

I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

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 ⁽¹⁾,nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽³⁾,

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 ⁽⁴⁾ werden Nutzfahrzeuge einmal jährlich einer technischen Überwachung durch eine zugelassene Stelle unterzogen.

- (4) In Artikel 4 der Richtlinie 94/12/EG ⁽⁵⁾ 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 ⁽⁶⁾ zur Verbesserung der Kraftstoffqualität und im Hinblick auf die Festlegung von strengeren Emissionsgrenzwerten die Richtlinie 98/69/EG ⁽⁷⁾ für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge sowie die Richtlinie 1999/96/EG ⁽⁸⁾ für schwere Nutzfahrzeuge erlassen.

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

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

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ 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).

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

⁽²⁾ ABl. C 407 vom 28.12.1998, S. 112.

⁽³⁾ 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.

- (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⁽¹⁾ 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 Gemein-

schaftsebene verwirklicht werden. Diese Richtlinie geht nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

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

⁽¹⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23).

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;
- 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 Prüfstelle 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.

(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.

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.

Geschehen zu Luxemburg am 6. Juni 2000.

*Im Namen des Europäischen
Parlaments*

Die Präsidentin
N. FONTAINE

Im Namen des Rates

Der Präsident
E. FERRO RODRIGUES

10. Prüfpunkte

	kontrolliert	nicht kontrolliert	nicht vorschriftsmäßig
a) Bremsanlage und deren Bestandteile ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Auspuffanlage ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Abgastrübung (Dieselmotoren) ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Gasförmige Emissionen (Benzin-, Erdgas- oder Flüssiggasmotoren) ⁽¹⁾	<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"/>
k) Geschwindigkeitsbegrenzer (Einbau)	<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.

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

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.

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

- a) Wenn die Emissionen nicht durch eine moderne Abgasreinigungsanlage wie einen Dreiweg-Katalysator mit Lambdasonde verringert werden.
 1. Sichtprüfung der Auspuffanlage auf Dichtheit;
 2. gegebenenfalls Sichtprüfung der Abgasreinigungsanlage auf Vorhandensein der erforderlichen Ausrüstung;
 3. 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 folgende Werte nicht überschreiten:

- 4,5 Vol.-% bei Fahrzeugen, die zwischen dem Zeitpunkt, ab dem die Mitgliedstaaten für diese Fahrzeuge eine Übereinstimmung mit der Richtlinie 70/220/EWG⁽¹⁾ vorgeschrieben haben, und dem 1. Oktober 1986 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden,
- 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 Dreiweg-Katalysator mit Lambdasonde verringert werden:
 1. Sichtprüfung der Auspuffanlage auf Dichtheit und Vollständigkeit;
 2. Sichtprüfung der Abgasreinigungsanlage auf Vorhandensein der erforderlichen Ausrüstung;
 3. Ermittlung der Wirksamkeit der Abgasreinigungsanlage durch Messung des Lambdawerts und des CO-Gehalts der Abgase gemäß Nummer 4;

⁽¹⁾ Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 1). Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 1999/102/EG der Kommission (ABl. L 334 vom 28.12.1999, S. 43).

4. Emissionen am Auspuff — Grenzwerte:

— Messungen bei Leerlauf des Motors:

Der CO-Gehalt der Abgase darf 0,5 Vol.-% nicht überschreiten;

— Messungen bei erhöhter Leerlaufdrehzahl (ohne Last) von mindestens 2 000 min⁻¹;

Der CO-Gehalt darf höchstens 0,3 Vol.-% betragen;

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

2.2. Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor (Dieselmotor)

Messung der Abgastrübung bei Beschleunigung (ohne Last von der Leerlauf- bis zur Abregeldrehzahl). Die Konzentration darf gemäß der Richtlinie 72/306/EWG⁽¹⁾ folgende Grenzwerte des Absorptionsbeiwertes nicht überschreiten:

— Saugmotoren: 2,5 m⁻¹,

— Turbomotoren: 3,0 m⁻¹

oder entsprechende Werte, wenn ein anderer Prüfgerätetyp als nach diesen Anforderungen verwendet wird.

Diese Vorschriften gelten nicht für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1980 erstmals zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.

2.3. Prüfgeräte

Mit den Prüfgeräten, die für die Überprüfung der Fahrzeugemissionen verwendet werden, muss sich genau feststellen lassen, ob die vorgeschriebenen oder vom Hersteller abgegebenen Grenzwerte eingehalten werden.

⁽¹⁾ Richtlinie 72/306/EWG des Rates vom 2. August 1972 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emissionen verunreinigender Stoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. L 190 vom 20.8.1972, S. 1). Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 97/20/EG der Kommission (ABl. L 125 vom 16.5.1997, S. 2).