

Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

► **B**      **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 Straßen-**  
**verkehr teilnehmen**

(ABl. L 203 vom 10.8.2000, S. 1)

Geändert durch:

|   | Nr.  | Amtsblatt<br>Seite | Datum    |
|---|------|--------------------|----------|
| ► <b><u>M1</u></b> Richtlinie 2003/26/EG der Kommission vom 3. April 2003 | L 90 | 37                 | 8.4.2003 |



**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**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN  
UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,  
insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1 Buchstaben c) und d),

auf Vorschlag der Kommission <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(2)</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Durch den Anstieg des Verkehrsaufkommens sehen sich alle Mitgliedstaaten ähnlich gearteten und ähnlich gravierenden Sicherheits- und Umweltproblemen gegenüber.
- (2) Im Interesse der Straßenverkehrssicherheit, des Umweltschutzes und eines fairen Wettbewerbs sollten Nutzfahrzeuge nur betrieben werden dürfen, wenn ihr Wartungszustand ein hohes Maß an Übereinstimmung mit den technischen Vorschriften gewährleistet.
- (3) Gemäß der Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger <sup>(4)</sup> werden Nutzfahrzeuge einmal jährlich einer technischen Überwachung durch eine zugelassene Stelle unterzogen.
- (4) In Artikel 4 der Richtlinie 94/12/EG <sup>(5)</sup> ist ein vielschichtiger Ansatz für die Bewältigung der Kosten-Nutzen-Aspekte von Maßnahmen vorgesehen, die auf eine Verringerung der Umweltverschmutzung durch den Straßenverkehr abzielen. Dieses Konzept hat Eingang in das europäische „Auto-Öl-Programm I“ gefunden, in dem eine objektive und umfassende Bewertung der wirtschaftlichsten Maßnahmen in den Bereichen Fahrzeugtechnik, Kraftstoffqualität, Fahrzeugüberwachung und Fahrzeugwartung sowie der nichttechnischen Maßnahmen zur Verringerung der straßenverkehrsbedingten Emissionen vorgenommen wurde.
- (5) Auf der Grundlage dieses Konzepts haben das Europäische Parlament und der Rat die Richtlinie 98/70/EG <sup>(6)</sup> zur Verbesserung der Kraftstoffqualität und im Hinblick auf die Festlegung

<sup>(1)</sup> ABl. C 190 vom 18.6.1998, S. 10, und ABl. C 116 E vom 26.4.2000, S. 7.

<sup>(2)</sup> ABl. C 407 vom 28.12.1998, S. 112.

<sup>(3)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 9. Februar 1999 (ABl. C 150 vom 28.5.1999, S. 27), bestätigt am 16. September 1999, Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 2. Dezember 1999 (ABl. C 29 vom 1.2.2000, S. 1) und Beschluss des Europäischen Parlaments vom 14. März 2000 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Beschluss des Rates vom 13. April 2000.

<sup>(4)</sup> ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 1. Richtlinie geändert durch die Richtlinie 1999/52/EG der Kommission (ABl. L 142 vom 5.6.1999, S. 26).

<sup>(5)</sup> Richtlinie 94/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. März 1994 über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG (ABl. L 100 vom 19.4.1994, S. 42).

<sup>(6)</sup> Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über die Qualität von Otto- und Dieseldieselkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates (ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58).

▼B

von strengeren Emissionsgrenzwerten die Richtlinie 98/69/EG <sup>(1)</sup> für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge sowie die Richtlinie 1999/96/EG <sup>(2)</sup> für schwere Nutzfahrzeuge erlassen.

- (6) Die vorliegende Richtlinie fügt sich ebenfalls in das genannte Konzept ein. Unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes erscheint es jedoch erfolgversprechender, zunächst keine Verschärfung der Vorschriften für die technische Überwachung gemäß der Richtlinie 96/96/EG vorzunehmen, sondern technische Unterwegskontrollen einzurichten, um die Anwendung jener Richtlinie das ganze Jahr über sicherzustellen.
- (7) Eine einmalige jährliche technische Überwachung wird nämlich nicht als ausreichend erachtet, um sicherzustellen, dass die Nutzfahrzeuge das ganze Jahr hindurch den technischen Vorschriften entsprechen.
- (8) Die wirksame Durchführung von zusätzlichen gezielten technischen Unterwegskontrollen ist eine wichtige und kosteneffiziente Maßnahme, um den Wartungszustand der in Verkehr befindlichen Nutzfahrzeuge zu überprüfen.
- (9) Technische Unterwegskontrollen sollten ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder des Landes, in dem das Nutzfahrzeug zugelassen ist oder in Verkehr gebracht wurde, durchgeführt werden.
- (10) Die zu kontrollierenden Nutzfahrzeuge sollten anhand eines gezielten Konzepts ausgewählt werden, wobei ganz besonders solche Fahrzeuge ermittelt werden sollten, die mit hoher Wahrscheinlichkeit einen schlechten Wartungszustand aufweisen; zugleich sollten hiermit die Wirksamkeit der behördlichen Kontrollen erhöht und die Kosten und Verzögerungen für die Fahrer und Transportunternehmen so gering wie möglich gehalten werden.
- (11) Im Fall von schwerwiegenden Mängeln des kontrollierten Fahrzeugs muss es möglich sein, die zuständigen Behörden des Mitgliedstaates, in dem das betreffende Fahrzeug zugelassen ist oder in Verkehr gebracht wurde, zu ersuchen, geeignete Maßnahmen zu treffen und den ersuchenden Mitgliedstaat über etwaige Folgemaßnahmen zu unterrichten.
- (12) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sind gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse <sup>(3)</sup> zu erlassen.
- (13) Entsprechend dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprinzip können die Ziele der in Betracht gezogenen Maßnahmen nämlich die Einführung von technischen Unterwegskontrollen für Nutzfahrzeuge, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden; sie können daher wegen des Umfangs der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene verwirklicht werden. Diese Richtlinie geht nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

<sup>(1)</sup> Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates (ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 1).

<sup>(2)</sup> Richtlinie 1999/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 88/77/EWG des Rates (ABl. L 44 vom 16.2.2000, S. 1).

<sup>(3)</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23).

▼B

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*

- (1) Im Interesse der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und des Umweltschutzes zielt diese Richtlinie darauf ab, dass bestimmte technische Vorschriften der Richtlinie 96/96/EG von den im Gebiet der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmenden Nutzfahrzeugen besser eingehalten werden.
- (2) In dieser Richtlinie werden bestimmte Bedingungen für die Durchführung der technischen Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen festgelegt, die im Gebiet der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen.
- (3) Unbeschadet der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften berührt diese Richtlinie in keiner Weise das Recht der Mitgliedstaaten, von dieser Richtlinie nicht erfasste Kontrollen durchzuführen sowie andere Aspekte des Straßenverkehrs, insbesondere im Zusammenhang mit Nutzfahrzeugen, einer Kontrolle zu unterziehen. Die Mitgliedstaaten werden im übrigen nicht daran gehindert, im Rahmen von Kontrollen, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, die in Anhang I aufgeführten Punkte an anderer Stelle als auf öffentlichen Straßen zu kontrollieren.

*Artikel 2*

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) „Nutzfahrzeug“ Kraftfahrzeuge der Gruppen 1, 2 und 3 gemäß dem Anhang I der Richtlinie 96/96/EG sowie ihre Anhänger;
- b) „technische Unterwegskontrolle“ die von den Behörden nicht angekündigte und somit unerwartete, auf öffentlichen Straßen durchgeführte technische Kontrolle eines Nutzfahrzeugs, das im Gebiet eines Mitgliedstaats am Straßenverkehr teilnimmt, durch die Behörden oder unter ihrer Aufsicht;
- c) „technische Überwachung“ die Kontrolle der Übereinstimmung des Fahrzeugs mit den technischen Vorschriften gemäß Anhang II der Richtlinie 96/96/EG.

*Artikel 3*

- (1) Jeder Mitgliedstaat führt ausreichende technische Unterwegskontrollen durch, um die in Artikel 1 genannten Ziele in Bezug auf die von dieser Richtlinie erfassten Nutzfahrzeuge zu erreichen, wobei die im Rahmen der Richtlinie 96/96/EG auf diese Fahrzeuge angewandte einzelstaatliche Regelung berücksichtigt wird.
- (2) Die technischen Unterwegskontrollen werden ohne Unterscheidung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder des Landes durchgeführt, in dem das Nutzfahrzeug zugelassen ist oder in Verkehr gebracht wurde, sowie unter Berücksichtigung der Notwendigkeit, die Kosten und Verzögerungen für die Fahrer und Unternehmen so gering wie möglich zu halten.

*Artikel 4*

- (1) Die technische Unterwegskontrolle umfasst entweder einen oder zwei oder alle der folgenden Punkte:
- a) eine Sichtprüfung des Wartungszustands des Nutzfahrzeugs im Stillstand;
- b) eine Prüfung eines kürzlich erstellten Berichts über die technische Unterwegskontrolle gemäß Artikel 5 oder eine Kontrolle der Unterlagen, mit denen die Übereinstimmung mit den für das Fahrzeug geltenden technischen Vorschriften bescheinigt wird, und insbesondere bei den Fahrzeugen, die in einem Mitgliedstaat zugelassen sind oder in Verkehr gebracht wurden, eine Kontrolle der Bescheinigung, dass das Nutzfahrzeug der obligatorischen technischen Überwachung gemäß der Richtlinie 96/96/EG unterzogen wurde;

**▼B**

c) eine Prüfung auf Wartungsmängel. Diese Überprüfung erstreckt sich auf einen, mehrere oder die Gesamtheit der in Anhang I Nummer 10 aufgeführten Prüfpunkte.

(2) Die Überprüfung der Bremsanlage und der Auspuffemissionen erfolgt nach den Bestimmungen des Anhangs II.

(3) Vor einer Überprüfung anhand der in Anhang I Nummer 10 aufgeführten Prüfpunkte berücksichtigt der Prüfer die letzte Bescheinigung über die technische Überwachung und/oder einen kürzlich erstellten Bericht über eine technische Unterwegskontrolle, die gegebenenfalls vom Fahrer vorgelegt werden.

Der Prüfer kann auch jedes andere, von einer zugelassenen Stelle ausgestellte Sicherheitszeugnis berücksichtigen, das gegebenenfalls vom Fahrer vorgelegt wird.

Erbringen die genannten Bescheinigungen und/oder der genannte Bericht den Nachweis, dass einer der in Anhang I Nummer 10 aufgeführten Punkte während der letzten drei Monate bereits Gegenstand einer Überprüfung war, so wird dieser Punkt nicht erneut kontrolliert, es sei denn, eine Kontrolle ist insbesondere aufgrund eines offensichtlichen Mangels und/oder einer offensichtlichen Nichtübereinstimmung gerechtfertigt.

*Artikel 5*

(1) Der Bericht über die technische Unterwegskontrolle in Bezug auf die Prüfung gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c) wird von der Behörde oder dem Prüfer, die bzw. der die Prüfung vorgenommen hat, erstellt. Ein Muster dieses Berichts ist in Anhang I wiedergegeben; es enthält in Nummer 10 eine Liste der Prüfpunkte. Die Behörde oder der Prüfer kreuzt die entsprechenden Kästchen an. Der Bericht ist dem Fahrer des Nutzfahrzeugs auszuhändigen.

(2) Ist die Behörde oder der Prüfer der Auffassung, dass der Umfang der Wartungsmängel am Nutzfahrzeug ein Sicherheitsrisiko darstellen kann und dass aufgrund dessen insbesondere in Bezug auf die Bremsanlage eine eingehendere Überprüfung gerechtfertigt ist, so kann das Nutzfahrzeug in einer nahegelegenen, vom Mitgliedstaat bezeichneten Prüfstation einer gründlicheren Kontrolle gemäß Artikel 2 der Richtlinie 96/96/EG unterzogen werden.

Die Benutzung eines solchen Fahrzeugs kann bis zur Beseitigung der festgestellten gefährlichen Mängel vorläufig untersagt werden, wenn entweder bei der technischen Unterwegskontrolle gemäß Artikel 4 Absatz 1 oder bei der gründlicheren Kontrolle gemäß Unterabsatz 1 des vorliegenden Absatzes festgestellt wird, dass das Nutzfahrzeug für seine Insassen oder für andere Verkehrsteilnehmer ein bedeutendes Risiko darstellt.

*Artikel 6*

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission alle zwei Jahre vor dem 31. März die erhobenen Daten der zwei vorhergehenden Jahre zur Anzahl der kontrollierten Nutzfahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen gemäß Anhang I Nummer 6 und nach Zulassungsland, mit und geben auf der Grundlage des Anhangs I Nummer 10 an, welche Punkte kontrolliert und welche Mängel festgestellt wurden.

Die erste Übermittlung von Daten erstreckt sich auf den Zweijahreszeitraum ab dem 1. Januar 2003.

Die Kommission übermittelt diese Informationen dem Europäischen Parlament.

*Artikel 7*

(1) Die Mitgliedstaaten gewähren einander Amtshilfe bei der Durchführung dieser Richtlinie. Sie teilen sich gegenseitig insbesondere mit, welche Dienststellen für die Ausführung der Kontrollen zuständig sind und wer als Kontaktperson fungiert.

**▼B**

(2) Schwerwiegende Mängel an einem Nutzfahrzeug, das Eigentum eines Gebietsfremden ist, insbesondere Mängel, aufgrund deren die Benutzung des Fahrzeugs vorläufig untersagt wurde, müssen den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist oder in Verkehr gebracht wurde, auf der Grundlage des Musters des Kontrollberichts in Anhang I gemeldet werden, unbeschadet einer etwaigen Ahndung entsprechend den geltenden Gesetzen in dem Mitgliedstaat, in dem dieser Verstoß festgestellt wurde.

Unbeschadet des Artikels 5 können die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem ein schwerwiegender Mangel an einem Nutzfahrzeug festgestellt wurde, das Eigentum eines Gebietsfremden ist, die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist oder in Verkehr gebracht wurde, ersuchen, dass gegenüber dem Zuwiderhandelnden angemessene Maßnahmen ergriffen werden, beispielsweise die erneute Durchführung der technischen Überwachung für das Fahrzeug.

Die Behörden, an die dieses Ersuchen gerichtet wurde, teilen den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem die Mängel an dem Nutzfahrzeug festgestellt wurden, die gegebenenfalls gegenüber dem Zuwiderhandelnden oder dem Transportunternehmen ergriffenen Maßnahmen mit.

*Artikel 8*

Die erforderlichen Änderungen zur Anpassung des Anhangs I oder zur Anpassung der technischen Anforderungen des Anhangs II an den technischen Fortschritt werden nach dem Verfahren des Artikels 9 Absatz 2 erlassen.

Diese Änderungen dürfen jedoch keine Ausdehnung des Anwendungsbereichs dieser Richtlinie bewirken.

*Artikel 9*

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 8 der Richtlinie 96/96/EG eingesetzten „Ausschuss für die Anpassung an den technischen Fortschritt“ unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

*Artikel 10*

Die Mitgliedstaaten erstellen eine Sanktionsregelung, die anwendbar ist, falls der Fahrer oder der Unternehmer die technischen Anforderungen, die aufgrund dieser Richtlinie kontrolliert werden, nicht einhält.

Sie ergreifen alle notwendigen Maßnahmen, um die Durchführung dieser Sanktionen sicherzustellen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

*Artikel 11*

Die Kommission legt dem Rat spätestens ein Jahr, nachdem sie die in Artikel 6 genannten Daten von den Mitgliedstaaten erhalten hat, einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie zusammen mit einer Zusammenfassung der erzielten Ergebnisse vor.

Der erste Bericht erstreckt sich auf den Zweijahreszeitraum ab dem 1. Januar 2003.

**▼B***Artikel 12*

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie vor dem 10. August 2002 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.
- (2) Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.
- (3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

*Artikel 13*

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

*Artikel 14*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

▼ **B**

## ANHANG I

**MUSTER DES BERICHTS ÜBER DIE TECHNISCHE UNTERWEGSKONTROLLE MIT EINER LISTE DER PRÜFPUNKTE**

(Richtlinie 2000/30/EG)

1. Ort der Kontrolle .....
2. Datum .....
3. Uhrzeit .....
4. Länderkennzeichen und amtliches Kennzeichen des Kraftfahrzeugs .....
5. Länderkennzeichen und amtliches Kennzeichen des Anhängers/Sattelanhängers .....
6. Fahrzeugklasse .....
- a)  Leichtes Nutzfahrzeug (3,5—12 t)<sup>(1)</sup>
- b)  Anhänger<sup>(2)</sup>
- c)  Lastzug<sup>(3)</sup>
- d)  Kraftomnibus<sup>(4)</sup>
- e)  Schweres Nutzfahrzeug (über 12 t)<sup>(5)</sup>
- f)  Sattelanhänger<sup>(6)</sup>
- g)  Sattelzug<sup>(7)</sup>
7. Unternehmen, das den Transport durchführt/Anschrift .....
8. Nationalität .....
9. Fahrer .....

<sup>(1)</sup> Kraftfahrzeug zur Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern und einer zulässigen Gesamtmasse zwischen 3,5 t und 12 t (Klasse N2).

<sup>(2)</sup> Fahrzeuge, die dazu bestimmt sind, von einem Kraftfahrzeug gezogen zu werden, mit Ausnahme von Sattelanhängern, und die aufgrund ihrer Bauart und Ausrüstung zur Güterbeförderung dienen: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t und bis zu 10 t (Klasse O3), Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 10 t (Klasse O4).

<sup>(3)</sup> Kombination aus einem Kraftfahrzeug zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t (Klassen N2 und N3) und einem Anhänger (Klassen O3 und O4).

<sup>(4)</sup> Kraftfahrzeug zur Personenbeförderung mit mindestens vier Rädern und mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz (Klassen M2 und M3).

<sup>(5)</sup> Kraftfahrzeug zur Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12 t (Klasse N3).

<sup>(6)</sup> Fahrzeuge, die dazu bestimmt sind, so an ein Kraftfahrzeug angekuppelt zu werden, dass ein Teil des Sattelanhängers auf dem Kraftfahrzeug aufliegt und ein wesentlicher Teil seines Gewichts oder seiner Nutzlast von diesem Kraftfahrzeug getragen wird, und die aufgrund ihrer Bauart und Ausrüstung zur Güterbeförderung dienen (Klassen O3 und O4).

<sup>(7)</sup> Kombination aus einer Zugmaschine und einem Sattelanhänger.



▼ B

## 10. Prüfpunkte

|   | kontrolliert             | nicht kontrolliert       | nicht vorschriftsmäßig   |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| a) Bremsanlage und deren Bestandteile <sup>(1)</sup>                              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b) Auspuffanlage <sup>(1)</sup>   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| c) Abgastrübung (Dieselmotoren) <sup>(1)</sup>                                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| d) Gasförmige Emissionen (Benzin-, Erdgas- oder Flüssiggasmotoren) <sup>(1)</sup> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| e) Lenkanlage   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| f) Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| g) Räder/Reifen   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| h) Federung (sichtbare Mängel)  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| i) Fahrgestell (sichtbare Mängel)   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| j) Fahrtschreiber (Einbau)  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ▶ <sup>(1)</sup> k) Geschwindigkeitsbegrenzer (Einbau und Funktion) ◀             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| l) Austritt von Kraftstoff und/oder Öl  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

## 11. Ergebnisse der Kontrolle

Das Fahrzeug weist schwerwiegende Mängel auf;  
die Benutzung des Fahrzeugs wird vorläufig untersagt

## 12. Verschiedenes/Bemerkungen

## 13. Kontrollierende(r) Behörde/Beauftragter oder Prüfer

Unterschrift der Behörde bzw. des Beauftragten oder Prüfers, die bzw. der die Kontrolle durchgeführt hat.

<sup>(1)</sup> Diese Punkte sind Gegenstand besonderer Prüfungen und/oder Kontrollen gemäß Anhang II der Richtlinie 2000/30/EG.

**▼B**

## ANHANG II

**VORSCHRIFTEN FÜR DIE PRÜFUNGEN UND/ODER KONTROLLEN  
DER BREMSANLAGE UND DER AUSPUFFEMISSIONEN****1. Besondere Vorschriften für Bremsanlagen**

Sämtliche Teile der Bremsanlage und ihre Betätigungseinrichtungen müssen in einwandfreiem Betriebszustand gehalten und richtig eingestellt sein.

Die Fahrzeugbremsen müssen die folgenden Bremsfunktionen ausführen:

- a) Bei Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und Sattelanhängern muss die Betriebsbremse das Fahrzeug unabhängig von den Beladungsbedingungen und der Steigung oder dem Gefälle der Straße, auf dem das Fahrzeug fährt, sicher, schnell und wirksam abbremsen und zum Stillstand bringen können.
- b) Bei Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und Sattelanhängern muss die Feststellbremse das Fahrzeug unabhängig von den Beladungsbedingungen und der Steigung oder dem Gefälle der Straße im Stillstand halten können.

**▼M1****2. Besondere Vorschriften für Auspuffemissionen****2.1. Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor (Benzinmotor)**

- a) Wenn die Emissionen nicht durch eine moderne Abgasreinigungsanlage wie einen Dreiwege-Katalysator mit Lambdasonde verringert werden:
  1. Sichtprüfung der Auspuffanlage auf Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit;
  2. Sichtprüfung der vom Hersteller eingebauten Emissionsminderungseinrichtung auf Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit.

Nach einer angemessenen (den Empfehlungen des Fahrzeugherstellers entsprechenden) Warmlaufzeit des Motors Messung des Kohlenmonoxid-Gehalts (CO) der Abgase im Leerlauf (ohne Last).

Der CO-Gehalt der Abgase darf höchstens dem vom Fahrzeughersteller angegebenen Wert entsprechen. Liegen hierzu keine Angaben vor oder entscheiden die Prüfstellen in den Mitgliedstaaten, diese nicht als Referenzwerte zu verwenden, so darf der CO-Gehalt der Abgase folgende Werte nicht überschreiten:

- i) 4,5 Vol.-% bei Fahrzeugen, die zwischen dem Zeitpunkt, ab dem die Mitgliedstaaten für diese Fahrzeuge die Übereinstimmung mit der Richtlinie 70/220/EWG des Rates<sup>(1)</sup> vorgeschrieben haben, und dem 1. Oktober 1986 erstmals zugelassen bzw. in Betrieb genommen wurden.
  - ii) 3,5 Vol.-% bei Fahrzeugen, die nach dem 1. Oktober 1986 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.
- b) Wenn die Emissionen durch eine moderne Abgasreinigungsanlage wie einen Dreiwege-Katalysator mit Lambdasonde verringert werden:
    1. Sichtprüfung der Auspuffanlage auf Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit;
    2. Sichtprüfung der vom Hersteller eingebauten Emissionsminderungseinrichtung auf Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit;
    3. Ermittlung der Wirksamkeit der Abgasreinigungsanlage durch Messung des Lambdawerts und des CO-Gehalts der Abgase gemäß Nummer 4 oder gemäß den sonstigen vom Fahrzeughersteller angegebenen, bei der Erteilung der Typgenehmigung genehmigten Verfahren. Für jede Prüfung wird der Motor nach den Empfehlungen des Fahrzeugherstellers konditioniert;

<sup>(1)</sup> ABl. L 76 vom 9.3.1970, S. 1.

## ▼ M1

## 4. Emissionen am Auspuff — Grenzwerte.

Der CO-Gehalt der Abgase darf höchstens dem vom Fahrzeughersteller angegebenen Wert entsprechen. Liegen hierzu keine Angaben vor, so darf der CO-Gehalt der Abgase folgende Werte nicht überschreiten:

## i) Messungen bei Leerlauf des Motors:

Der zulässige CO-Gehalt der Abgase darf 0,5 Vol.-% nicht überschreiten; bei Fahrzeugen, für die die Typgenehmigung gemäß den Grenzwerten in Zeile A der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EG, in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG<sup>(1)</sup> oder in später geänderten Fassungen erteilt wurde, darf der CO-Gehalt 0,3 Vol.-% nicht überschreiten. Ist Übereinstimmung mit der Richtlinie 70/220/EG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG nicht gegeben, so gelten die vorstehend genannten Bestimmungen für Fahrzeuge, die nach dem 1. Juli 2002 zugelassen oder erstmals in Betrieb genommen wurden.

ii) Messungen bei erhöhter Leerlaufdrehzahl (ohne Last) von mindestens 2 000 min<sup>-1</sup>:

Der CO-Gehalt darf höchstens 0,3 Vol.-% betragen; bei Fahrzeugen, für die die Typgenehmigung gemäß den Grenzwerten in Zeile A oder Zeile B der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EG, in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG oder in später geänderten Fassungen erteilt wurde, darf der CO-Gehalt 0,2 Vol.-% nicht überschreiten. Ist eine Übereinstimmung mit der Richtlinie 70/220/EG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG nicht gegeben, so gelten die vorstehend genannten Bestimmungen für Fahrzeuge, die nach dem 1. Juli 2002 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.

Lambda:  $1 \pm 0,03$  oder gemäß Herstellerangaben.

## iii) Bei gemäß der Richtlinie 70/220/EGW (in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG und späteren Fassungen) mit On-Board-Diagnosesystemen (OBD) ausgerüsteten Kraftfahrzeugen können die Mitgliedstaaten alternativ zur unter i) genannten Prüfung das ordnungsgemäße Funktionieren des Abgassystems durch das angemessene Ablesen des OBD-Geräts bei gleichzeitiger Prüfung des ordnungsgemäßen Funktionierens des OBD-Systems feststellen.

## 2.2. Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor (Dieselmotor)

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

## b) Vorkonditionierung des Fahrzeugs:

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

2. Außer gemäß Buchstabe d) Unterabsatz 5 darf die Prüfung für kein Fahrzeug als nicht bestanden gewertet werden, das nicht wie folgt konditioniert wurde:

i) Der Motor hat die volle Betriebstemperatur erreicht, z. B. hat er bei Messung der Motoröltemperatur mit einem Fühler im Messstabrohr mindestens 80 °C oder eine darunter liegende übliche Betriebstemperatur, oder die Motorblocktemperatur entspricht bei Messung der Infrarotstrahlung mindestens einer gleich hohen Temperatur. Ist diese Messung aufgrund der Fahrzeugkonfiguration nicht durchführbar, so kann die normale Betriebstemperatur des Motors auf andere Weise, z. B. durch die Inbetriebsetzung des Motorgebläses, erreicht werden.

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

## c) Prüfverfahren:

1. Sichtprüfung der vom Hersteller eingebauten Emissionsminderungseinrichtung auf Vollständigkeit, ordnungsgemäßen Zustand und Dichtheit.

2. Der Motor und ein etwa vorhandener Lader müssen vor dem Beginn des Beschleunigungszyklus die Leerlaufdrehzahl erreicht haben. Bei

(1) ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 1.

## ▼ M1

schweren Dieselmotoren ist dazu mindestens 10 Sekunden nach Lösen des Fahrpedals zu warten.

3. Zur Einleitung des Beschleunigungszyklus muss das Fahrpedal schnell (in weniger als einer Sekunde) und anhaltend, jedoch nicht gewaltsam vollständig herabgedrückt werden, um eine maximale Förderarbeit der Injektionspumpe zu erzielen.
4. Bei jedem Beschleunigungszyklus muss der Motor die Abregeldrehzahl, bzw. bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe die vom Hersteller angegebene Drehzahl — und wenn diese Angaben nicht vorliegen — zwei Drittel der Abregeldrehzahl erreichen, bevor das Fahrpedal gelöst wird. Dies kann überprüft werden, indem z. B. die Motordrehzahl überwacht oder das Fahrpedal ab der anfänglichen Betätigung bis zum Lösen lange genug betätigt wird, was bei Fahrzeugen der Klassen 1 und 2 des Anhangs 1 mindestens zwei Sekunden betragen sollte.

## d) Grenzwerte

1. Die Trübung darf den vom Fahrzeughersteller gemäß der Richtlinie 72/306/EWG des Rates<sup>(1)</sup> auf dem Kennzeichen angegebenen Wert nicht überschreiten.
2. Liegen hierzu keine Angaben vor oder entscheiden die Prüfstellen in den Mitgliedstaaten, diese nicht als Referenzwerte zu verwenden, so darf die Trübung den vom Fahrzeughersteller angegebenen Wert nicht überschreiten bzw. dürfen beim Absorptionsbeiwert folgende Werte nicht überschritten werden:

höchster Absorptionsbeiwert bei:

- Saugmotoren = 2,5 m<sup>-1</sup>;
- Turbomotoren = 3,0 m<sup>-1</sup>;
- ein Grenzwert von 1,5 m<sup>-1</sup> gilt für folgende Fahrzeuge, für die die Typgenehmigung erteilt wurde gemäß den Grenzwerten in:
  - a) Zeile B der Tabelle in Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG (Leichte Nutzfahrzeuge Diesel-Euro4);
  - b) Zeile B1 der Tabelle in Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG (Schwere Nutzfahrzeuge Diesel-Euro4);
  - c) Zeile B2 der Tabelle in Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG (Schwere Nutzfahrzeuge Diesel-Euro5);
  - d) Zeile C der Tabelle in Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG (Schwere Nutzfahrzeuge — EEV),

oder den Grenzwerten in später geänderten Fassungen der Richtlinie 70/220/EG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG oder den Grenzwerten in später geänderten Fassungen der Richtlinie 88/77/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG oder entsprechenden Werten bei der Verwendung eines Prüfgeräts einer anderen als der bei der Erteilung der EG-Typgenehmigung verwendeten Art.

Ist Übereinstimmung mit Anhang I Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 70/220/EG in der geänderten Fassung der Richtlinie 98/69/EG oder Anhang I Abschnitt 6.2.1 der Richtlinie 88/77/EWG in der geänderten Fassung der Richtlinie 1999/96/EG nicht gegeben, so gelten die vorstehend genannten Bestimmungen für Fahrzeuge, die nach dem 1. Juli 2008 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.

3. Diese Vorschriften gelten nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1980 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.
4. Die Prüfung ist nur dann als nicht bestanden zu werten, wenn das arithmetische Mittel von mindestens drei Beschleunigungszyklen den Grenzwert überschreitet. Bei der Berechnung dieses Wertes werden Messungen, die erheblich vom gemittelten Messwert abweichen, oder das Ergebnis anderer statistischer Berechnungen, die die Streuung der Messungen berücksichtigen, außer Acht gelassen. Die Mitgliedstaaten können die Zahl der durchzuführenden Prüfzyklen begrenzen.

(1) ABl. L 190 vom 20.8.1972, S. 1.

▼ **M1**

5. Um unnötige Prüfungen zu vermeiden, können die Mitgliedstaaten abweichend von den Bestimmungen von Nummer 2.4 Buchstabe d) Unterabsatz 4 die Prüfung eines Fahrzeugs als nicht bestanden werten, dessen Messwerte nach weniger als drei Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen (oder gleichwertigen Verfahren) gemäß Nummer 2.4 Buchstabe b) Unterabsatz 2 Ziffer ii) die Grenzwerte erheblich überschreiten. Desgleichen können die Mitgliedstaaten, um Prüfungen zu vermeiden, abweichend von den Bestimmungen von Nummer 2.4 Buchstabe d) Unterabsatz 4 die Prüfung eines Fahrzeugs als bestanden werten, dessen Messwerte nach weniger als drei Beschleunigungszyklen oder nach den Spülzyklen (oder gleichwertigen Verfahren) gemäß Nummer 2.4 Buchstabe b) Unterabsatz 2 Ziffer ii) die Grenzwerte erheblich unterschreiten.

2.3. *Prüfgeräte*

Mit den Prüfgeräten, die zur Überprüfung der Fahrzeugemissionen eingesetzt werden, muss sich genau feststellen lassen, ob bei einem Fahrzeug die vorgeschriebenen bzw. vom Hersteller angegebenen Grenzwerte eingehalten werden.

3. **Besondere Vorschriften für Geschwindigkeitsbegrenzer**

- wenn möglich, ist zu überprüfen, ob der Geschwindigkeitsbegrenzer gemäß der Richtlinie 92/6/EWG des Rates<sup>(1)</sup> eingebaut ist;
- Überprüfung der Gültigkeit des Einbauschildes des Geschwindigkeitsbegrenzers;
- falls durchführbar, ist zu überprüfen, ob die Verplombung des Geschwindigkeitsbegrenzers und ggf. sonstige Sicherheitseinrichtungen der Anschlüsse gegen unbefugte Eingriffe unversehrt sind;
- falls durchführbar, ist zu überprüfen, ob der Geschwindigkeitsbegrenzer verhindert, dass die in den Artikeln 2 und 3 der Richtlinie 92/6/EWG genannten Fahrzeuge diese vorgegebenen Werte überschreiten.

<sup>(1)</sup> ABl. L 57 vom 2.3.1992, S. 27.