

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 ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

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.

⁽¹⁾ ABl. C 44 vom 15.2.2013, S. 128.

⁽²⁾ 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 (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 NO_x -Werte sowie Grenzwerte für den 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⁽¹⁾, 2003/37/EG⁽²⁾ und 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽³⁾ 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.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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 ⁽¹⁾ 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.

⁽¹⁾ 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 ⁽¹⁾ 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 ⁽²⁾ 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.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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 ⁽¹⁾ 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 ⁽²⁾ 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 M₁;
- vorwiegend für die Beförderung von Fahrgästen und deren Gepäck ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz — Fahrzeugklassen M₂ und M₃;
- vorwiegend für die Beförderung von Gütern ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer Höchstmasse von nicht mehr als 3,5 Tonnen — Fahrzeugklasse N₁;
- vorwiegend für die Beförderung von Gütern ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer Höchstmasse von mehr als 3,5 Tonnen — Fahrzeugklassen N₂ und N₃;
- 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 O₃ und O₄;
- ab 1. Januar 2022 zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von mehr als 125 cm³ — 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.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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 cm³, 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. „Anhängen“ ein Radfahrzeug ohne eigenen Antrieb, das dafür konstruiert und gebaut ist, von einem Kraftfahrzeug gezogen zu werden;
4. „Sattelanhängen“ 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 ⁽¹⁾ und (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ legt die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten spätestens bis 20. Mai 2018 Folgendes fest:

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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 M₁ und N₁: vier Jahre nach der Erstzulassung, dann alle zwei Jahre;
- b) als Taxi oder Krankenwagen genutzte Fahrzeuge der Klasse M₁ sowie Fahrzeuge der Klassen M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ und O₄: ein Jahr nach der Erstzulassung, danach jährlich;
- c) 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 cm³ 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 cm³ — 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 cm³ 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 Prüfmethoden 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 M₂ und M₃)

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) ¹	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 ¹ .		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 ¹	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 ³ 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 ⁽¹⁾:</p> <p>1. Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 1.1.2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Klasse M₁: 58 % — Klassen M₂ und M₃: 50 % — Klasse N₁: 50 % — Klassen N₂ und N₃: 50 % — Klassen O₂, O₃ und O₄: <ul style="list-style-type: none"> — Sattelanhänger: 45 % ⁽²⁾ — Deichselanhänger: 50 % 		X	
		<p>2. Fahrzeuge mit Erstzulassung vor dem 1.1.2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Klassen M₁, M₂ und M₃: 50 % ⁽³⁾ — Klasse N₁: 45 % — Klassen N₂ und N₃: 43 % ⁽⁴⁾ — Klassen O₂, O₃ und O₄: 40 % ⁽⁵⁾ 		X	
		<p>3. Andere Klassen:</p> <p>Klassen L (beide Bremsen gemeinsam):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Klasse L1e: 42 % — Klassen L2e, L6e: 40 % — Klasse L3e: 50 % — Klasse L4e: 46 % — Klassen L5e, L7e: 44 % <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 % ⁽⁶⁾ 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 ³ 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 ³ 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 ³			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 ¹ Sichere Lenkung beeinträchtigt		X	X
2.4. Spureinstellung (X) ²	Prüfung der Spureinstellung der gelenkten Räder mit geeigneten Geräten	Spureinstellung entspricht nicht Herstellerangaben oder ist nicht vorschriftsgemäß ¹ .. 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 ¹ (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 ¹ (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		
		c) Erforderliches Sichtfeld nicht erfasst		X	
3.4. Scheibenwischer	Sichtprüfung und Betätigung	a) Scheibenwischer funktionieren nicht, fehlen oder sind nicht vorschriftsgemäß ¹ ..		X	
		b) Wischerblatt schadhaft Wischblatt fehlt oder offensichtlich schadhaft	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		
3.6. Antibeschlagsystem (X) ²	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		
		b) Projektionssystem (Reflektor und Linse bzw. Streu-/Abschlusscheibe) leicht beschädigt Projektionssystem (Reflektor und Linse bzw. Streu-/Abschlusscheibe) schwer beschädigt oder nicht vorhanden	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 ¹ .		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 ¹ (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 ¹	Sichtprüfung und Betätigung	a) Scheinwerfer, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß ¹ .		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 ¹ 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 ¹	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß ¹ 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 ¹ 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 ¹	Sichtprüfung und Betätigung	Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß ¹ Weißes 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 ¹ Keine Funktion	X	X	
4.4.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung und Betätigung	Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß ¹		X	
4.4.4. Blinkfrequenz	Sichtprüfung und Betätigung	Blinkgeschwindigkeit nicht vorschriftsgemäß ¹ (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) ²	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	Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß ¹ Keine Funktion	X	X	
4.5.4. Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß ¹		X	
		b) Systemfunktion nicht vorschriftsgemäß ¹		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 ¹	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß ¹		X	
		b) Systemfunktion nicht vorschriftsgemäß ¹		X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
4.6.3. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß ¹ 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 ¹	Sichtprüfung und Betätigung	Systemfunktion nicht vorschriftsgemäß ¹	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 ¹	Sichtprüfung	Vorrichtung, reflektierte Lichtfarbe oder Position nicht vorschriftsgemäß ¹ 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 ¹	Sichtprüfung und Betätigung	Nicht vorschriftsgemäß ¹	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) ²	Sichtprüfung und Betätigung	a) Eine eingebaute Leuchte/ein eingebauter Rückstrahler ist nicht vorschriftsgemäß ¹ Rotes Licht wird nach vorn oder weißes Licht nach hinten ausgestrahlt/reflektiert	X	X	
		b) Funktion der Leuchte nicht vorschriftsgemäß ¹ 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 ³ 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 ¹ 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 ¹ , 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 ¹		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 ¹ 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 ³ 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) ²	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 ³ 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 ¹			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 ¹		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 ³ (sekundäre Teile) Sicherheitskritische Veränderung ³ (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) ²	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 ³ 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 ¹ 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 ¹ 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 ¹ Unzureichende Abdeckung der Reifenlauffläche	X	X	
6.2.11. Ständer	Sichtprüfung	a) Fehlen, sind locker oder stark korrodiert		X	
		b) Nicht vorschriftsgemäß ¹		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 ¹		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 ¹		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) ²	Sichtprüfung	a) Fehlt		X	
		b) Nicht vorschriftsgemäß ¹ 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) ²	Sichtprüfung	a) Fehlt oder ist unvollständig	X		
		b) Nicht vorschriftsgemäß ¹	X		

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
7.5. Verbandskasten (falls vorgeschrieben) (X) ²	Sichtprüfung	Fehlt, unvollständig oder nicht vorschriftsgemäß ¹	X		
7.6. Unterlegkeil(e) (falls vorgeschrieben) (X) ²	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 ¹ 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 ¹ 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 ¹		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 ¹		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) ²	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 ¹ .		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 Abgasanalysegeräts¹ 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 Abgasanalysegeräts¹ oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems unter Beachtung der Empfehlungen des Herstellers und anderer Anforderungen¹. 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 Vorschriften¹;</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 Vorschriften¹.</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 Anforderungen¹</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 ¹ : 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 Vorschriften¹ nicht vorgesehen ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Saugmotoren: 2,5 m⁻¹, — Turbomotoren: 3,0 m⁻¹, — bei gemäß den einschlägigen Vorschriften¹ bezeichneten oder nach dem darin genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen: 1,5 m⁻¹ ⁽⁹⁾ oder 0,7 m⁻¹ ⁽¹⁰⁾ 		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 M₂, M₃, N₂ und N₃ 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) ²		Nichteinhaltung einer Bestimmung der Vorschriften ¹	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 ₂ UND M ₃					
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 ¹ 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 ¹ Unzureichende Breite oder Zugang blockiert	X	X	
9.2. Trocknungs- und Entfrostanlage (X) ²	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) Entfrostsungssystem (falls vorgeschrieben) schadhaft		X	
9.3. Lüftung und Heizung (X) ²	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 ¹ Verletzungsgefahr	X	X	

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
9.5. Innenbeleuchtung und Zielschilder (X) ²	Sichtprüfung und Betätigung	Einrichtung schadhaft oder nicht vorschriftsgemäß ¹ 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 ¹ 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 ¹ Stufenbreite zu gering oder übermäßige Stufenhöhe	X	X	
9.8. Fahrgastkommunikationssystem (X) ²	Sichtprüfung und Betätigung	System defekt Keine Funktion	X	X	
9.9. Hinweiszeichen (X) ²	Sichtprüfung	a) Hinweiszeichen fehlt, ist fehlerhaft oder unleserlich.	X		
		b) Nicht vorschriftsgemäß ¹ Falsche Angaben	X	X	
9.10. Vorschriften für die Beförderung von Kindern (X) ²					
9.10.1. Türen	Sichtprüfung	Schutzvorrichtungen der Türen für diese Beförderungsart nicht vorschriftsgemäß ¹		X	
9.10.2. Signaleinrichtungen und Sonderausstattung	Sichtprüfung	Signaleinrichtung oder Sonderausstattung fehlt oder ist nicht vorschriftsgemäß ¹ .	X		

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
9.11. Vorschriften für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität (X) ²					
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 ¹		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 ¹		X	
9.11.3. Signaleinrichtungen und Sonderausstattung	Sichtprüfung	Signaleinrichtung oder Sonderausstattung fehlt oder ist nicht vorschriftsgemäß ¹ .		X	
9.12. Sonstige Sonderausstattungen (X) ²					
9.12.1. Einrichtungen für die Nahrungszubereitung	Sichtprüfung	a) Einrichtung nicht vorschriftsgemäß ¹		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 ¹ Verletzungsgefahr	X	X	
9.12.3. Andere Einrichtungen (z. B. audiovisuelle Systeme)	Sichtprüfung	Nicht vorschriftsgemäß ¹ Sicherer Betrieb des Fahrzeugs beeinträchtigt	X	X	

- (¹) Fahrzeugklassen, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, sind nur orientierungshalber aufgeführt.
- (²) 43 % für Sattelanhänger, deren Typgenehmigung vor dem 1. Januar 2012 erteilt wurde.
- (³) 48 % für Fahrzeuge, die nicht mit ABS ausgestattet sind, oder deren Typgenehmigung vor dem 1. Oktober 1991 erteilt wurde.
- (⁴) 45 % für Fahrzeuge, die nach 1988 oder ab dem in den Vorschriften vorgesehenen Anwendungsdatum zugelassen wurden (es gilt der spätere Zeitpunkt).
- (⁵) 43 % für Sattelanhänger und Deichselanhänger, die nach 1988 oder ab dem in den Vorschriften vorgesehenen Anwendungsdatum zugelassen wurden (es gilt der spätere Zeitpunkt).
- (⁶) Z. B. 2,5 m/s² für Fahrzeuge der Klassen N₁, N₂ und N₃, die zum ersten Mal nach dem 1.1.2012 zugelassen worden sind.
- (⁷) 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.
- (⁸) 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.
- (⁹) 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.
- (¹⁰) 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:

- ¹ „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.
- ² (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.
- ³ „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 ⁽¹⁾;
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.

⁽¹⁾ 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⁽¹⁾

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 ₁ ,M ₂	O	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	bis zu 3 500 kg	M ₁ ,M ₂	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	M ₂ ,M ₃	O	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	M ₂ ,M ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
3. Fahrzeuge zur Güterbeförderung																		
	bis zu 3 500 kg	N ₁	O	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	bis zu 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x	x	
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃	O	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	
	bis zu 3 500 kg	N ₁	O	x	x		x					x	x		x	x	x	x
	bis zu 3 500 kg	N ₁	D	x	x		x					x		x	x	x		

Erforderliche Mindestausrüstung 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 ₂ ,N ₃ ,T5	O	x	x	x		x	x	x	x	x	x		x	x	x	x
	> 3 500 kg	N ₂ ,N ₃ ,T5	D	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x		
5. Anhänger	bis zu 750 kg	O ₁		x	x	x		x	x	x	x						x	
	> 750 bis 3 500 kg	O ₂		x	x		x										x	
	> 3 500 kg	O ₃ ,O ₄		x	x	x			x	x	x	x					x	

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

¹ 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

AUFSICHTSSTELLEN

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.
-