

**Unterrichtung**  
durch die Europäische Kommission

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der  
Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge

COM(2012) 381 final

Der Bundesrat wird über die Vorlage gemäß § 2 EUZBLG auch durch die Bundesregierung unterrichtet.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 463/97 = AE-Nr. 971870 und  
Drucksache 460/10 = AE-Nr. 100593



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 13.7.2012

COM(2012) 381 final

2012/0185 (COD)

**Paket „Verkehrssicherheit“**

Vorschlag für

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für  
Fahrzeuge**

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

- Gründe und Ziele des Vorschlags

Mit dem „Paket Verkehrssicherheit“ soll die technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern gefördert und durchgesetzt werden, um für mehr Straßenverkehrssicherheit und einen besseren Umweltschutz zu sorgen.

Der Vorschlag soll dazu beitragen, die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2020 zu halbieren, wie in den Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011 -2020<sup>1</sup> vorgesehen. Ferner soll er zur Verringerung der Emissionen im Straßenverkehr beitragen, die auf die unzureichende Wartung von Fahrzeugen zurückgehen.

Mit dem vorliegenden Vorschlag soll die Durchsetzung des Systems der technischen Überwachung und der Unterwegskontrollen – vor allem bei Fahrzeugen, deren technischer Zustand eine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellt – durch Maßnahmen wie den zeitweisen Entzug oder die dauerhafte Annullierung der Zulassung verbessert werden.

- Allgemeiner Hintergrund

Bevor ein Fahrzeug in Verkehr gebracht werden darf, muss es alle einschlägigen Anforderungen für die Typ- oder Einzelgenehmigung erfüllen, damit hinsichtlich der Sicherheits- und Umweltschutzstandards ein optimales Niveau gewährleistet ist. Jeder Mitgliedstaat muss jedem Fahrzeug, das eine europäische Typgenehmigung auf der Grundlage der vom Fahrzeughersteller ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigung erhalten hat, die Erstzulassung erteilen. Diese Zulassung bildet die amtliche Genehmigung zum Betrieb auf öffentlichen Straßen; zugleich werden mit ihr die verschiedenen Fristen für die Erfüllung der verschiedenen Anforderungen an das Fahrzeug in Kraft gesetzt.

Nach der Zulassung müssen am Straßenverkehr teilnehmende Fahrzeuge regelmäßigen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen unterzogen werden. Durch diese Prüfungen soll sichergestellt werden, dass am Straßenverkehr teilnehmende Fahrzeuge verkehrstüchtig und sicher bleiben und keine Gefahr für den Fahrer oder andere Verkehrsteilnehmer darstellen. Fahrzeuge werden deshalb auf die Erfüllung bestimmter Anforderungen geprüft, z. B. im Hinblick auf Sicherheit und Umweltschutz sowie die Nachrüstung. Aufgrund ihrer regelmäßigen intensiven Nutzung hauptsächlich zu gewerblichen Zwecken werden Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen zusätzlich fallweise technischen Unterwegskontrollen unterzogen, durch die zu jeder Zeit und an jedem Ort der EU überprüft werden kann, ob sie den Umweltvorschriften und technischen Vorschriften entsprechen.

Es kann vorkommen, dass ein Fahrzeug während seiner Lebensdauer aufgrund eines Eigentümerwechsels oder seiner Verbringung in einen anderen Mitgliedstaat zur ständigen

---

<sup>1</sup> KOM(2010) 389 endgültig.

Nutzung erneut zugelassen werden muss. Ferner sollten Vorschriften für das Verfahren für die Zulassung von Fahrzeugen eingeführt werden, damit sichergestellt wird, dass Fahrzeuge, von denen eine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht, nicht auf der Straße verwendet werden.

Mit der Zulassung wird die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs, d. h. dessen Einsatz im Straßenverkehr, genehmigt. Kenntlich gemacht wird die Genehmigung durch das am Fahrzeug angebrachte amtliche Kennzeichen; außerdem wird eine Zulassungsbescheinigung erteilt.

- Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet

Durch den Vorschlag werden die im bestehenden Rechtsrahmen für die Straßenverkehrssicherheit verankerten Anforderungen hinsichtlich der Zulassungsdokumente für Fahrzeuge<sup>2</sup> geändert.

Im Vergleich zur bestehenden Richtlinie enthält der Vorschlag genauere Begriffsbestimmungen über den Ort der Zulassung von Fahrzeugen sowie den Entzug und die Annullierung von Zulassungen. Der Vorschlag enthält ferner neue Anforderungen für elektronische Zulassungsregister und die Mitteilung der Ergebnisse der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung sowie der erneuten Zulassung und der Verschrottung eines Fahrzeugs.

- Kohärenz mit anderen Politikbereichen und Zielen der Europäischen Union

Die vorgeschlagene Richtlinie steht in Einklang mit dem im Weißbuch über die Verkehrspolitik<sup>3</sup> dargelegten Ziel der EU, die Straßen sicherer zu machen; sie dient der Umsetzung der Strategie für sicherere Fahrzeuge, die einen Teil der Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020 bildet.

Schließlich steht der Vorschlag in Einklang mit den Empfehlungen zur Wiederbelebung des Binnenmarktes, die im Monti-Bericht vom Mai 2010<sup>4</sup> hinsichtlich des Abbaus bürokratischer Hürden bei der grenzüberschreitenden Mitnahme von Gebrauchtwagen abgegeben wurden.

## **2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN**

- Konsultation interessierter Kreise

### Konsultationsverfahren

Bei der Erarbeitung des Pakets „Verkehrssicherheit“ konsultierte die Kommission die Interessengruppen auf verschiedene Weise:

- allgemeine Internetkonsultation zu allen Aspekten der vorgeschlagenen Richtlinie;

---

<sup>2</sup> Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge in der geänderten Fassung.

<sup>3</sup> KOM(2011) 144 endg.

<sup>4</sup> [http://ec.europa.eu/internal\\_market/strategy/docs/monti\\_report\\_final\\_10\\_05\\_2010\\_de.pdf](http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/monti_report_final_10_05_2010_de.pdf).

- Konsultation von Sachverständigen und Interessenträgern auf Workshops;
- Durchführung einer Studie über künftige Möglichkeiten zur Durchsetzung der technischen Überwachung in der Europäischen Union, um mögliche Maßnahmen zu ermitteln und ein Instrument für eine Kosten-Nutzen-Analyse der Wirkung der technischen Überwachung zu entwickeln.

#### Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Bei der Internetkonsultation wurden seitens der Interessengruppen mehrere Fragen aufgeworfen. Die Folgenabschätzung, die der vorgeschlagenen Richtlinie beiliegt, enthält einen umfassenden Bericht über die angesprochenen grundlegenden Aspekte und legt dar, wie sie berücksichtigt wurden.

Vom 29.7.2010 bis 24.9.2010 wurde eine öffentliche Konsultation über das Internet durchgeführt. Es gingen 9 653 Rückmeldungen von Bürgerinnen und Bürgern, Behörden der Mitgliedstaaten, Lieferanten von Ausrüstungsteilen, Prüfstellen, Werkstattverbänden und Fahrzeugherstellern bei der Kommission ein.

Die Ergebnisse der Konsultation sind abrufbar unter:  
[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/take-part/public-consultations/pti\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm).

- Einholung und Nutzung von Expertenwissen

#### Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

Im Rahmen des Vorschlags mussten verschiedene Optionen sowie die damit zusammenhängenden wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Auswirkungen beurteilt werden.

#### Methodik

Die Auswirkungen der verschiedenen Optionen wurden mittels einer Studie untersucht, die von einem externen Beratungsunternehmen (Europe Economics) durchgeführt wurde; hierfür wurden mehrere wissenschaftliche Studien und Bewertungsberichte herangezogen, insbesondere als Quellen für Modelle und Daten zur Monetarisierung von Kosten und Nutzen der verschiedenen Optionen. Zu den am intensivsten genutzten Studien gehören folgende:

- Der Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über die Anwendung der 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 – Berichtszeiträume 2005–2006 und 2007–2008 (KOM(2010) 754 endg.),
- AUTOFORE (2007),
- „MOT Scheme Evidence-base“, Department of Transport (Verkehrsministerium des Vereinigten Königreichs) (UK, 2008),
- DEKRA-Verkehrssicherheitsreport 2008 – Strategien zur Unfallvermeidung auf den Straßen Europas,

- DEKRA-Verkehrssicherheitsreport LKW 2009,
- DEKRA-Verkehrssicherheitsreport Motorrad 2010,
- TÜV-Reporte 2009 / 2010.

Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

Alle abgeschlossenen und genehmigten Forschungsberichte sind bereits auf der Website der GD Mobilität und Verkehr verfügbar oder werden noch dort eingestellt.

- Folgenabschätzung

Für die Hauptaspekte der vorgeschlagenen Verordnung wurden folgende Optionen in Erwägung gezogen:

- (a) Als Referenzszenario, mit dem die Wirkung der anderen Optionen verglichen wird, dient die Option „Keine Änderung der bisherigen Politik“. Bei dieser Option würde der derzeitige EU-Rechtsrahmen beibehalten. Auch würde sie keine kurzfristige Anpassung des technischen Anhangs der Richtlinie 2009/40/EG erfordern, da der Anhang kürzlich im Rahmen des Komitologieverfahrens geändert wurde (durch die Richtlinie 2010/48/EU). Umfang und Häufigkeit der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen würden sich daher nicht ändern und keine weiteren Maßnahmen in Zusammenhang mit dem Informationsaustausch würden verabschiedet. Es gäbe weiterhin keinen Rahmen für den Datenaustausch.
- (b) Der „Ansatz unverbindlicher Regelungen“ (Soft Law) würde in einer besseren Umsetzung der bestehenden Rechtsvorschriften und einer besseren Überwachung ihrer Anwendung bestehen. Bei dieser Option würden keine neuen Rechtsvorschriften eingeführt, sondern die Kommission würde neue und verstärkte Anstrengungen unternehmen, um die Prüfungs- und Durchsetzungsstandards zu verbessern, sowie Maßnahmen ergreifen, um Anreize zum Datenaustausch zu bieten.
- (c) Der „legislative Ansatz“ würde aus zwei Komponenten bestehen.
  - Zur Erhöhung der Sicherheit von Fahrzeugen im Straßenverkehr sollen zum einen die Mindeststandards der EU für die regelmäßige technische Überwachung und unangekündigte technische Unterwegskontrollen angehoben und verbindliche Standards festgelegt werden. Dies ist unerlässlich, um Lücken im System zu vermeiden, durch die die Wirksamkeit der Durchsetzung der technischen Überwachung insgesamt verringert würde.
  - Damit die erforderlichen Daten für die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung bzw. die aus der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung hervorgehenden Daten bereitgestellt werden können, würde eine zweite Komponente des Gesamtsystems darin bestehen, in einer zweiten Phase eventuell ein EU-weit harmonisiertes System für den Datenaustausch einzurichten, in dem bestehende Datenbanken so verknüpft werden, dass das Paket „Verkehrssicherheit“ der EU wirksamer umgesetzt werden kann.

### 3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

- Zusammenfassung des Vorschlags

In dem Vorschlag werden Entzug und Annullierung von Zulassungen festgelegt.

Durch den Entzug der Zulassung wird gewährleistet, dass Fahrzeuge, die aufgrund gefährlicher Mängel eine unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen, nicht am Straßenverkehr teilnehmen dürfen, bis sie eine weitere Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung erfolgreich bestanden haben. Um den Verwaltungsaufwand gering zu halten, sollte kein erneutes Zulassungsverfahren erforderlich sein, wenn der Entzug wieder aufgehoben wird.

Darüber hinaus wird mit dem Vorschlag ein gewisser Automatismus eingeführt, durch den die ursprüngliche Zulassung von Fahrzeugen, die in einem anderen Mitgliedstaat neu zugelassen werden, automatisch annulliert wird. Dadurch werden parallele Zulassungen desselben Fahrzeugs in verschiedenen Mitgliedstaaten vermieden. Die Verpflichtung zur Durchführung regelmäßiger Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen ist an den Mitgliedstaat gebunden, in dem das Fahrzeug zugelassen ist. Daher würden parallele Zulassungen eines Fahrzeugs in mehreren Mitgliedstaaten die Verpflichtung begründen, das Fahrzeug in diesen Mitgliedstaaten einer Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung zu unterziehen.

Die Zulassungen von Fahrzeugen, die im Anschluss an eine Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung verschrottet werden müssen, und der als „Altfahrzeug“ deklarierten Fahrzeuge werden nach der entsprechenden Mitteilung annulliert.

Mit dem Vorschlag wird ferner die Einrichtung elektronischer Zulassungsregister eingeführt, die sämtliche mit der Zulassung von Fahrzeugen verbundenen Angaben enthalten. Die Angaben werden für die Zwecke der technischen Überwachung zugänglich gemacht, da nur ein Teil dieser Angaben in den Zulassungsbescheinigungen abgedruckt ist. Das Register dient der Weiterverfolgung im Anschluss an die Mitteilung der Ergebnisse der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung sowie der Neuzulassung und der Verschrottung eines Fahrzeugs.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, die Anhänge im Wege delegierter Rechtsakte zu aktualisieren, um der Weiterentwicklung der EU-Typgenehmigungsvorschriften in Bezug auf den Inhalt der Übereinstimmungsbescheinigungen sowie dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen.

- Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für diesen Vorschlag ist Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

- Subsidiaritätsprinzip

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Union fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgendem Grund nicht ausreichend verwirklicht werden: die bestehenden Anforderungen werden von den Mitgliedstaaten unterschiedlich umgesetzt, wodurch eine große Diskrepanz in Bezug auf die Durchsetzung des Systems der technischen Überwachung und der Unterwegskontrollen



entsteht, die sich nachteilig sowohl auf die Straßenverkehrssicherheit als auch auf den Binnenmarkt auswirkt. Für einen in Zukunft nahtlosen Informationsfluss zwischen den Mitgliedstaaten über die Fahrzeugzulassung sind Zulassungsregister mit harmonisiertem Inhalt in allen Mitgliedstaaten erforderlich.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Aus der Folgenabschätzung geht hervor, dass der Vorschlag dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entspricht, da er mit der Durchsetzung des Systems der technischen Überwachung und der Schaffung eines für den nahtlosen Informationsfluss geeigneten Rahmens nicht über das zur Erreichung der Ziele der Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit und des Umweltschutzes erforderliche Maß hinausgeht.

- Wahl des Instruments

Vorgeschlagene Instrumente: Änderung der bestehenden Richtlinie.

Die Änderung der bestehenden Richtlinie wird als geeignetes Instrument erachtet.

#### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

2012/0185 (COD)

Vorschlag für

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES****zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für  
Fahrzeuge**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>5</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>6</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die technische Überwachung ist Teil eines breiter angelegten Systems, mit dem dafür gesorgt wird, dass Fahrzeuge während ihres Betriebs in einem sicheren und aus Sicht des Umweltschutzes akzeptablen Zustand gehalten werden. Dieses System sollte aus regelmäßigen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen für alle Fahrzeuge und aus Unterwegskontrollen an Fahrzeugen, die für die gewerbliche Beförderung genutzt werden, bestehen; ferner sollte es Vorschriften für die Zulassung von Fahrzeugen enthalten, damit sichergestellt wird, dass Fahrzeuge, von denen eine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht, nicht am Straßenverkehr teilnehmen.
- (2) Zugelassene Fahrzeuge dürfen auf öffentlichen Straßen in Betrieb genommen werden. Die Richtlinie 1999/37/EG vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge<sup>7</sup> gilt nur für die Erteilung der Zulassung von Fahrzeugen. Wenn die Teilnahme eines Fahrzeugs am Straßenverkehr aufgrund des technischen Zustands des Fahrzeugs eine Gefahr darstellen würde, sollte es jedoch möglich sein, die Zulassung für einen bestimmten Zeitraum zu entziehen. Um den mit dem Entzug der Zulassung verbundenen Verwaltungsaufwand gering zu halten, sollte kein erneutes Zulassungsverfahren erforderlich sein, wenn der Entzug wieder aufgehoben wird.

---

<sup>5</sup> ABl. C ... vom ..., S.

<sup>6</sup> ABl. C ... vom ..., S.

<sup>7</sup> ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57.

- (3) Die Möglichkeit der Annullierung einer Zulassung in den Fällen, in denen u. a. ein Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat erneut zugelassen oder demontiert oder verschrottet wurde, sollte eingeführt werden.
- (4) Um den Verwaltungsaufwand zu verringern und den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten zu erleichtern, sollten fahrzeugbezogene Informationen in nationalen Registern erfasst werden.
- (5) Werden bei der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung gefährliche Mängel festgestellt, sollten die zuständigen Behörden die Zulassung solange entziehen, bis das Fahrzeug eine erneute Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung bestanden hat.
- (6) Damit diese Richtlinie um weitere technische Einzelheiten ergänzt werden kann, sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten nach Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden, damit sie die Anhänge aktualisieren kann, um der Weiterentwicklung der EU-Typgenehmigungsvorschriften in Bezug auf den Inhalt der Übereinstimmungsbescheinigungen und dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen. Es ist besonders wichtig, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (7) In Einklang mit der Gemeinsamen politischen Erklärung der Mitgliedstaaten und der Kommission vom 28. September 2011 zu erläuternden Dokumenten haben die Mitgliedstaaten sich verpflichtet, in begründeten Fällen zusätzlich zur Mitteilung ihrer Umsetzungsmaßnahmen ein oder mehrere Dokumente zu übermitteln, in denen der Zusammenhang zwischen den Bestandteilen einer Richtlinie und den entsprechenden Teilen innerstaatlicher Umsetzungsinstrumente erläutert wird. In Bezug auf diese Richtlinie erachtet der Gesetzgeber die Übermittlung solcher Dokumente als begründet

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

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

1. Artikel 1 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Diese Richtlinie gilt für die von den Mitgliedstaaten verwendeten Zulassungsdokumente von Fahrzeugen“.

2. In Artikel 2 werden folgende Buchstaben angefügt:

„e) „Entzug der Zulassung“ einen begrenzten Zeitraum, innerhalb dessen das Fahrzeug nicht am Straßenverkehr teilnehmen darf, und nach dessen Ablauf kein erneutes Zulassungsverfahren erforderlich ist;

- f) „Annullierung der Zulassung“ eine dauerhafte Annullierung der Zulassung des Fahrzeugs zum Straßenverkehr, die ein erneutes Zulassungsverfahren erfordert.“

3. In Artikel 3 wird folgender Absatz angefügt:

- „4. Die Mitgliedstaaten erfassen die Daten zu allen in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeugen in einem elektronischen Register. Die Daten in diesem Register enthalten alle Angaben nach Anhang I sowie die Ergebnisse der obligatorischen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen gemäß der Verordnung XX/XX/XX [über die regelmäßige technische Überwachung]. Sie stellen den an der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen beteiligten zuständigen Behörden oder Prüfstellen die verfügbaren technischen Fahrzeugdaten zur Verfügung.“

3. Folgender Artikel wird eingefügt:

*„Artikel 3a*

1. Erhält die Zulassungsbehörde eines Mitgliedstaats eine Mitteilung, wonach anlässlich einer Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung festgestellt wurde, dass ein Fahrzeug gefährliche Mängel nach Artikel 7 der Verordnung XX/XX/XX [über die regelmäßige technische Überwachung] aufweist, so wird die Zulassung entzogen und eine zusätzliche Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung durchgeführt.

Der Entzug ist wirksam, bis das Fahrzeug eine erneute Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung bestanden hat. Nach bestandener Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung lässt die zuständige Behörde das Fahrzeug unverzüglich erneut zum Straßenverkehr zu.

2. Erhält die Zulassungsbehörde eines Mitgliedstaats eine Mitteilung, wonach ein Fahrzeug als Altfahrzeug gemäß der Richtlinie 2000/53/EG<sup>8</sup> behandelt wurde, so wird die Zulassung annulliert und diese Information in ihr elektronisches Register aufgenommen.“

4. In Artikel 5 wird folgender Absatz angefügt:

- „3. Erhält ein Mitgliedstaat eine Mitteilung, wonach ein Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat erneut zugelassen wurde, so annulliert er die Zulassung dieses Fahrzeugs in seinem Hoheitsgebiet.“

5. Die Artikel 6 und 7 erhalten folgende Fassung:

---

<sup>8</sup> ABl. L 269 vom 21.10.2000, S. 34.

*„Artikel 6*

**Delegierte Rechtsakte**

Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 7 zur Anpassung der Anhänge an den technischen Fortschritt zu erlassen.

*Artikel 7*

**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 6 gilt ab Inkrafttreten dieser Verordnung auf unbestimmte Zeit.
3. Die in Artikel 6 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Widerrufsbeschluss beendet die Übertragung der darin angegebenen Befugnisse. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit bereits in Kraft getretener delegierter Rechtsakte wird von dem Beschluss nicht berührt.
4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
5. Ein gemäß Artikel 6 erlassener delegierter Rechtsakt tritt nur in Kraft, wenn das Europäische Parlament und der Rat binnen zwei Monaten ab dem Tag der Mitteilung keine Einwände gegen ihn erheben oder wenn sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission vor Ablauf dieser Frist mitgeteilt haben, dass sie nicht die Absicht haben, Einwände zu erheben. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.“

*Artikel 2*

**Umsetzung**

1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis spätestens [XXXX] die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit.

Sie wenden diese Vorschriften ab dem [36 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] an.

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

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

*Artikel 3*  
**Inkrafttreten**

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

*Artikel 4*  
**Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*