen					

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
	<p>Vorkonditionierung des Fahrzeugs:</p> <p>1. Die Fahrzeuge können ohne Konditionierung geprüft werden. Aus Sicherheitsgründen sollte der Motor aber betriebswarm und in ordnungsgemäßem mechanischem Zustand sein.</p>	<p>b) Sofern diese Informationen nicht verfügbar sind oder die einschlägigen Vorschriften <sup>1</sup> die Verwendung von Referenzwerten nicht erlauben:</p> <p>— Saugmotoren: 2,5 m<sup>-1</sup>,</p> <p>— Turbomotoren: 3,0 m<sup>-1</sup>,</p> <p>bzw. bei in den Vorschriften <sup>1</sup> definierten oder nach dem darin genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen <sup>1</sup>:</p> <p>1,5 m<sup>-1</sup> <sup>(11)</sup></p> <p>oder</p> <p>0,7 m<sup>-1</sup> <sup>(12)</sup></p>		X	
	<p>2. Anforderungen an die Vorkonditionierung:</p> <p>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.</p> <p>ii) Das Abgassystem wird mit mindestens drei Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült.</p>			X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
	<p>Prüfverfahren:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>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 Einspritzpumpe zu erzielen.</li> <li>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 lange genug herabgedrückt wird, d. h. bei Fahrzeugen der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub> sollte die Zeit von der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen mindestens zwei Sekunden betragen.</li> <li>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.</li> </ol>	c) Abgasfernmessung weist auf erhebliche Abweichung hin		X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
	<p>5. Damit keine unnötigen Prüfungen durchgeführt werden, 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, damit keine unnötigen Prüfungen durchgeführt werden, die Prüfung von Fahrzeugen als bestanden werten, deren Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen deutlich unter den Grenzwerten liegen.</p> <p>Ersatzweise Abgasfernmessung mit Ergebnis-sicherung durch Standard-Prüfmethoden</p>				
8.3. Andere umweltrelevante Positionen					
8.3.1. Flüssigkeitsaustritt		<p>Übermäßiger Flüssigkeitsaustritt (außer Wasser), der eine Umweltschädigung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer bewirken kann</p> <p>Dauernde Tropfenbildung, die eine sehr schwere Gefahr darstellt</p>		X	X
9. ZUSÄTZLICHE PRÜFUNGEN BEI FAHRZEUGEN (ZUR PERSONENBEFÖRDERUNG) DER KLASSEN M <sub>2</sub> UND M <sub>3</sub>					
9.1. Türen					
9.1.1. Einstiegs- und Ausstiegstüren	Sichtprüfung und Betätigung	a) Mangelhafte Funktion		X	
		b) Zustand schadhaft	X		
		Verletzungsgefahr		X	
		c) Notsteuerung defekt		X	
		d) Fernbedienung der Türen oder Warnvorrichtungen fehlerhaft		X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
9.1.2. Notausstiege	Sichtprüfung und (falls angezeigt) Betätigung	a) Mangelhafte Funktion		X	
		b) Notausstiegsschilder unleserlich	X		
		Notausstiegsschilder fehlen		X	
		c) Hammer zum Einschlagen der Scheiben fehlt	X		
		d) Zugang blockiert		X	
9.2. Trocknungs- und Entfrostsungsanlage (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	a) Mangelhafte Funktion	X		
		Sicherer Betrieb des Fahrzeugs beeinträchtigt		X	
		b) Schadstoff- oder Abgase dringen in Fahrer- oder Fahrgastzelle ein		X	
		Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen			X
		c) Entfrostsungssystem (falls vorgeschrieben) schadhaft		X	
9.3. Lüftung und Heizung (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	a) Mangelhafte Funktion	X		
		Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen		X	
		b) Schadstoff- oder Abgase dringen in Fahrer- oder Fahrgastzelle ein		X	
		Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen			X
9.4. Sitze					
9.4.1. Fahrgaststühle (einschließlich Sitze für Begleitpersonal und, falls vorhanden, Kinderückhaltesysteme)	Sichtprüfung	Klappsitze (falls zulässig) funktionieren nicht automatisch	X		
		Blockieren einen Notausstieg		X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
9.4.2. Fahrersitz (zusätzliche Anforderungen)	Sichtprüfung	a) Sonderausstattung, z. B. Blendschutzeinrichtung, schadhaft Sichtfeld beeinträchtigt	X		
		b) Fahrerschutzvorrichtung unsicher Verletzungsgefahr	X	X	
9.5. Innenbeleuchtung und Zielschilder (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	Einrichtung schadhaft Funktioniert überhaupt nicht	X	X	
9.6. Gänge, Stehplätze	Sichtprüfung	a) Boden unsicher Stabilität beeinträchtigt		X	X
		b) Haltestangen oder Festhaltegriffe schadhaft Unsicher oder unbenutzbar	X	X	
9.7. Treppen und Stufen	Sichtprüfung und (falls angezeigt) Betätigung	a) Zustand schadhaft Zustand beschädigt Stabilität beeinträchtigt	X	X	X
		b) Einziehbare Stufen funktionieren nicht einwandfrei		X	
9.8. Fahrgastkommunikationssystem (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung und Betätigung	System defekt Funktioniert überhaupt nicht	X	X	
9.9. Hinweiszeichen (X) <sup>2</sup>	Sichtprüfung	a) Hinweiszeichen fehlt, ist fehlerhaft oder unleserlich Falsche Informationen	X	X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
9.10. Vorschriften für die Beförderung von Kindern (X) <sup>2</sup>					
9.10.1. Türen	Sichtprüfung	Türenschutz für diese Beförderungsart nicht vorschriftsgemäß <sup>1</sup>		X	
9.10.2. Signaleinrichtungen und Sonderausstattung	Sichtprüfung	Signaleinrichtung oder Sonderausstattung fehlt	X		
9.11. Vorschriften für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität (X) <sup>2</sup>					
9.11.1. Türen, Rampen und Hebevorrichtungen	Sichtprüfung und Betätigung	a) Mangelhafte Funktion Sicherer Betrieb beeinträchtigt	X		
		b) Zustand schadhaft Stabilität beeinträchtigt; Verletzungsgefahr	X		X
		c) Steuerung(en) defekt Sicherer Betrieb beeinträchtigt	X		X
		d) Warnvorrichtung(en) defekt Funktionieren überhaupt nicht	X		X
9.11.2. Rollstuhl-Rückhaltesystem	Sichtprüfung und (falls angezeigt) Betätigung	a) Mangelhafte Funktion Sicherer Betrieb beeinträchtigt	X		X
		b) Zustand schadhaft Stabilität beeinträchtigt; Verletzungsgefahr	X		X
		c) Steuerung(en) defekt Sicherer Betrieb beeinträchtigt	X		X



Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
9.11.3. Signaleinrichtungen und Sonderausstattung	Sichtprüfung	Signaleinrichtung oder Sonderausstattung fehlt		X	

- (<sup>1</sup>) Der Prozentwert der Bremswirksamkeit wird ermittelt durch Division der gesamten bei Bremsbetätigung erreichten Bremskraft durch das Fahrzeuggewicht — bzw. bei Sattelanhängern durch die Summe der Achslasten — und anschließende Multiplikation des Ergebnisses mit 100.
- (<sup>2</sup>) Fahrzeugklassen, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, sind nur orientierungshalber aufgeführt.
- (<sup>3</sup>) 48 % für Fahrzeuge, die nicht mit ABS ausgerüstet sind oder deren Typgenehmigung vor dem 1. Oktober 1991 erfolgte.
- (<sup>4</sup>) 45 % für Fahrzeuge, die nach 1988 oder ab dem Anwendungsdatum gemäß den Vorschriften zugelassen wurden, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.
- (<sup>5</sup>) 43 % für Sattelanhänger und Deichselanhänger, die nach 1988 oder ab dem Anwendungsdatum gemäß den Vorschriften zugelassen wurden, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.
- (<sup>6</sup>) 2,2 m/s<sup>2</sup> für Fahrzeuge der Klassen N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub>.
- (<sup>7</sup>) Typgenehmigung gemäß Richtlinie 70/220/EWG, Verordnung (EG) Nr. 715/2007 Anhang I Tabelle 1 (Euro 5), Richtlinie 88/77/EWG und Richtlinie 2005/55/EG
- (<sup>8</sup>) Typgenehmigung gemäß Verordnung (EG) Nr. 715/2007 Anhang I Tabelle 2 (Euro 6) und Verordnung (EG) Nr. 595/2009 (Euro VI)
- (<sup>9</sup>) Typgenehmigung gemäß Richtlinie 70/220/EWG, Verordnung (EG) Nr. 715/2007, Anhang I Tabelle 1 (Euro 5), Richtlinie 88/77/EWG und Richtlinie 2005/55/EG
- (<sup>10</sup>) Typgenehmigung gemäß Verordnung (EG) Nr. 715/2007, Anhang I Tabelle 2 (Euro 6), und Verordnung (EG) Nr. 595/2009 (Euro VI)
- (<sup>11</sup>) Typgenehmigung gemäß den Grenzwerten in Zeile B der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EWG bzw. in Zeile B1, B2 oder C der Tabelle in Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG oder nach dem 1. Juli 2008 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen.
- (<sup>12</sup>) Typgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 Anhang I Tabelle 2 (Euro 6). Typgenehmigung gemäß Verordnung (EG) Nr. 595/2009 (Euro VI)

ANMERKUNGEN:

- <sup>1</sup> „Vorschriften“ bzw. „vorschriftsgemäß“ beziehen sich auf die Typgenehmigungsvorschriften zum Zeitpunkt der Genehmigung, Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme sowie auf Nachrüstbestimmungen oder nationale Vorschriften des Zulassungsstaats. Diese Gründe für eine Mangelfeststellung gelten nur, wenn die Einhaltung der Vorschriften überprüft worden ist.
- <sup>2</sup> (X) zeigt Positionen an, die den Zustand des Fahrzeugs und dessen Eignung für die Nutzung im Straßenverkehr anbelangen, für die Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung jedoch nicht als wesentlich erachtet werden.
- <sup>3</sup> Eine „sicherheitskritische Veränderung“ ist eine Veränderung, die die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs beeinträchtigt oder unverhältnismäßige Auswirkungen auf die Umwelt hat.
- PG Zur Prüfung dieser Position ist ein Prüfgerät erforderlich.

## ANHANG III

**I. Grundsätze der Ladungssicherung**

1. Die Ladungssicherung hält folgenden, beim Beschleunigen bzw. Abbremsen des Fahrzeugs auftretenden Kräften stand:
  - in Fahrtrichtung dem 0,8-Fachen des Gewichts der Ladung,
  - in seitlicher Richtung dem 0,5-Fachen des Gewichts der Ladung,
  - entgegen der Fahrtrichtung dem 0,5-Fachen des Gewichts der Ladung,
  - und verhindert generell das Kippen oder Umstürzen der Ladung.
2. Bei der Ladungsverteilung sind die höchstzulässigen Achslasten sowie die erforderlichen Mindestachslasten im Rahmen der höchstzulässigen Gesamtmasse des Fahrzeugs zu berücksichtigen, wie sie in den Rechtsvorschriften über Fahrzeuggewichte und -abmessungen vorgesehen sind.
3. Bei der Ladungssicherung sind die geltenden Anforderungen an die Festigkeit bestimmter Fahrzeugbauteile wie Stirn-, Seiten- und Rückwände, Rungen oder Zurrpunkte zu berücksichtigen, wenn diese Teile zur Ladungssicherung verwendet werden.
4. Für die Ladungssicherung können eine, mehrere oder eine Kombination der folgenden Methoden verwendet werden:
  - Verriegeln,
  - Blockieren (lokal, gesamt),
  - Direktzurren,
  - Niederzurren.
5. Anwendbare Normen

Norm	Gegenstand
— EN 12195-1	Berechnungen von Zurrkräften
— EN 12640	Zurrpunkte
— EN 12642	Stabilität von Fahrzeugaufbauten
— EN 12195-2	Zurrgurte aus Chemiefasern
— EN 12195-3	Zurrketten
— EN 12195-4	Zurrdrahtseile
— ISO 1161, ISO 1496	ISO-Container
— EN 283	Wechselbehälter
— EN 12641	Planen
— EUMOS 40511	Pfosten — Rungen
— EUMOS 40509	Transportverpackung

## II. Kontrolle der Ladungssicherung

### 1. Klassifizierung der Mängel

Mängel sind in eine der folgenden Mängelgruppen einzustufen:

- Geringer Mangel: Ein geringer Mangel liegt vor, wenn die Ladung zwar sachgerecht gesichert ist, aber möglicherweise ein Sicherheitshinweis angezeigt ist.
- Erheblicher Mangel: Ein erheblicher Mangel liegt vor, wenn die Ladung nur unzureichend gesichert ist und eine erhebliche Verlagerung oder ein Umkippen der Ladung oder von Ladungsteilen möglich ist.
- Gefährlicher Mangel: Ein gefährlicher Mangel liegt vor, wenn die Verkehrssicherheit aufgrund der Gefahr des Verlusts der Ladung oder von Ladungsteilen oder aufgrund einer von der Ladung unmittelbar ausgehenden Gefahr unmittelbar beeinträchtigt ist oder wenn Menschen unmittelbar gefährdet werden.

Treten mehrere Mängel gleichzeitig auf, wird die Beförderung in die jeweils höchste Mängelgruppe eingestuft. Falls sich bei mehreren gleichzeitig auftretenden Mängeln die Wirkungen aufgrund des Zusammenwirkens dieser Mängel voraussichtlich gegenseitig verstärken, ist die Beförderung in die nächsthöhere Mängelgruppe einzustufen.

### 2. Kontrollverfahren

Das Kontrollverfahren besteht aus einer Sichtprüfung der ordnungsgemäßen Anwendung geeigneter Maßnahmen in dem Umfang, der zur Sicherung der Ladung erforderlich ist; zusätzlich oder alternativ erfolgt eine Messung der Zugkräfte, eine Berechnung der Wirksamkeit der Sicherung und, falls zutreffend, eine Prüfung der Bescheinigungen.

### 3. Bewertung der Mängel

Tabelle 1 enthält die Vorgaben, die bei der Kontrolle der Ladungssicherung zwecks der Beurteilung, ob ordnungsgemäße Beförderungsbedingungen vorliegen, angewendet werden können.

Die Mängel sind auf der Grundlage der in Abschnitt 1 dieses Kapitels beschriebenen Klassifizierungen jeweils im Rahmen einer Einzelfallbeurteilung in die betreffende Kategorie einzustufen.

Die in Tabelle 1 aufgeführten Werte stellen lediglich Richtwerte dar und sollten als Richtschnur zur Einstufung des gegebenen Mangels unter Berücksichtigung der besonderen Umstände — abhängig insbesondere von der Art der Ladung und vom Ermessen des Prüfers — dienen.

Falls die Beförderung in den Anwendungsbereich der Richtlinie 95/50/EG des Rates<sup>(1)</sup> fällt, sind möglicherweise spezifischere Vorschriften zu beachten.

Tabelle 1

Position	Mängel	Mängelbewertung		
		Gering	Erheblich	Gefährlich
A	Die Transportverpackung gestattet keine ordnungsgemäße Sicherung der Ladung	Nach Ermessen des Prüfers		
B	Ein oder mehrere Ladungsteile sind nicht ordnungsgemäß positioniert	Nach Ermessen des Prüfers		
C	Das Fahrzeug ist für die beförderte Ladung nicht geeignet (nicht unter Position 10 aufgeführter Mangel)	Nach Ermessen des Prüfers		
D	Offensichtliche Mängel des Fahrzeugaufbaus (nicht unter Position 10 aufgeführter Mangel)	Nach Ermessen des Prüfers		
10.	Eignung des Fahrzeugs			

<sup>(1)</sup> Richtlinie 95/50/EG des Rates vom 6. Oktober 1995 über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße (ABL. L 249 vom 17.10.1995, S. 35).

Position	Mängel	Mängelbewertung			
		Gering	Erheblich	Gefährlich	
10.1.	Stirnwand (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)				
10.1.1.	Schwächung des Bauteils durch Rostschäden, Verformungen Bauteil gebrochen, gefährdet den intakten Zustand des Frachtraums		x	x	
10.1.2.	Festigkeit des Bauteils unzureichend (Bescheinigung bzw. Kennzeichnung, falls zutreffend) Für die beförderte Fracht relevante Höhe unzureichend		x	x	
10.2.	Seitenwände (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)				
10.2.1.	Schwächung des Bauteils durch Rostschäden, Verformungen, ungenügender Zustand von Scharnieren oder Anschlägen Bauteil gebrochen; Scharniere oder Anschläge fehlen oder unwirksam		x	x	
10.2.2.	Festigkeit der Streben unzureichend (Bescheinigung bzw. Kennzeichnung, falls zutreffend) Für die beförderte Fracht relevante Höhe unzureichend		x	x	
10.2.3.	Zustand der Seitenwandplanken ungenügend Bauteil gebrochen		x	x	
10.3.	Rückwand (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)				
10.3.1.	Schwächung des Bauteils durch Rostschäden, Verformungen, ungenügender Zustand von Scharnieren oder Anschlägen Bauteil gebrochen; Scharniere oder Anschläge fehlen oder unwirksam		x	x	
10.3.2.	Festigkeit des Bauteils unzureichend (Bescheinigung bzw. Kennzeichnung, falls zutreffend) Für die beförderte Fracht relevante Höhe unzureichend		x	x	
10.4.	Rungen (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)				
10.4.1.	Schwächung des Bauteils durch Rostschäden, Verformungen oder ungenügende Befestigung am Fahrzeug Bauteil gebrochen; unsichere Befestigung am Fahrzeug		x	x	
10.4.2.	Festigkeit unzureichend oder Bauart ungeeignet Für die beförderte Fracht relevante Höhe unzureichend		x	x	
10.5.	Zurpunkte (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)				
10.5.1.	Zustand ungenügend oder Bauart ungeeignet Können den erforderlichen Zurrkräften nicht standhalten		x	x	

Position	Mängel	Mängelbewertung		
		Gering	Erheblich	Gefährlich
10.5.2.	Unzureichende Anzahl  Anzahl reicht nicht aus, um den erforderlichen Zurrkräften standzuhalten		x	x
10.6.	Erforderliche Spezialvorrichtungen (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)			
10.6.1.	Ungenügender Zustand, beschädigt  Bauteil gebrochen; kann Rückhaltekräften nicht standhalten		x	x
10.6.2.	Nicht für die beförderte Ladung geeignet  Fehlt		x	x
10.7.	Boden (falls zur Sicherung der Ladung genutzt)			
10.7.1.	Ungenügender Zustand, beschädigt  Bauteil gebrochen; Kann Ladung nicht tragen/standhalten		x	x
10.7.2.	Unzureichende Tragfähigkeitsklasse  Kann Ladung nicht tragen/standhalten		x	x
20.	Sicherungsarten			
20.1.	Verriegeln, Blockieren, Direktzurren			
20.1.1.	Direkte Befestigung der Ladung (Blockieren)			
20.1.1.1.	Abstand nach vorn zur Stirnwand bei Verwendung für direkte Ladungssicherung zu groß  Mehr als 15 cm sowie Gefahr des Durchdringens der Wand		x	x
20.1.1.2.	Seitlicher Abstand zur Seitenwand bei Verwendung für direkte Ladungssicherung zu groß  Mehr als 15 cm sowie Gefahr des Durchdringens der Wand		x	x
20.1.1.3.	Abstand nach hinten zur Rückwand bei Verwendung für direkte Ladungssicherung zu groß  Mehr als 15 cm sowie Gefahr des Durchdringens der Wand		x	x
20.1.2.	Sicherungsrichtungen wie Verzurrleisten, Blockierbalken, Latten und Keile vorne, auf den Seiten und hinten			
20.1.2.1.	Unsachgemäße Befestigung am Fahrzeug  Unzureichende Befestigung  Kann Rückhaltekräften nicht standhalten, locker	x	x	x

Position	Mängel	Mängelbewertung		
		Gering	Erheblich	Gefährlich
20.1.2.2.	Sicherung unsachgemäß	x		
	Sicherung unzureichend		x	
	Völlig unwirksam			x
20.1.2.3.	Unzureichende Eignung der Sicherungsvorrichtungen		x	
	Sicherungsvorrichtungen völlig ungeeignet			x
20.1.2.4.	Gewählte Methode zur Sicherung des Ladeguts nicht optimal		x	
	Gewählte Methode völlig ungeeignet			x
20.1.3.	Direkte Sicherung mit Netzen und Decken			
20.1.3.1.	Zustand der Netze und Abdeckungen (Etikett fehlt/beschädigt aber Gegenstand sonst in gutem Zustand)	x		
	Ladungsrückhaltevorrichtungen beschädigt		x	
	Ladungsrückhaltevorrichtungen schwer beschädigt und nicht mehr verwendbar			x
20.1.3.2.	Unzureichende Stärke der Netze und Abdeckungen		x	
	Kann nur weniger als 2/3 der erforderlichen Rückhaltekräfte standhalten			x
20.1.3.3.	Unzureichende Befestigung der Netze und Abdeckungen		x	
	Befestigung kann nur weniger als 2/3 der erforderlichen Rückhaltekräfte standhalten			x
20.1.3.4.	Unzureichende Eignung der Netze und Abdeckungen zur Ladungssicherung		x	
	Völlig ungeeignet			x
20.1.4.	Abtrennung und Polsterung der Ladungen oder Leerräume			
20.1.4.1.	Fehlende Eignung der Abtrenn- und Polstervorrichtung		x	
	Abtrennung oder Leerräume ergeben zu große Abstände			x
20.1.5.	Direktverzerrung (Horizontal-, Quer-, Diagonalverzerrungen, Umspannungen/Buchtlaschings und Springlaschings)			
20.1.5.1.	Erforderliche Sicherungskräfte werden nicht erreicht		x	
	Weniger als 2/3 der erforderlichen Kraft			x
20.2.	Kraftschlüssige Sicherung			
20.2.1.	Einhaltung der erforderlichen Sicherungskräfte			

Position	Mängel	Mängelbewertung		
		Gering	Erheblich	Gefährlich
20.2.1.1.	Erforderliche Sicherungskräfte werden nicht erreicht Weniger als 2/3 der erforderlichen Kraft		x	x
20.3.	Verwendete Ladungsrückhaltevorrichtungen			
20.3.1.	Fehlende Eignung der Ladungsrückhaltevorrichtungen Völlig ungeeignete Vorrichtung		x	x
20.3.2.	Etikett (z. B. Fähnchen/Bandende) fehlt/beschädigt, aber Vorrichtung noch in gutem Zustand Etikett (z. B. Fähnchen/Bandende) fehlt/beschädigt, aber Spuren erheblicher Abnutzung an Vorrichtung erkennbar	x	x	
20.3.3.	Ladungsrückhaltevorrichtungen beschädigt Ladungsrückhaltevorrichtungen schwer beschädigt und nicht mehr verwendbar		x	x
20.3.4.	Zurrwinden, falscher Gebrauch Zurrwinden schadhaft		x	x
20.3.5.	Falsche Verwendung der Ladungsrückhaltevorrichtung (z. B. fehlender Kantenschutz) funktionsuntaugliche Verwendung der Ladungsrückhaltevorrichtungen (z. B. Knoten)		x	x
20.3.6.	Ungeeignete Befestigung der Ladungsrückhaltevorrichtungen Weniger als 2/3 der erforderlichen Kraft		x	x
20.4.	Zusätzliche Ausrüstung (z. B. Anti-Rutschmatten, Kantenschützer, Anschlagkanten)			
20.4.1.	Verwendung von ungeeignetem Zubehör Verwendung falscher oder defekter Zubehöerteile Verwendetes Zubehör völlig ungeeignet	x	x	x
20.5.	Transport von Schüttgut, leichtem Material und Lockermaterial			
20.5.1.	Schüttgut wird bei der Fahrt auf der Straße weggeweht; Ablenkung anderer Verkehrsteilnehmer möglich Gefährdung des Straßenverkehrs		x	x
20.5.2.	Schüttgut unzureichend gesichert Verlust von Ladung mit Gefährdung des Straßenverkehrs		x	x

Position	Mängel	Mängelbewertung		
		Gering	Erheblich	Gefährlich
20.5.3.	Fehlende Abdeckung für leichte Güter		x	
	Verlust von Ladung mit Gefährdung des Straßenverkehrs			x
20.6.	Rundholztransporte			
20.6.1.	Ladung (Baumstämme) teilweise lose			x
20.6.2.	Erforderliche Sicherungskräfte der Ladeinheit werden nicht erreicht		x	
	Weniger als 2/3 der erforderlichen Kraft			x
30.	Ladung völlig ungesichert			x



ANHANG IV

(Vorderseite)

MUSTER FÜR EINEN BERICHT ÜBER EINE GRÜNDLICHERE TECHNISCHE UNTERWEGSKONTROLLE MIT EINER CHECKLISTE DER PRÜFPUNKTE

- 1. Ort der technischen Unterwegskontrolle .....
- 2. Datum .....
- 3. Uhrzeit .....
- 4. Länderkennzeichen und amtliches Kennzeichen des Fahrzeugs .....
- 5. Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) .....
- 6. Fahrzeugklassen
  - a) N<sub>2</sub><sup>(a)</sup> (3,5 bis 12 t)
  - b) N<sub>3</sub><sup>(a)</sup> (über 12 t)
  - c) O<sub>3</sub><sup>(a)</sup> (3,5 bis 10 t)
  - d) O<sub>4</sub><sup>(a)</sup> (über 10 t)
  - e) M<sub>2</sub><sup>(a)</sup> (> 9 Sitze<sup>(b)</sup> bis 5 t)
  - f) M<sub>3</sub><sup>(a)</sup> (> 9 Sitze<sup>(b)</sup> über 5 t)
  - g) T5
  - h) Andere Fahrzeugklasse   
(bitte angeben)
- 7. Kilometerstand zum Zeitpunkt der Kontrolle
- 8. Unternehmen, das den Transport durchführt
  - a) Name und Adresse .....
  - .....
  - b) Nummer der Gemeinschaftslizenz<sup>(c)</sup> (Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 und Nr. 1073/2009) .....
- 9. Name des Fahrers .....

## 10. Checkliste

	kontrolliert <sup>(d)</sup>	nicht vorschriftsmäßig <sup>(e)</sup>
(0) Identifizierung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(1) Bremsanlage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2) Lenkung <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3) Sicht <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4) Beleuchtungseinrichtungen und Elektrik <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5) Achsen, Räder, Reifen, Aufhängung <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6) Fahrgestell und daran befestigte Teile <sup>(f)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(7) Sonstiges Gerät einschl. Kontrollgerät <sup>(f)</sup> und Geschwindigkeitsbegrenzer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(8) Umweltbelastung einschl. Emissionen und Austritt von Kraftstoff und/oder Öl	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(9) Zusatzprüfungen für Fahrzeuge der Klassen M <sub>2</sub> und M <sub>3</sub>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(10) Ladungssicherung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 11. Ergebnis der Kontrolle:

Bestanden	<input type="checkbox"/>
Nicht vorschriftsmäßig	<input type="checkbox"/>
Betriebsverbot oder Nutzungsbeschränkung für das Fahrzeug wegen gefährlicher Mängel	<input type="checkbox"/>

## 12. Verschiedenes/Bemerkungen: .....

## 13. Behörde/Beamter oder Prüfer, die/der die Kontrolle durchgeführt hat

Unterschrift:

zuständige(r) Behörde/-beamter oder Prüfer

Fahrer

.....

Anmerkungen:

- (a) Fahrzeugklasse gemäß Artikel 2 der Richtlinie 2014/47/EU.
- (b) Anzahl der Sitze einschließlich Fahrersitz (Punkt S.1 im Fahrzeugschein).
- (c) Soweit diese Daten vorliegen.
- (d) „Kontrolliert“ bedeutet, dass mindestens einer der in Anhang II oder III der Richtlinie 2014/47/EU aufgeführten Positionen dieser Gruppe Gegenstand einer Überprüfung war und keine oder nur geringe Mängel festgestellt wurden.
- (e) Nicht vorschriftsmäßige Positionen mit erheblichen oder gefährlichen Mängeln: siehe Rückseite.
- (f) Prüfverfahren und Mängelbewertung gemäß Anhang II oder III der Richtlinie 2014/47/EU.

(Rückseite)

0.	<b>IDENTIFIZIERUNG DES FAHRZEUGS</b>	1.1.17.	Bremskraftregler	2.2.	Lenkrad, Lenksäule und Lenkstange	4.4.2.	Schaltung
0.1.	Kennzeichenschilder	1.1.18.	Automatische Gestängesteller und -anzeige	2.2.1.	Zustand des Lenkrads	4.4.3.	Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen
0.2.	Fahrzeug-Identifizierungs-/ Fahrgestell-/Seriennummer	1.1.19.	Dauerbremssystem (soweit vorhanden oder vorgeschrieben)	2.2.2.	Lenksäule und Lenkungsdämpfer	4.4.4.	Blinkfrequenz
1.	<b>Bremsanlage</b>	1.1.20.	Automatische Betätigung der Anhängerbremsen	2.3.	Lenkungsspiel	4.5.	Nebelscheinwerfer und Nebelschlussleuchten
1.1.	Mechanischer Zustand und Funktion	1.1.21.	Vollständiges Bremssystem	2.4.	Spureinstellung	4.5.1.	Zustand und Funktion
1.1.1.	Bremspedallagerung	1.1.22.	Prüfanschlüsse	2.5.	Drehkranz	4.5.2.	Ausrichtung
1.1.2.	Zustand des Pedals und Weg der Bremsbetätigungseinrichtung	1.1.23.	Auflaufbremse	2.6.	Elektronische Servolenkung (EPS)	4.5.3.	Schaltung
1.1.3.	Vakuumpumpe oder Kompressor und Behälter	1.2.	Betriebsbremse: Wirkung und Wirksamkeit	3.	<b>SICHT</b>	4.5.4.	Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen
1.1.4.	Druckwarnanzeige, Manometer	1.2.1.	Leistung	3.1.	Sichtfeld	4.6.	Rückfahrcheinwerfer
1.1.5.	Handbremsventil	1.2.2.	Wirksamkeit	3.2.	Scheiben	4.6.1.	Zustand und Funktion
1.1.6.	Feststellbremse, Betätigungshebel, Ratsche, elektronische Feststellbremse	1.3.	Hilfsbremse (Notbremse) Wirkung und Wirksamkeit	3.3.	Rückspiegel	4.6.2.	Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen
1.1.7.	Bremsventile (Fußventile, Druckregler, Regelventile)	1.3.1.	Wirkung	3.4.	Scheibenwischer	4.6.3.	Schaltung
1.1.8.	Kupplung/Kupplungskopf für Anhängerbremsen (elektrisch und pneumatisch)	1.3.2.	Wirksamkeit	3.5.	Windschutzscheiben-Waschanlage	4.7.	Hintere Kennzeichenbeleuchtung
1.1.9.	Energievorratsbehälter, Druckluftbehälter	1.4.	Feststellbremse: Wirkung und Wirksamkeit	3.6.	Antibeschlagsystem	4.7.1.	Zustand und Funktion
1.1.10.	Bremskraftverstärker, Hauptbremszylinder (Hydraulik)	1.4.1.	Wirkung	4.	<b>LEUCHTEN, RÜCKSTRAHLER, ELEKTRISCHE ANLAGE</b>	4.7.2.	Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen
1.1.11.	Starre Bremsleitungen	1.4.2.	Wirksamkeit	4.1.	Frontscheinwerfer	4.8.	Rückstrahler, Seitenrückstrahler und hintere Kennzeichnungstafeln
1.1.12.	Flexible Bremsschläuche	1.5.	Dauerbremssystem: Wirkung	4.1.1.	Zustand und Funktion	4.8.1.	Zustand
1.1.13.	Bremsbeläge und Bremsklötze	1.6.	Antiblockiersystem (ABS)	4.1.2.	Ausrichtung	4.8.2.	Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen
1.1.14.	Bremstrommeln, Bremsscheiben	1.7.	Elektronisches Bremssystem (EBS)	4.1.3.	Schaltung	4.9.	Kontrollleuchten für das Beleuchtungssystem
1.1.15.	Bremsseile, -zugstangen, -betätigungshebel, -gestänge	1.8.	Bremsflüssigkeit	4.1.4.	Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen	4.9.1.	Zustand und Funktion
1.1.16.	Radbremszylinder (einschl. Federspeicher oder Hydraulikzylinder)	2.	<b>LENKUNG</b>	4.1.5.	Höheneinstellungsvorrichtungen	4.9.2.	Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen
		2.1.	Mechanischer Zustand	4.1.6.	Scheinwerferreinigungsanlage	4.10.	Elektrische Verbindungen zwischen Zugfahrzeug und Anhänger oder Sattelanhänger
		2.1.1.	Zustand des Lenkgetriebes	4.2.	Begrenzungs- und Schlussleuchten, Seitenmarkierungsleuchten, Umrissleuchten sowie Tagfahrleuchten	4.11.	Elektrische Leitungen
		2.1.2.	Befestigung des Lenkgehäuses	4.2.1.	Zustand und Funktion	4.12.	Nicht obligatorische Leuchten
		2.1.3.	Zustand des Lenkgestänges	4.2.2.	Schaltung	4.13.	Batterie
		2.1.4.	Funktion des Lenkgestänges	4.2.3.	Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen		
		2.1.5.	Servolenkung	4.3.	Bremsleuchten		
				4.3.1.	Zustand und Funktion		
				4.3.2.	Schaltung		
				4.3.3.	Nachweis der Übereinstimmung mit den Normen		
				4.4.	Fahrtrichtungsanzeiger und Warnblinkleuchten		
				4.4.1.	Zustand und Funktion		

5.	<b>ACHSEN, RÄDER, REIFEN UND AUFHÄNGUNG</b>	6.1.7.	Übermittlung	7.5.	Verbandskasten	9.1.	Türen
		6.1.8.	Motorhalterungen	7.6.	Unterlegkeile für Räder	9.1.1.	Einstiegs- und Ausstiegstüren
5.1.	Achsen	6.1.9.	Motorleistung	7.7.	Vorrichtung für akustische Warnungen	9.1.2.	Notausstiege
5.1.1.	Achsen	6.2.	Führerhaus und Karosserie	7.8.	Tachometer	9.2.	Antibeslag- und Entfrostsungssystem
5.1.2.	Achsschenkelbolzen	6.2.1.	Zustand	7.9.	Fahrtenschreiber	9.3.	Lüftung und Heizung
5.1.3.	Radlager	6.2.2.	Befestigung	7.10.	Geschwindigkeitsbegrenzer	9.4.	Sitze
5.2.	Räder und Reifen	6.2.3.	Türen und Türanschläge	7.11.	Kilometerzähler	9.4.1.	Fahrgastsitze
5.2.1.	Radnabe	6.2.4.	Boden	7.12.	Fahrdynamikregelung (Electronic Stability Control, ESC)	9.4.2.	Fahrersitz
5.2.2.	Räder	6.2.5.	Fahrersitz	8.	<b>UMWELTBELASTUNG</b>	9.5.	Innenbeleuchtung und Wegmarkierungen
5.2.3.	Reifen	6.2.6.	Andere Sitze	8.1.	Lärmschutzsystem	9.6.	Gänge, Stehplätze
5.3.	Aufhängung	6.2.7.	Betätigungseinrichtungen	8.2.	Auspuffabgase	9.7.	Treppen und Stufen
5.3.1.	Federn und Stabilisatoren	6.2.8.	Trittstufen/Einstieg	8.2.1.	Emissionen von Fremdzündungsmotoren	9.8.	Fahrgastkommunikationssystem
5.3.2.	Stoßdämpfer	6.2.9.	Andere interne und externe Zubehörteile und Ausrüstungen	8.2.1.1.	Abgasnachbehandlungssystem	9.9.	Hinweiszeichen
5.3.3.	Drehstäbe, Führungslenker, Dreiecklenker und Aufhängungsarme	6.2.10.	Radabdeckungen (Kotflügel), Spritzschutz	8.2.1.2.	Abgase	9.10.	Vorschriften für die Beförderung von Kindern
5.3.4.	Aufhängungsgelenke	7.	<b>SONSTIGE AUSSTATTUNGEN</b>	8.2.2.	Emissionen von Selbstzündungsmotoren	9.10.1.	Türen
5.3.5.	Luftfederung	7.1.	Sicherheitsgurte/Gurtschlösser und Rückhaltesysteme	8.2.2.1.	Abgasnachbehandlungssystem	9.10.2.	Signaleinrichtungen und Sonderausstattung
6.	<b>FAHRGESTELL UND DARAN BEFESTIGTE TEILE</b>	7.1.1.	Montagesicherheit der Sicherheitsgurte/Gurtschlösser	8.2.2.2.	Abgastrübung	9.11.	Vorschriften für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität
6.1.	Fahrgestell oder Rahmen und daran befestigte Teile	7.1.2.	Zustand der Sicherheitsgurte/Gurtschlösser	8.4.	Andere umweltrelevante Positionen	9.11.1.	Türen, Rampen und Hebevorrichtungen
6.1.1.	Allgemeiner Zustand	7.1.3.	Gurtkraftbegrenzer	8.4.1.	Flüssigkeitsverlust	9.11.2.	Rollstuhl-Rückhaltesystem
6.1.2.	Abgasführungen und Schalldämpfer	7.1.4.	Gurtstraffer	9.	<b>ZUSÄTZLICHE PRÜFUNGEN BEI FAHRZEUGEN (ZUR PERSONENBEFÖRDERUNG) DER KLASSEN M<sub>2</sub> UND M<sub>3</sub></b>	9.11.3.	Signaleinrichtungen und Sonderausstattung
6.1.3.	Kraftstofftank und Kraftstoffleitungen (einschl. Heizungskraftstofftank und Leitungen)	7.1.5.	Airbag				
6.1.4.	Stoßstangen, seitlicher und hinterer Unterfahrschutz	7.1.6.	Zusätzliche Rückhaltesysteme (SRS)				
6.1.5.	Reserveradhälterung	7.2.	Feuerlöscher				
6.1.6.	Mechanische Anhängervorrichtung und Zugeinrichtungen	7.3.	Schlösser und Diebstahlsicherungen				
		7.4.	Warndreieck				

## ANHANG V

**STANDARDFORMULAR FÜR MITTEILUNGEN AN DIE KOMMISSION**

Das Standardformular ist in einem elektronisch auswertbaren Format zu erstellen und auf elektronischem Weg unter Verwendung einer Standardbürosoftware zu übermitteln.

Jeder Mitgliedstaat erstellt

- eine Übersichtstabelle und
- für jeden Zulassungsstaat der bei einer gründlicheren Kontrolle geprüften Fahrzeuge eine separate detaillierte Tabelle mit Angaben zu den in jeder Fahrzeugklasse kontrollierten Positionen und festgestellten Mängeln.

**Übersichtstabelle**  
**über alle (anfänglichen und gründlicheren) Kontrollen**

Berichterstattender Mitgliedstaat: z. B. Belgien

Berichtszeitraum

Jahr [X]

bis Jahr [X+1]

Fahrzeugklasse:	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Andere Klassen (fakultativ)		Insgesamt		
	Zulassungsland	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge (1)	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge
Belgien																			
Bulgarien																			
Tschechische Republik																			
Dänemark																			
Deutschland																			
Estland																			
Irland																			
Griechenland																			
Spanien																			
Frankreich																			
Kroatien																			
Italien																			
Zypern																			

Fahrzeugklasse:	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Andere Klassen (fakultativ)		Insgesamt	
	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge <sup>(1)</sup>	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge
Zulassungsland																		
Lettland																		
Litauen																		
Luxemburg																		
Ungarn																		
Malta																		
Niederlande																		
Österreich																		
Polen																		
Portugal																		
Rumänien																		
Slowenien																		
Slowakei																		
Finnland																		
Schweden																		
Vereinigtes Königreich																		
Albanien																		
Andorra																		

Fahrzeugklasse:	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Andere Klassen (fakultativ)		Insgesamt	
	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge <sup>(1)</sup>	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge
Zulassungsland																		
Armenien																		
Aserbaidshjan																		
Weißrussland																		
Bosnien und Herzegowina																		
Georgien																		
Kasachstan																		
Liechtenstein																		
Monaco																		
Montenegro																		
Norwegen																		
Republik Moldau																		
Russland																		
San Marino																		
Serbien																		
Schweiz																		
Tadschikistan																		
Türkei																		



Fahrzeugklasse:	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Andere Klassen (fakultativ)		Insgesamt		
	Anzahl kontrol- lierter Fahr- zeuge	Anzahl nicht vor- schrifts- mäßiger Fahrzeu- ge <sup>(1)</sup>	Anzahl kontrol- lierter Fahr- zeuge	Anzahl nicht vor- schrifts- mäßiger Fahrzeu- ge	Anzahl kontrol- lierter Fahr- zeuge	Anzahl nicht vor- schrifts- mäßiger Fahrzeu- ge	Anzahl kontrol- lierter Fahr- zeuge	Anzahl nicht vor- schrifts- mäßiger Fahrzeu- ge	Anzahl kontrol- lierter Fahr- zeuge	Anzahl nicht vor- schrifts- mäßiger Fahrzeu- ge	Anzahl kontrol- lierter Fahr- zeuge	Anzahl nicht vor- schrifts- mäßiger Fahrzeu- ge	Anzahl kontrol- lierter Fahr- zeuge	Anzahl nicht vor- schrifts- mäßiger Fahrzeu- ge	Anzahl kontrol- lierter Fahr- zeuge	Anzahl nicht vor- schrifts- mäßiger Fahrzeu- ge	Anzahl kontrol- lierter Fahr- zeuge	Anzahl nicht vor- schrifts- mäßiger Fahrzeu- ge	
Turkmenistan																			
Ukraine																			
Usbekistan																			
Ehemalige jugoslawi- sche Republik Mazedo- nien																			
Andere Drittländer (bitte angeben)																			

<sup>(1)</sup> Aufgrund erheblicher oder gefährlicher Mängel nach Anhang IV nicht vorschriftsmäßige Fahrzeuge

### Ergebnisse der gründlicheren Kontrollen

Berichterstattender Mitgliedstaat: z. B. Belgien

Name des berichterstattenden Mitgliedstaats

Zulassungsstaat: z. B. Bulgarien

ZEITRAUM: von 01/Jahr [x] bis 12/Jahr [x+1]

Name des Fahrzeug-Zulassungsstaates

Fahrzeugklasse:	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Andere Klassen (fakultativ)		Insgesamt	
	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vor-schriftsmäßiger Fahrzeuge <sup>(1)</sup>	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vor-schriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vor-schriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vor-schriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vor-schriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vor-schriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vor-schriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vor-schriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vor-schriftsmäßiger Fahrzeuge

Mängel im Einzelnen

	Kontrolliert	Nicht vor-schriftsmäßig	Kontrolliert	Nicht vor-schriftsmäßig	Kontrolliert	Nicht vor-schriftsmäßig	Kontrolliert	Nicht vor-schriftsmäßig	Kontrolliert	Nicht vor-schriftsmäßig	Kontrolliert	Nicht vor-schriftsmäßig	Kontrolliert	Nicht vor-schriftsmäßig	Kontrolliert	Nicht vor-schriftsmäßig	Kontrolliert	Nicht vor-schriftsmäßig
(0) Identifizierung																		
(1) Bremsanlage																		
(2) Lenkung																		
(3) Sicht																		
(4) Beleuchtungseinrichtungen und Elektrik																		
(5) Achsen, Räder, Reifen, Aufhängung																		

Fahrzeugklasse:	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Andere Klassen (fakultativ)		Insgesamt	
	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vor-schriftsmäßiger Fahrzeuge (1)	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vor-schriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vor-schriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vor-schriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vor-schriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vor-schriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vor-schriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vor-schriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vor-schriftsmäßiger Fahrzeuge
	Kontrolliert	Nicht vor-schriftsmäßig	Kontrolliert	Nicht vor-schriftsmäßig	Kontrolliert	Nicht vor-schriftsmäßig	Kontrolliert	Nicht vor-schriftsmäßig	Kontrolliert	Nicht vor-schriftsmäßig	Kontrolliert	Nicht vor-schriftsmäßig	Kontrolliert	Nicht vor-schriftsmäßig	Kontrolliert	Nicht vor-schriftsmäßig	Kontrolliert	Nicht vor-schriftsmäßig
(6) Fahr-gestell und daran befestigte Teile																		
(7) Sonstiges Gerät einschl. Fahrten-schreiber und Geschwindigkeits-begrenzer																		
(8) Umweltbelastung durch Emissionen und Austritt von Kraftstoff und/oder Öl																		
(9) Zusatztests für M <sub>2</sub> /M <sub>3</sub>																		
(10) Ladungssicherung																		
Mängel im Einzelnen (zusätzlich)																		
1.1.1																		
1.1.2																		
...																		
2.1.1																		
2.1.2																		
...																		

Fahrzeugklasse:	N <sub>2</sub>		N <sub>3</sub>		M <sub>2</sub>		M <sub>3</sub>		O <sub>3</sub>		O <sub>4</sub>		T5		Andere Klassen (fakultativ)		Insgesamt	
	Anzahl kontrol- lierter Fahr- zeuge	Anzahl nicht vor- schrifts- mäßiger Fahrzeu- ge <sup>(1)</sup>	Anzahl kontrol- lierter Fahr- zeuge	Anzahl nicht vor- schrifts- mäßiger Fahrzeu- ge	Anzahl kontrol- lierter Fahr- zeuge	Anzahl nicht vor- schrifts- mäßiger Fahrzeu- ge	Anzahl kontrol- lierter Fahr- zeuge	Anzahl nicht vor- schrifts- mäßiger Fahrzeu- ge	Anzahl kontrol- lierter Fahr- zeuge	Anzahl nicht vor- schrifts- mäßiger Fahrzeu- ge	Anzahl kontrol- lierter Fahr- zeuge	Anzahl nicht vor- schrifts- mäßiger Fahrzeu- ge	Anzahl kontrol- lierter Fahr- zeuge	Anzahl nicht vor- schrifts- mäßiger Fahrzeu- ge	Anzahl kontrol- lierter Fahr- zeuge	Anzahl nicht vor- schrifts- mäßiger Fahrzeu- ge	Anzahl kontrol- lierter Fahr- zeuge	Anzahl nicht vor- schrifts- mäßiger Fahrzeu- ge
	Kontrol- liert	Nicht vor- schrifts- mäßig	Kontrol- liert	Nicht vor- schrifts- mäßig	Kontrol- liert	Nicht vor- schrifts- mäßig	Kontrol- liert	Nicht vor- schrifts- mäßig	Kontrol- liert	Nicht vor- schrifts- mäßig	Kontrol- liert	Nicht vor- schrifts- mäßig	Kontrol- liert	Nicht vor- schrifts- mäßig	Kontrol- liert	Nicht vor- schrifts- mäßig	Kontrol- liert	Nicht vor- schrifts- mäßig
3.1																		
3.2																		
...																		
20.6.2																		
30																		
Gesamtzahl der Gruppe „nicht vorschriftsmäßig“																		

(1) Aufgrund erheblicher oder gefährlicher Mängel nach Anhang IV nicht vorschriftsmäßige Fahrzeuge







ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)  
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)



**Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union**  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**DE**