

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

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

⁽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.

- (6) Mit der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ wurde das Europäische Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) eingerichtet. Über das ERRU können die einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen in der gesamten Union unter Einhaltung der Unionsvorschriften über den Schutz personenbezogener Daten miteinander vernetzt werden. Die Nutzung dieses Systems, das von den jeweils zuständigen Behörden der einzelnen Mitgliedstaaten betrieben wird, erleichtert die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten.
- (7) Diese Richtlinie sollte für bestimmte Nutzfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h gelten, die einer der Klassen angehören, die in der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ festgelegt wurden. Sie sollte die Mitgliedstaaten jedoch nicht daran hindern, auch an nicht von dieser Richtlinie erfassten Fahrzeugen technische Unterwegskontrollen durchzuführen oder Kontrollen anderer Aspekte des Straßenverkehrs vorzunehmen, insbesondere, was Lenk- und Ruhezeiten und Gefahrguttransporte betrifft.
- (8) Lastkraftwagen werden bei Beförderungen auf kurzen Strecken und im gewerblichen Güterkraftverkehr immer häufiger durch Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 40 km/h ersetzt. Ihr Risikopotenzial ist mit dem von Lastkraftwagen vergleichbar, und daher sollten Fahrzeuge dieser Klasse, die hauptsächlich auf öffentlichen Straßen zum Einsatz kommen, bei technischen Unterwegskontrollen ebenso behandelt werden wie Lastkraftwagen.
- (9) Aus den Berichten zur Umsetzung der Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ geht eindeutig hervor, dass technische Unterwegskontrollen wichtig sind. Im Zeitraum 2009-2010 wurden über 350 000 Fahrzeuge, die in der Union technischen Unterwegskontrollen unterzogen wurden, gemeldet, die aufgrund ihres Zustands aus dem Verkehr gezogen werden mussten. Aus den Berichten geht auch hervor, dass es bei den Kontrollergebnissen erhebliche Unterschiede zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten gab. Im Zeitraum 2009-2010 variierte die Feststellungsquote bei bestimmten Mängeln zwischen 2,1 % aller kontrollierten Fahrzeuge in einem Mitgliedstaat und 48,3 % in einem anderen Mitgliedstaat. In den Berichten wird außerdem auch auf die erheblichen Unterschiede hinsichtlich der Zahl der durchgeführten technischen Unterwegskontrollen zwischen den Mitgliedstaaten hingewiesen. Im Interesse eines ausgewogeneren Ansatzes sollten sich die Mitgliedstaaten verpflichten, eine angemessene Anzahl von Kontrollen durchzuführen, die proportional zur Anzahl der in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen und/oder betriebenen Nutzfahrzeuge ist.
- (10) Auf der Ebene der Union unterliegen Lieferwagen wie Fahrzeuge der Klasse N₁ und deren Anhänger nicht den gleichen Anforderungen an die Straßenverkehrssicherheit wie schwere Nutzfahrzeuge, beispielsweise was Lenkzeitvorschriften, die Ausbildung von Berufskraftfahrern oder den Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen anbelangt. Fahrzeuge der Klasse N₁ fallen zwar nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie, doch die Mitgliedstaaten sollten diese Fahrzeuge in ihren Strategien für die allgemeine Straßenverkehrssicherheit und Unterwegskontrollen berücksichtigen.
- (11) Damit keine unnötigen Verwaltungslasten und -kosten entstehen und die Kontrollen wirksamer werden, sollten die zuständigen nationalen Behörden die Möglichkeit haben, vorrangig Fahrzeuge, die von Unternehmen betrieben werden, die Sicherheits- und Umweltschutznormen nicht einhalten, auszuwählen, während Fahrzeuge, die von verantwortungsvollen und sicherheitsbewussten Betreibern betrieben und ordnungsgemäß instandgehalten werden, weniger häufig kontrolliert werden sollten, so dass diese Betreiber für ihr Verhalten belohnt werden. Die Auswahl der Fahrzeuge, die einer Unterwegskontrolle unterzogen werden sollen, nach dem Risikoprofil der Betreiber könnte ein nützliches Instrument darstellen, um Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung strenger und häufiger zu kontrollieren.
- (12) Unterwegskontrollen sollten durch ein Risikoeinstufungssystem erleichtert werden. Nach der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 müssen die Mitgliedstaaten das aufgrund der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ über die Durchführung der Vorschriften für Lenk- und Ruhezeiten errichtete Risikoeinstufungssystem auf andere spezifizierte Bereiche im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr ausdehnen, auch auf die

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

⁽²⁾ 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).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

GEGENSTAND, BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND ANWENDUNGSBEREICH

Artikel 1

Gegenstand

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

Artikel 2

Anwendungsbereich

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

- a) vorwiegend für die Beförderung von Fahrgästen und deren Gepäck ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz — Fahrzeugklassen M₂ und M₃,

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

⁽²⁾ Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 74/150/EWG (ABl. L 171 vom 9.7.2003, S. 1).

- b) vorwiegend für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen — Fahrzeugklassen N₂ und N₃,
- c) vorwiegend für die Beförderung von Gütern und Personen, aber auch für die Unterbringung von Personen ausgelegte und gebaute Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen — Fahrzeugklassen O₃ und O₄,
- d) hauptsächlich im gewerblichen Kraftverkehr auf öffentlichen Straßen genutzte Zugmaschinen der Fahrzeugklasse T5 auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h.

(2) Diese Richtlinie berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, auch an anderen als den durch diese Richtlinie erfassten Fahrzeugen — beispielsweise an leichten Nutzfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse 3,5 Tonnen nicht übersteigt (Klasse N₁) — technische Unterwegskontrollen durchzuführen, Kontrollen anderer Aspekte des Straßenverkehrs und der Verkehrssicherheit vorzunehmen oder Kontrollen an Orten durchzuführen, die nicht zu den öffentlichen Straßen gehören. Diese Richtlinie hindert die Mitgliedstaaten in keiner Weise daran, die Nutzung eines bestimmten Fahrzeugtyps aus Gründen der Verkehrssicherheit auf bestimmte Teile seines Straßennetzes zu beschränken.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Ausschließlich für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

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

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

KAPITEL II

SYSTEM DER TECHNISCHEN UNTERWEGSKONTROLLEN UND ALLGEMEINE VERPFLICHTUNGEN

Artikel 4

System der Unterwegskontrollen

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

Artikel 5

Prozentsatz der zu kontrollierenden Fahrzeuge

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

*Artikel 6***Risikoeinstufungssystem**

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

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

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

*Artikel 7***Zuständigkeiten**

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

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

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

*Artikel 8***Prüfer**

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

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

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

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

KAPITEL III

KONTROLLVERFAHREN*Artikel 9***Auswahl der Fahrzeuge für die anfängliche technische Unterwegskontrolle**

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

*Artikel 10***Inhalt und Verfahren der technischen Unterwegskontrollen**

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

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

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

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

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

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

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

*Artikel 11***Prüfeinrichtungen**

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

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

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

Artikel 12

Bewertung von Mängeln

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

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

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

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

Artikel 13

Kontrolle der Ladungssicherung

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 14

Folgemaßnahmen bei erheblichen oder gefährlichen Mängeln

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

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

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

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

Artikel 15

Kontrollgebühren

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

Artikel 16

Bericht über die Kontrolle und Datenbanken über technische Unterwegskontrollen

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

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

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

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

KAPITEL IV

ZUSAMMENARBEIT UND AUSTAUSCH VON INFORMATIONEN

Artikel 17

Benennung einer Kontaktstelle

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

Artikel 18

Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten

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

Artikel 19

Untereinander abgestimmte technische Unterwegskontrollen

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

Artikel 20

Übermittlung von Informationen an die Kommission

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

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

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

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

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

KAPITEL V

DELEGIERTE RECHTSAKTE UND DURCHFÜHRUNGSRECHTSAKTE

Artikel 21

Delegierte Rechtsakte

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

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

Artikel 22

Ausübung der Befugnisübertragung

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

*Artikel 23***Ausschussverfahren**

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

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

KAPITEL VI

SCHLUSSBESTIMMUNGEN*Artikel 24***Berichterstattung**

(1) Bis zum 20. Mai 2016 übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Umsetzung und die Auswirkungen dieser Richtlinie. Gegenstand der Analyse in diesem Bericht sind insbesondere ihre Auswirkungen auf die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit sowie die Kosten und Nutzen der etwaigen Einbeziehung der Fahrzeuge der Klassen N₁ und O₂ in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie.

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

*Artikel 25***Sanktionen**

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

*Artikel 26***Umsetzung**

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

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

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

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

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

*Artikel 27***Aufhebung**

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

*Artikel 28***Inkrafttreten**

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

*Artikel 29***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 3. April 2014.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

M. SCHULZ

Im Namen des Rates

Der Präsident

D. KOURKOULAS

ANHANG I

ELEMENTE DES RISIKOEINSTUFUNGSSYSTEMS

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

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

- Anzahl der Mängel,
- Schwere der Mängel,
- Anzahl der technischen Unterwegskontrollen oder der regelmäßigen bzw. freiwilligen Prüfungen im Rahmen der technischen Überwachung,
- Zeitfaktor.

1. Die Mängel sind anhand ihrer Schwere zu gewichten; dabei kommen folgende Faktoren zur Anwendung:

- gefährlicher Mangel = 40,
- erheblicher Mangel = 10,
- geringer Mangel = 1.

2. Zur Beurteilung der Entwicklung der Situation eines Unternehmens (Fahrzeugs) werden ältere Kontrollergebnisse (Mängel) im Vergleich zu neueren geringer gewichtet; dabei kommen folgende Faktoren zur Anwendung:

- Jahr 1 = die vergangenen 12 Monate = Faktor 3,
- Jahr 2 = die Monate 13-24 = Faktor 2,
- Jahr 3 = die Monate 25-36 = Faktor 1.

Dies gilt nur für die Berechnung der allgemeinen Risikoeinstufung.

3. Die Risikoeinstufung wird nach folgender Formel berechnet:

a) Formel für die allgemeine Risikoeinstufung

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

Dabei ist

RR = Wert der allgemeinen Risikoeinstufung

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

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

#... = Anzahl der...

DD = gefährlichen Mängel

MaD = erheblichen Mängel

MiD = geringen Mängel

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

b) Formel für die jährliche Risikoeinstufung

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

Dabei ist

AR = Wert der jährlichen Risikoeinstufung

#... = Anzahl der...

DD = gefährlichen Mängel

MaD = erheblichen Mängel

MiD = geringen Mängel

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

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

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

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

ANHANG II

UMFANG DER TECHNISCHEN UNTERWEGSKONTROLLE

1. PRÜFBEREICHE

- (0) Identifizierung des Fahrzeugs
- (1) Bremsanlage
- (2) Lenkanlagen
- (3) Sichtbarkeit
- (4) Beleuchtungsanlage und Teile der elektrischen Anlage
- (5) Achsen, Räder, Reifen und Aufhängung
- (6) Fahrgestell und daran befestigte Teile
- (7) Sonstige Ausstattungen
- (8) Umweltbelastung
- (9) Zusätzliche Kontrollen bei Fahrzeugen (zur Personenbeförderung) der Fahrzeugklassen M₂ und M₃

2. PRÜFANFORDERUNGEN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
0. IDENTIFIZIERUNG DES FAHRZEUGS					
0.1. Kennzeichenschild (falls vorgeschrieben 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. Fahrzeugidentifizierung-/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-/Bremshebelanlage	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems Anm.: Fahrzeuge mit Bremskraftverstärker sollten mit ausgeschaltetem Motor geprüft werden	a) Pedalachse schwergängig		X	
		b) Übermäßige Abnutzung oder Spiel		X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
1.1.2. Zustand des Pedals/des Bremshebels und Weg der Bremsbetätigungseinrichtung	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems Anm.: Fahrzeuge mit Bremskraftverstärker sollten mit ausgeschaltetem Motor geprüft werden	a) Übermäßiger Weg oder keine ausreichende Wegreserve vorhanden Bremsen kann nicht vollständig betätigt werden oder ist blockiert		X	X
		b) Freigängigkeit der Bremsbetätigungseinrichtung beeinträchtigt Wenn die Funktionsfähigkeit beeinträchtigt ist	X	X	
		c) Antirutschvorrichtung auf dem Bremspedal fehlt, ist locker oder übermäßig abgenutzt		X	
1.1.3. Unterdruckpumpe oder Kompressor und Behälter	Sichtprüfung der Bauteile bei normalem Betriebsdruck. Zeitspanne bis zum Erreichen eines sicheren Betriebswertes für Vakuum oder Luftdruck sowie zuverlässige Funktion der Warnvorrichtung, des Mehrkreisschutzventils und des Überdruckventils kontrollieren	a) Luftdruck bzw. Unterdruck unzureichend für mindestens vier Bremsungen nach Ansprechen der Warneinrichtung (oder Manometeranzeige in der Gefahrzone) unzureichend für mindestens zwei Bremsungen nach Ansprechen der Warneinrichtung (oder Manometeranzeige in der Gefahrzone)		X	X
		b) Zeit für Aufbau des Luftdrucks/Unterdrucks bis zu einem sicheren Betriebswert erfolgt nicht in der vorgegebenen Zeitspanne 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 schadhaf Zu niedriger Druck ist nicht feststellbar	X		X

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

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

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
		<ul style="list-style-type: none"> e) Verschluss für den Ausgleichsbehälter des Hauptbremszylinders fehlt f) Warnleuchte für Bremsflüssigkeit leuchtet oder ist defekt g) Mangelhafte Funktion der Warnvorrichtung für Bremsflüssigkeitsstand 	X		
		<ul style="list-style-type: none"> a) Unmittelbare Ausfall- oder Bruchgefahr b) Leitungen oder Anschlüsse undicht (Druckluftbremssysteme) Leitungen oder Anschlüsse undicht (Hydraulikbremssysteme) c) Leitungen beschädigt oder übermäßig korrodiert Beeinträchtigung der Bremsfunktion durch Blockieren oder unmittelbare Gefahr einer Leckage d) Leitungen falsch verlegt Gefahr einer Beschädigung 		X	X
		<ul style="list-style-type: none"> a) Unmittelbare Ausfall- oder Bruchgefahr b) Bremsschläuche beschädigt, angescheuert, verdreht oder zu kurz Bremsschläuche beschädigt oder scheuern c) Schläuche oder Anschlüsse undicht (Luftbremssysteme) Schläuche oder Anschlüsse undicht (Hydraulikbremssysteme) d) Schlauchausbeulung unter Druck Cord schadhaf e) Schläuche porös 	X	X	X
1.1.11. Starre Bremsleitungen	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich				X
1.1.12. Flexible Bremschläuche	Sichtprüfung der Bauteile beim Betätigen des Bremssystems, wenn möglich				X

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

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

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
		f) Daten unleserlich oder nicht vorschriftsgemäß 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 defekt		X	
		c) Unsachgemäß montiert oder ersetzt		X	
1.1.19. Dauerbremsystem (soweit vorhanden oder vorgeschrieben)	Sichtprüfung	a) Anschlüsse oder Befestigungen unsicher Funktionsfähigkeit beeinträchtigt	X		
		b) System offensichtlich schadhaft oder fehlt		X	
1.1.20. Automatische Betätigung der Anhängerbremsen	Lösen der Bremskupplung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger	Anhängerbremse setzt nicht automatisch ein, wenn Kupplung gelöst wird			X
1.1.21. Vollständiges Bremsystem	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		
		c) Bauteil unsicher oder unsachgemäß montiert		X	
		d) Sicherheitskritische Veränderung eines Bauteils ³ Bremswirkung beeinträchtigt		X	X
1.1.22. Prüfanschlüsse (soweit vorhanden oder vorgeschrieben)	Sichtprüfung	Fehlt		X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
1.1.2.3. Auflaufbremse	Sichtprüfung und Betätigung	Wirksamkeit unzureichend		X	
1.2. Betriebsbremse: Wirkung und Wirksamkeit					
1.2.1. Wirkung (PG)	Bei einer Prüfung auf einem Bremsprüfstand: Bremsen bis zur Höchstbremskraft steigend betätigen	<p>a) Ungenügende Bremskraft an einem oder mehreren Rädern</p> <p>Keine Bremskraft an einem oder mehreren Rädern</p> <p>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</p> <p>Bremskraft an einem Rad beträgt bei gelenkten Achsen weniger als 50 % der an dem anderen Rad derselben Achse gemessenen Höchstbremskraft</p> <p>c) Bremskraft nicht abstufbar („Rupfen“)</p> <p>d) Ansprechzeit der Bremse an einem der Räder zu lang</p> <p>e) Starke Schwankung der Bremskraft während jeder vollen Radumdrehung</p>		X	X
1.2.2. Wirksamkeit (PG)	Prüfung auf einem Bremsprüfstand bei Gewicht wie angetroffen oder, falls aus technischen Gründen nicht möglich, in einer Straßenprüfung mit einem registrierenden Verzögerungsmessgerät ⁽¹⁾	<p>Nachfolgende Mindestwerte werden nicht erreicht ⁽²⁾:</p> <p>Klassen M₁, M₂ und M₃: 50 % ⁽³⁾</p> <p>Klasse N₁: 45 %</p> <p>Klassen N₂ und N₃: 43 % ⁽⁴⁾</p> <p>Klassen O₃ und O₄: 40 % ⁽⁵⁾</p> <p>Weniger als 50 % der obigen Werte erreicht</p>		X	X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
1.3. Hilfsbremse (Notbremse), Wirkung und Wirksamkeit (falls getrennte Anlage)					
1.3.1. Wirkung (PG)	Bei einem vom Betriebsbremssystem getrennten Hilfsbremssystem ist das in 1.2.1 beschriebene Prüfverfahren anzuwenden	a) Ungenügende Bremskraft an einem oder mehreren Rädern 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 Fall 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 (PG)	Bei einem vom Betriebsbremssystem getrennten Hilfsbremssystem ist das in 1.2.2 beschriebene Prüfverfahren anzuwenden	Wirksamkeit von weniger als 50 % ⁽⁶⁾ der erforderlichen Bremskraft der Betriebsbremse gemäß 1.2.2, bezogen auf die zulässige Höchstmasse Weniger als 50 % der oben genannten Bremswirksamkeitswerte im Verhältnis zur Masse des Fahrzeugs während der Prüfung erreicht		X	X
1.4. Feststellbremse: Wirkung und Wirksamkeit					
1.4.1. Leistung (PG)	Betätigung der Bremse bei der Prüfung auf einem Bremsprüfstand	Bremse einseitig ohne Wirkung oder, im Fall eines Straßentests, übermäßige Abweichung des Fahrzeugs von der Geraden Weniger als 50 % der unter Nummer 1.4.2 genannten Bremswirksamkeitswerte im Verhältnis zur Masse des Fahrzeugs während der Prüfung erreicht		X	X

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

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

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
2.1.3. Zustand des Lenkgestänges	Sichtprüfung der Lenkungsbauteile auf Abnutzung, Bruch und Sicherheit bei Drehen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn	a) Relativbewegung der Bauteile, die befestigt sein sollten Übermäßiges Spiel oder Gefahr des Lösen der Verbindungen		X	X
		b) Übermäßiger Verschleiß an den Verbindungsstellen Sehr große Gefahr des Lösen 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
		g) Staubabdichtung beschädigt oder schadhaf Staubabdichtung fehlt oder ist schwer beschädigt		X	
		a) Lenkgestänge stößt bei Bewegung gegen befestigten Teil des Fahrgestells		X	
		b) Lenkanschläge funktionieren nicht oder fehlen		X	
2.1.4. Funktion des Lenkgestänges	Sichtprüfung der Lenkungsbauteile auf Abnutzung, Bruch und Sicherheit bei Drehen des Lenkrads im und gegen den Uhrzeigersinn, während die Räder des Fahrzeugs auf dem Boden stehen und der Motor läuft (Servolenkung)	a) Flüssigkeitsleck		X	
		b) Flüssigkeit unzureichend (unterhalb der Mindeststandanzeige) Flüssigkeitsvorrat unzureichend		X	X
2.1.5. Servolenkung	Prüfung des Lenkungssystems auf Leckage und Prüfung des Füllstands des Hydraulikbehälters (falls sichtbar). Prüfung der Funktion des Servolenkungssystems, während die Räder des Fahrzeugs auf dem Boden stehen und der Motor läuft.	a) Flüssigkeitsleck		X	
		b) Flüssigkeit unzureichend (unterhalb der Mindeststandanzeige) Flüssigkeitsvorrat unzureichend		X	X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
		c) Mechanismus funktioniert nicht Lenkung beeinträchtigt		X	X
		d) Mechanismus gebrochen oder unsicher Lenkung beeinträchtigt		X	X
		e) Einstellung fehlerhaft oder Bauteile stoßen aneinander Lenkung beeinträchtigt		X	X
		f) Sicherheitskritische Veränderung ³ Lenkung beeinträchtigt		X	X
		g) Kabel/Schläuche beschädigt oder übermäßig korrodiert Lenkung beeinträchtigt		X	X
2.2. Lenkrad, Lenksäule und Lenkstange					
2.2.1. Zustand des Lenkrads	Drücken und Ziehen des Lenkrads in Längsrichtung der Lenksäule, Drücken des Lenkrads in verschiedene Richtungen im rechten Winkel zur Lenksäule, während die Räder des Fahrzeugs auf dem Boden stehen. Sichtprüfung des Spiels und des Zustands der beweglichen Kupplungen oder Antriebsgelenke	a) Relativbewegung zwischen Lenkrad und Lenksäule wegen Lockerung		X	X
		Sehr große Gefahr des LöSENS der Verbindungen			
		b) Sicherungseinrichtung auf Lenkradnabe fehlt. Sehr große Gefahr des LöSENS der Verbindungen		X	X
		c) Lenkradnabe, -kranz, oder -speichen gebrochen oder locker Sehr große Gefahr des LöSENS der Verbindungen		X	X
		d) Sicherheitskritische Veränderung ³		X	X

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

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

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

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

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich gefährlich	
4.2. Begrenzungs- und Schlussleuchten, Seitenmarkierungsleuchten, Umrissleuchten sowie Tagfahrleuchten					
4.2.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Lichtquelle defekt		X	
		b) Streu-/Abschlusscheibe schadhaf		X	
		c) Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt	X		X
4.2.2. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß 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
4.3. Bremsleuchten					
4.3.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle; bei LED bis zu 1/3 nicht funktionstüchtig) Einzel-Lichtquellen; bei LED weniger als 2/3 funktionstüchtig Keine Lichtquelle funktionstüchtig	X		X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
		<p>b) Streu-/Abschlusscheibe leicht beschädigt (kein Einfluss auf Lichtausstrahlung)</p> <p>Streu-/Abschlusscheibe schwer beschädigt (Lichtausstrahlung beeinträchtigt)</p> <p>c) Leuchte nicht sicher befestigt</p> <p>Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt</p>	X	X	
		<p>a) Schalterfunktion nicht vorschriftsgemäß¹</p> <p>Funktionsverzögerung</p> <p>Funktioniert nicht</p> <p>b) Funktion der Betätigungseinrichtung beeinträchtigt</p>	X	X	X
4.3.2. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung				
4.3.3. Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung und Betätigung	<p>Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß¹</p> <p>Weißes Licht nach hinten ausgestrahlt; stark verringerte Leuchtkraft</p>	X		
4.4. Fahrtrichtungsanzeiger und Warnblinkleuchten					
4.4.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	<p>a) Lichtquelle defekt (Mehrfach-Lichtquelle; bei LED bis zu 1/3 nicht funktionstüchtig)</p> <p>Einzel-Lichtquellen; bei LED weniger als 2/3 funktionstüchtig</p> <p>b) Streu-/Abschlusscheibe leicht beschädigt (kein Einfluss auf Lichtausstrahlung)</p> <p>Streu-/Abschlusscheibe schwer beschädigt (Lichtausstrahlung beeinträchtigt)</p> <p>c) Leuchte nicht sicher befestigt</p> <p>Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt</p>	X	X	X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
4.4.2. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	Schaltefunktion 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 2/3 funktionstüchtig b) Streu-/Abschlusscheibe leicht beschädigt (kein Einfluss auf Lichtausstrahlung) Streu-/Abschlusscheibe schwer beschädigt (Lichtausstrahlung beeinträchtigt) 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	Sichtprüfung und Betätigung	Nebelscheinwerfer nicht korrekt waagrecht eingestellt, wenn die Lichtverteilung eine Hell-Dunkel-Grenze hat (Hell-Dunkel-Grenze zu niedrig) Hell-Dunkel-Grenze über der der Scheinwerfer für Abblendlicht	X	X	
4.5.3. Schaltung	Sichtprüfung und Betätigung	Schaltefunktion nicht vorschriftsgemäß ¹ Funktioniert nicht	X	X	

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
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. Rückfahrcheinwerfer					
4.6.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	a) Lichtquelle defekt	X		
		b) Streu-/Abschlusscheibe beschädigt	X		
		c) Leuchte nicht sicher befestigt Sehr große Gefahr, dass die Einrichtung abfällt	X		X
4.6.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung und Betätigung	a) Leuchte, Lichtfarbe, Position, Leuchtkraft oder Genehmigungszeichen nicht vorschriftsgemäß ¹		X	
		b) Systemfunktion nicht vorschriftsgemäß ¹		X	
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, dass die Einrichtung abfällt	X		X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel	
			gering	erheblich
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	X	
		Rückstrahlung beeinträchtigt		X
		b) Rückstrahler nicht sicher befestigt	X	
		Können abfallen		X
4.8.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften ¹	Sichtprüfung	Vorrichtung, reflektierte Lichtfarbe oder Position nicht vorschriftsgemäß ¹		X
		Fehlen gänzlich oder strahlen rotes Licht nach vorn oder weißes Licht nach hinten zurück		X
4.9. Kontrollleuchten für das Beleuchtungssystem				
4.9.1. Zustand und Funktion	Sichtprüfung und Betätigung	Funktionieren nicht	X	
		Funktionieren nicht für Fernlicht oder Nebelschlussleuchte		X
4.9.2. Übereinstimmung mit den Vorschriften 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 Fassung locker	X	
		b) Isolierung beschädigt oder schadhafte Kann Kurzschluss verursachen	X	X
		c) Elektrische Verbindungen des Zugfahrzeugs oder des Anhängers funktionieren nicht einwandfrei Bremsleuchten des Anhängers funktionieren überhaupt nicht	X	X

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

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
4.1.3. Batterie(n)	Sichtprüfung	<p>a) Unsicher Unschlaggemäß befestigt. Kann Kurzschluss verursachen.</p> <p>b) Leckage Ausstreten gefährlicher Stoffe</p> <p>c) Schalter (sofern vorgeschrieben) defekt</p> <p>d) Sicherungen (sofern vorgeschrieben) defekt</p> <p>e) Belüftung (sofern vorgeschrieben) unzureichend</p>	X	X	
5. AXSEN, RÄDER, REIFEN UND AUFHÄNGUNG					
5.1. Achsen					
5.1.1. Achsen (+ PG)	Sichtprüfung mit Prüfung mittels eines Radspieldetektors, falls vorhanden	<p>a) Achse gebrochen oder verbogen</p> <p>b) Unsichere Befestigung am Fahrzeug Stabilität beeinträchtigt, Funktionsfähigkeit beeinträchtigt; übermäßiges Spiel an den Befestigungspunkten</p> <p>c) Sicherheitskritische Veränderung³ Stabilität beeinträchtigt, Funktionsfähigkeit beeinträchtigt, Abstand zu anderen Fahrzeugteilen oder Bodfreiheit unzureichend</p>		X	X
5.1.2. Achsschenkelbolzen (+ PG)	Sichtprüfung mit Prüfung mittels eines Radspieldetektors, falls vorhanden. Aufbringen einer vertikalen oder lateralen Kraft auf jedes Rad und Beobachten des Ausmaßes der Bewegung zwischen Achsträger und Achsschenkel	<p>a) Achsschenkel gebrochen</p> <p>b) Achsschenkelbolzen und/oder -buchse übermäßig abgenutzt Kann/können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt</p> <p>c) Übermäßige Bewegung zwischen Achsschenkel und Achsträger Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt</p>		X	X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
5.1.3. Radlager (+ PG)	Sichtprüfung und Prüfung mittels eines Radspieldetektors, falls vorhanden. Ruckartiges Bewegen des Rades oder Aufbringen einer lateralen Kraft auf jedes Rad und Beobachten der Kippbewegung des Rades im Verhältnis zum Achsschenkel	<p>d) Achsschenkelbolzen in der Lagerung locker Können sich lockern; Richtungsstabilität beeinträchtigt</p> <p>a) Übermäßiges Spiel in einem Radlager Richtungsstabilität beeinträchtigt; Gefahr der Zerstörung</p> <p>b) Radlager schwergängig oder klemmt Gefahr der Überhitzung; Gefahr der Zerstörung</p>		X	X
5.2. Räder und Reifen					
5.2.1. Radnabe	Sichtprüfung	<p>a) Eine Radmutter oder ein Radbolzen fehlt oder ist locker Befestigung fehlt oder ist so locker, dass die Verkehrssicherheit sehr stark beeinträchtigt ist</p> <p>b) Nabe abgenutzt oder beschädigt Nabe abgenutzt oder beschädigt, so dass die sichere Befestigung der Räder beeinträchtigt ist</p>		X	X
5.2.2. Räder	Sichtprüfung der beiden Seiten jedes Rades, während das Fahrzeug über einer Prüfgrube oder auf einer Hebebühne steht	<p>a) Bruch oder defekte Schweißung</p> <p>b) Felgenringe unsachgemäß montiert Können sich lösen</p> <p>c) Rad stark verbogen oder abgenutzt Sichere Befestigung an der Radnabe beeinträchtigt; sichere Befestigung des Reifens beeinträchtigt</p> <p>d) Größe, technische Ausführung, Kompatibilität oder Typ des Rades nicht vorschriftsgemäß¹, so dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird</p>		X	X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
5.2.3. Reifen	Sichtprüfung des gesamten Reifens durch Vorder- und Rückwärtsrollen des Fahrzeugs	<p>a) Reifengröße, Tragfähigkeit, Genehmigungszahlen oder Geschwindigkeitskategorie nicht vorschriftsgemäß¹, so dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird</p> <p>Unzureichende Tragfähigkeit oder Geschwindigkeitskategorie für den tatsächlichen Gebrauch; Reifen betrifft andere unbewegliche Fahrzeugteile, so dass sicheres Fahren beeinträchtigt ist</p> <p>b) Reifen unterschiedlicher Größe auf derselben Achse oder an Zwillingrädern</p> <p>c) Reifen unterschiedlicher Bauart (Radial-/Diagonalreifen) auf derselben Achse</p> <p>d) Reifen schwer beschädigt oder eingeschnitten</p> <p>Cord sichtbar oder beschädigt</p> <p>e) Profiltiefe der Reifen: Abnutzungsanzeiger wird sichtbar.</p> <p>Profiltiefe der Reifen nicht vorschriftsgemäß¹</p> <p>f) Reifen scheuern an anderen Bauteilen (flexible Spritzschutzvorrichtungen)</p> <p>Reifen scheuern an anderen Bauteilen (sicheres Fahren nicht beeinträchtigt)</p> <p>g) Nachgeschnittene Reifen nicht vorschriftsgemäß¹</p> <p>Cord-Schutzschicht beeinträchtigt</p>		X	X
5.3. Aufhängung					
5.3.1. Federn und Stabilisatoren (+ PG)	Sichtprüfung und Prüfung mittels eines Radspieldetektors, falls vorhanden	a) Federn unsicher am Fahrgestell oder an der Achse befestigt		X	
		Relativbewegung sichtbar, Befestigungen extrem locker			X

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

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

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

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			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, dass das Reserverad abfällt		X	X
6.1.6. Mechanische Verbindungseinrichtung und Abschlepprichtungen (+ PG)	Sichtprüfung auf Abnutzung und einwandfreie Funktion, mit besonderer Aufmerksamkeit auf Sicherungsvorrichtungen, und/oder Verwenden einer Prüfleere	a) Bauteil beschädigt, defekt oder eingerissen (wenn nicht in Betrieb) Bauteil beschädigt, defekt oder eingerissen (wenn in Betrieb)		X	X
		b) Bauteil übermäßig abgenutzt Unterhalb der Verschleißmarkierung		X	X
		c) Befestigung schadhaf Befestigung locker, dadurch sehr große Gefahr des Abfallens		X	X
		d) Sicherungsvorrichtung fehlt oder funktioniert nicht einwandfrei		X	
		e) Anhänger-Anzeige funktioniert nicht		X	
		f) Kennzeichen oder Leuchte verdeckt (wenn nicht in Verwendung) Kennzeichen nicht lesbar (wenn nicht in Verwendung)	X		
		g) Sicherheitskritische Veränderung ³ (sekundäre Teile) Sicherheitskritische Veränderung ³ (primäre Teile)		X	X
		h) Verbindungseinrichtung zu schwach, nicht kompatibel oder Anhängervorrichtung nicht vorschriftsgemäß			X

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

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
6.2. Führerhaus und Karosserie					
6.2.1. Zustand	Sichtprüfung	<p>a) Verkleidung oder Bauteil locker oder beschädigt, dadurch Verletzungsgefahr Können abfallen</p> <p>b) Karoseriesäule unsicher Stabilität beeinträchtigt</p> <p>c) Eindringen von Motor- oder Abgasen Gesundheitsgefahr für Fahrzeuginsassen</p> <p>d) Sicherheitskritische Veränderung³ Ungenügender Abstand zu sich drehenden oder sich bewegenden Teilen und zur Straße</p>		X	X
6.2.2. Befestigung	Sichtprüfung	<p>a) Karosserie oder Führerhaus unsicher Stabilität beeinträchtigt</p> <p>b) Karosserie/Führerhaus sitzt offensichtlich nicht korrekt ausgerichtet auf dem Fahrgestell</p> <p>c) Befestigung der Karosserie/des Führerhauses am Fahrgestell oder Querträger unsicher oder fehlt, falls symmetrisch Befestigung der Karosserie/des Führerhauses am Fahrgestell oder Querträger unsicher oder fehlt, so dass die Verkehrssicherheit erheblich gefährdet ist</p> <p>d) Befestigungspunkte der selbsttragenden Karosserie übermäßig korrodiert Stabilität beeinträchtigt</p>		X	X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
6.2.3. Türen und Türansläge	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	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 bewegt sich oder 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

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

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

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

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

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

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich gefährlich	
8.2.1.2. Gasförmige Emissionen (PG)	<p>— Bei Fahrzeugen bis zu den Emissionsklassen Euro 5 und Euro V⁽⁷⁾: Messung mit Hilfe eines den Vorschriften¹ entsprechenden Abgasanalysegerät oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems. Ein Auspufftest ist das Standardverfahren der Abgasprüfung. Die Mitgliedstaaten können auf der Grundlage einer Gleichwertigkeitsbewertung und unter Berücksichtigung der einschlägigen Typzulassungsvorschriften die Verwendung des bordeigenen Diagnosesystems zulassen, wobei die Empfehlungen des Fahrzeugherstellers und andere Anforderungen zu beachten sind.</p> <p>— Bei Fahrzeugen bis zu den Emissionsklassen Euro 6 und Euro V⁽⁸⁾: Messung mit einem den Vorschriften¹ entsprechenden Abgasanalysegerät oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems, wobei die Empfehlungen des Fahrzeugherstellers und andere Anforderungen beachtet werden müssen.¹</p> <p>Bei Zweitaktmotoren werden keine Messungen vorgenommen. Ersatzweise Abgasfermmessung mit Ergebnis-sicherung durch Standard-Prüfverfahren.</p>	c) MIL hält die ordnungsgemäße Abfolge nicht ein		X	
		a) Abgase überschreiten die spezifischen Werte nach Herstellerangabe		X	
		b) oder, falls hierzu keine Angaben vorliegen, die CO-Emissionen		X	
		i) bei Fahrzeugen ohne modernes Abgasnachbehandlungssystem			
		— 4,5 %, oder			
— 3,5 %					
je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den einschlägigen Vorschriften ¹					
ii) bei Fahrzeugen mit modernem Abgasnachbehandlungssystem					
— bei Leerlauf des Motors: 0,5 %					
— bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,3 %					
oder					
— bei Leerlauf des Motors: 0,3 % ⁽⁷⁾					
— bei erhöhter Leerlaufdrehzahl: 0,2 %					
je nach Datum der Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme gemäß den einschlägigen Vorschriften ¹					
c) Lambda-Koeffizient außerhalb des Bereichs 1 ± 0,03 oder nicht in Übereinstimmung mit den Herstellerangaben			X		
d) Bordeigenes Diagnosesystem zeigt erhebliche Störung an			X		
e) Abgasfermmessung weist auf erhebliche Abweichung hin			X		

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel	
			gering	erheblich gefährlich
8.2.2. Emissionen von Selbstzündungsmotoren				
8.2.2.1. Abgasnachbehandlungssystem	Sichtprüfung	<p>a) Vom Hersteller eingebautes Abgasnachbehandlungssystem fehlt oder offensichtlich defekt</p> <p>b) Leckagen, die Emissionsmessungen beeinträchtigen</p> <p>c) MIL hält die ordnungsgemäße Abfolge nicht ein</p> <p>d) Zu wenig Reagenzmittel (falls anwendbar)</p>	X X X X	
8.2.2.2. Abgastrübung	<p>— Bei Fahrzeugen bis zu den Emissionsklassen Euro 5 und Euro V⁽⁹⁾: Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird, oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems. Ein Auspufftest ist das Standardverfahren der Abgastrübung. Die Mitgliedstaaten können auf der Grundlage einer Gleichwertigkeitsbewertung die Verwendung des bordeigenen Diagnosesystems (OBD) zulassen, wobei die Empfehlungen des Fahrzeugherstellers und andere Anforderungen zu beachten sind.</p> <p>— Bei Fahrzeugen bis zu den Emissionsklassen Euro 6 und Euro VI⁽¹⁰⁾: Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last) von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl, wobei sich der Gangschalthebel in neutraler Stellung befindet und die Kupplung betätigt wird, oder Auslesen des bordeigenen Diagnosesystems, wobei die Empfehlungen des Fahrzeugherstellers und andere Anforderungen beachtet werden müssen¹.</p>	<p>a) Bei Fahrzeugen, die nach dem in den einschlägigen Vorschriften¹ genannten Datum erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden: Abgastrübung übersteigt den auf dem Herstellerschild am Fahrzeug angegebenen Wert</p>	X	
Fahrzeuge, die vor 1. Januar 1980 zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, sind von dieser Vorschrift ausgenommen				

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel	
			gering	erheblich gefährlich
	<p>Vorkonditionierung des Fahrzeugs:</p> <p>1. Die Fahrzeuge können ohne Konditionierung geprüft werden. Aus Sicherheitsgründen sollte der Motor aber betriebswarm und in ordnungsgemäßem mechanischem Zustand sein.</p>	<p>b) Sofern diese Informationen nicht verfügbar sind oder die einschlägigen Vorschriften¹ die Verwendung von Referenzwerten nicht erlauben:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Saugmotoren: 2,5 m⁻¹, — Turbomotoren: 3,0 m⁻¹, <p>bzw. bei in den Vorschriften¹ definierten oder nach dem darin genannten Datum erstmals zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeugen¹:</p> <p>1,5 m⁻¹ ⁽¹¹⁾</p> <p>oder</p> <p>0,7 m⁻¹ ⁽¹²⁾</p>	gering	erheblich X
			gering	X
	<p>2. Anforderungen an die Vorkonditionierung:</p> <p>i) Der Motor hat die volle Betriebstemperatur erreicht, d. h. mit einem Fühler im Messstabrohr wird eine Motoröltemperatur von mindestens 80 °C oder die übliche Betriebstemperatur, sofern diese niedriger ist, gemessen, oder die durch Messung der Infrarotstrahlung ermittelte Motorblocktemperatur liegt mindestens auf dieser Höhe. Ist diese Messung aufgrund der Fahrzeugkonfiguration nicht durchführbar, so kann die normale Betriebstemperatur des Motors auf andere Weise, z. B. durch die Inbetriebsetzung des Motorgebläses, erreicht werden.</p> <p>ii) Das Abgassystem wird mit mindestens drei Beschleunigungszyklen von der Leerlaufdrehzahl bis zur Abregeldrehzahl oder mit einem gleichwertigen Verfahren durchgespült.</p>			X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel	
			gering	erheblich gefährlich
	<p>Prüfverfahren:</p> <ol style="list-style-type: none"> Der Motor und ein etwa vorhandener Lader müssen vor dem Beginn des Beschleunigungszyklus die Leerlaufdrehzahl erreicht haben. Bei schweren Dieselmotoren ist dazu mindestens 10 Sekunden nach Lösen des Fahrpedals zu warten. Zur Einleitung des Beschleunigungszyklus muss das Fahrpedal schnell (in weniger als einer Sekunde) und anhaltend, jedoch nicht gewaltsam vollständig herabgedrückt werden, um eine maximale Förderarbeit der Einspritzpumpe zu erzielen. Bei jedem Beschleunigungszyklus muss der Motor die Abregeldrehzahl bzw. bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe die vom Hersteller angegebene Drehzahl bzw., wenn diese Angabe nicht vorliegt, zwei Drittel der Abregeldrehzahl erreichen, bevor das Fahrpedal gelöst wird. Dies kann überprüft werden, indem z. B. die Motordrehzahl überwacht oder das Fahrpedal lange genug herabgedrückt wird, d. h. bei Fahrzeugen der Klassen M₂, M₃, N₂ und N₃ sollte die Zeit von der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen mindestens zwei Sekunden betragen. Die Prüfung ist nur dann als nicht bestanden zu werten, wenn das arithmetische Mittel von mindestens drei Beschleunigungszyklen den Grenzwert überschreitet. Bei der Berechnung dieses Wertes werden Messungen, die erheblich vom gemittelten Messwert abweichen, oder das Ergebnis anderer statistischer Berechnungen, die die Streuung der Messungen berücksichtigen, außer Acht gelassen. Die Mitgliedstaaten können die Zahl der durchzuführenden Prüfzyklen begrenzen. 	c) Abgasfermessung weist auf erhebliche Abweichung hin	gering	erheblich X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
	<p>5. Damit keine unnötigen Prüfungen durchgeführt werden, können die Mitgliedstaaten die Prüfung eines Fahrzeugs als nicht bestanden werten, dessen Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen die Grenzwerte erheblich überschreiten. Ebenso können die Mitgliedstaaten, damit keine unnötigen Prüfungen durchgeführt werden, die Prüfung von Fahrzeugen als bestanden werten, deren Messwerte nach weniger als drei lastfreien Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen deutlich unter den Grenzwerten liegen.</p> <p>Ersatzweise Abgasfermmessung mit Ergebnissicherung durch Standard-Prüfmethoden</p>				
8.3. Andere umweltrelevante Positionen					
8.3.1. Flüssigkeitsaustritt		Übermäßiger Flüssigkeitsaustritt (außer Wasser), der eine Umweltschädigung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer bewirken kann		X	
		Dauernde Tropfenbildung, die eine sehr schwere Gefahr darstellt			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 schadhaf Verletzungsgefahr	X		X
		c) Notsteuerung defekt			X
		d) Fernbedienung der Türen oder Warnvorrichtungen fehlerhaft			X

Posten	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Bewertung der Mängel		
			gering	erheblich	gefährlich
9.1.2. Notausstiege	Sichtprüfung und (falls angezeigt) Betätigung	a) Mangelhafte Funktion		X	
		b) Notausstiegsschilder unleserlich Notausstiegsschilder fehlen	X	X	
		c) Hammer zum Einschlagen der Scheiben fehlt	X		
		d) Zugang blockiert		X	
9.2. Trocknungs- und Entfrostsungsanlage (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) schadhaf		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 und, falls vorhanden, Kinder- rückhaltesysteme	Sichtprüfung	Klappsitze (falls zulässig) funktionieren nicht automatisch	X		
		Blockieren einen Notausstieg		X	

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

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

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

(1) Der Prozentwert der Bremswirksamkeit wird ermittelt durch Division der gesamten bei Bremsbetätigung erreichten Bremskraft durch das Fahrzeuggewicht — bzw. bei Sattelanhängern durch die Summe der Achslasten — und anschließende Multiplikation des Ergebnisses mit 100.

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

(3) 48 % für Fahrzeuge, die nicht mit ABS ausgerüstet sind oder deren Typgenehmigung vor dem 1. Oktober 1991 erfolgte.

(4) 45 % für Fahrzeuge, die nach 1988 oder ab dem Anwendungsdatum gemäß den Vorschriften zugelassen wurden, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.

(5) 43 % für Sattelanhänger und Deichselanhänger, die nach 1988 oder ab dem Anwendungsdatum gemäß den Vorschriften zugelassen wurden, je nachdem, welcher Zeitpunkt der spätere ist.

(6) 2,2 m/s² für Fahrzeuge der Klassen N₁, N₂ und N₃.

(7) Typgenehmigung gemäß Richtlinie 70/220/EWG, Verordnung (EG) Nr. 715/2007 Anhang I Tabelle 1 (Euro 5), Richtlinie 88/77/EWG und Richtlinie 2005/55/EG

(8) Typgenehmigung gemäß Verordnung (EG) Nr. 715/2007 Anhang I Tabelle 2 (Euro 6) und Verordnung (EG) Nr. 595/2009 (Euro VI)

(9) Typgenehmigung gemäß Richtlinie 70/220/EWG, Verordnung (EG) Nr. 715/2007, Anhang I Tabelle 1 (Euro 5), Richtlinie 88/77/EWG und Richtlinie 2005/55/EG

(10) Typgenehmigung gemäß Verordnung (EG) Nr. 715/2007, Anhang I Tabelle 2 (Euro 6), und Verordnung (EG) Nr. 595/2009 (Euro VI)

(11) Typgenehmigung gemäß den Grenzwerten in Zeile B der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EWG bzw. in Zeile B1, B2 oder C der Tabelle in Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG oder nach dem 1. Juli 2008 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen.

(12) Typgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 Anhang I Tabelle 2 (Euro 6), Typgenehmigung gemäß Verordnung (EG) Nr. 595/2009 (Euro VI)

ANMERKUNGEN:

1 „Vorschriften“ bzw. „vorschriftsgemäß“ beziehen sich auf die Typgenehmigungsvorschriften zum Zeitpunkt der Genehmigung, Erstzulassung oder Erstinbetriebnahme sowie auf Nachrüstbestimmungen oder nationale Vorschriften des Zulassungsstaats. Diese Gründe für eine Mangelfeststellung gelten nur, wenn die Einhaltung der Vorschriften überprüft worden ist.

2 (X) zeigt Positionen an, die den Zustand des Fahrzeugs und dessen Eignung für die Nutzung im Straßenverkehr anbelangen, für die Prüfung im Rahmender technischen Überwachung jedoch nicht als wesentlich erachtet werden.

3 Eine „sicherheitskritische Veränderung“ ist eine Veränderung, die die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs beeinträchtigt oder unverhältnismäßige Auswirkungen auf die Umwelt hat.

PG Zur Prüfung dieser Position ist ein Prüfgerät erforderlich.

ANHANG III

I. Grundsätze der Ladungssicherung

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

5. Anwendbare Normen

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

II. Kontrolle der Ladungssicherung

1. Klassifizierung der Mängel

Mängel sind in eine der folgenden Mängelgruppen einzustufen:

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

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

2. Kontrollverfahren

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

3. Bewertung der Mängel

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

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

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

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

Tabelle 1

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

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

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

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

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

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

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

ANHANG IV

(Vorderseite)

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

- 1. Ort der technischen Unterwegskontrolle
- 2. Datum
- 3. Uhrzeit
- 4. Länderkennzeichen und amtliches Kennzeichen des Fahrzeugs
- 5. Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN)
- 6. Fahrzeugklassen
 - a) N₂^(a) (3,5 bis 12 t)
 - b) N₃^(a) (über 12 t)
 - c) O₃^(a) (3,5 bis 10 t)
 - d) O₄^(a) (über 10 t)
 - e) M₂^(a) (> 9 Sitze^(b) bis 5 t)
 - f) M₃^(a) (> 9 Sitze^(b) über 5 t)
 - g) T5
 - h) Andere Fahrzeugklasse
(bitte angeben)
- 7. Kilometerstand zum Zeitpunkt der Kontrolle
- 8. Unternehmen, das den Transport durchführt
 - a) Name und Adresse
 -
 - b) Nummer der Gemeinschaftslizenz^(c) (Verordnungen (EG) Nr. 1072/2009 und Nr. 1073/2009)
- 9. Name des Fahrers

10. Checkliste

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

11. Ergebnis der Kontrolle:

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

12. Verschiedenes/Bemerkungen:

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

Unterschrift:

zuständige(r) Behörde/-beamter oder Prüfer

Fahrer

.....

Anmerkungen:

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

(Rückseite)

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

5.	ACHSEN, RÄDER, REIFEN UND AUFHÄNGUNG	6.1.7. Übermittlung	7.5. Verbandskasten	9.1. Türen
5.1.	Achsen	6.1.8. Motorhalterungen	7.6. Unterlegkeile für Räder	9.1.1. Einstiegs- und Ausstiegstüren
5.1.1.	Achsen	6.1.9. Motorleistung	7.7. Vorrichtung für akustische Warnungen	9.1.2. Notausstiege
5.1.2.	Achsschenkelbolzen	6.2. Führerhaus und Karosserie	7.8. Tachometer	9.2. Antibeschlag- und Entfrostsungssystem
5.1.3.	Radlager	6.2.1. Zustand	7.9. Fahrtenschreiber	9.3. Lüftung und Heizung
5.2.	Räder und Reifen	6.2.2. Befestigung	7.10. Geschwindigkeitsbegrenzer	9.4. Sitze
5.2.1.	Radnabe	6.2.3. Türen und Türanschläge	7.11. Kilometerzähler	9.4.1. Fahrgastsitze
5.2.2.	Räder	6.2.4. Boden	7.12. Fahrdynamikregelung (Electronic Stability Control, ESC)	9.4.2. Fahrersitz
5.2.3.	Reifen	6.2.5. Fahrersitz	8. UMWELTBELASTUNG	9.5. Innenbeleuchtung und Wegmarkierungen
5.3.	Aufhängung	6.2.6. Andere Sitze	8.1. Lärmschutzsystem	9.6. Gänge, Stehplätze
5.3.1.	Federn und Stabilisatoren	6.2.7. Betätigungseinrichtungen	8.2. Auspuffabgase	9.7. Treppen und Stufen
5.3.2.	Stoßdämpfer	6.2.8. Trittstufen/Einstieg	8.2.1. Emissionen von Fremdzündungsmotoren	9.8. Fahrgastkommunikationssystem
5.3.3.	Drehstäbe, Führungslenker, Dreiecklenker und Aufhängungsarme	6.2.9. Andere interne und externe Zubehörteile und Ausrüstungen	8.2.1.1. Abgasnachbehandlungssystem	9.9. Hinweiszeichen
5.3.4.	Aufhängungsgelenke	6.2.10. Radabdeckungen (Kotflügel), Spritzschutz	8.2.1.2. Abgase	9.10. Vorschriften für die Beförderung von Kindern
5.3.5.	Luftfederung	7. SONSTIGE AUSSTATTUNGEN	8.2.2. Emissionen von Selbstzündungsmotoren	9.10.1. Türen
6.	FAHRGESTELL UND DARAN BEFESTIGTE TEILE	7.1. Sicherheitsgurte/Gurtschlösser und Rückhaltesysteme	8.2.2.1. Abgasnachbehandlungssystem	9.10.2. Signaleinrichtungen und Sonderausstattung
6.1.	Fahrgestell oder Rahmen und daran befestigte Teile	7.1.1. Montagesicherheit der Sicherheitsgurte/Gurtschlösser	8.2.2.2. Abgastrübung	9.11. Vorschriften für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität
6.1.1.	Allgemeiner Zustand	7.1.2. Zustand der Sicherheitsgurte/Gurtschlösser	8.4. Andere umweltrelevante Positionen	9.11.1. Türen, Rampen und Hebevorrichtungen
6.1.2.	Abgasführungen und Schalldämpfer	7.1.3. Gurtkraftbegrenzer	8.4.1. Flüssigkeitsverlust	9.11.2. Rollstuhl-Rückhaltesystem
6.1.3.	Kraftstofftank und Kraftstoffleitungen (einschl. Heizungskraftstofftank und Leitungen)	7.1.4. Gurtstraffer	9. ZUSÄTZLICHE PRÜFUNGEN BEI FAHRZEUGEN (ZUR PERSONENBEFÖRDERUNG) DER KLASSEN M₂ UND M₃	9.11.3. Signaleinrichtungen und Sonderausstattung
6.1.4.	Stoßstangen, seitlicher und hinterer Unterfahrschutz	7.1.5. Airbag		
6.1.5.	Reserveradhalterung	7.1.6. Zusätzliche Rückhaltesysteme (SRS)		
6.1.6.	Mechanische Anhängervorrichtung und Zugeinrichtungen	7.2. Feuerlöscher		
		7.3. Schlösser und Diebstahlsicherungen		
		7.4. Warndreieck		

ANHANG V

STANDARDFORMULAR FÜR MITTEILUNGEN AN DIE KOMMISSION

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

Jeder Mitgliedstaat erstellt

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

Fahrzeugklasse: Zulassungsland	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Andere Klassen (fakultativ)		Insgesamt	
	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschrittmäßiger Fahrzeuge ⁽¹⁾	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschrittmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschrittmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschrittmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschrittmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschrittmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschrittmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschrittmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschrittmäßiger Fahrzeuge
Turkmenistan																		
Ukraine																		
Usbekistan																		
Ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien																		
Andere Drittländer (bitte angeben)																		

⁽¹⁾ Aufgrund erheblicher oder gefährlicher Mängel nach Anhang IV nicht vorschrittmäßige Fahrzeuge

Fahrzeugklasse:	N ₂		N ₃		M ₂		M ₃		O ₃		O ₄		T5		Andere Klassen (fakultativ)		Insgesamt	
	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge ⁽¹⁾	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge	Anzahl kontrollierter Fahrzeuge	Anzahl nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge
3.1																		
3.2																		
...																		
20.6.2																		
30																		
Gesamtzahl der Gruppe „nicht vorschriftsmäßig“																		

⁽¹⁾ Aufgrund erheblicher oder gefährlicher Mängel nach Anhang IV nicht vorschriftsmäßige Fahrzeuge

ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE