



CORTE CITA ROADWORTHINESS ENFORCEMENT WORKING GROUP

Guidelines for performing an initial roadworthiness roadside check

(German version)

OPERATION	NAME	ORGANISATION	DATE
Prepared by	Eduard Fernandez Rémy RUSSOTTO	CITA CORTE	29/09/16
Checked by	RW working group	CITA-CORTE Members	29/09/16
Approved by	CITA CORTE	Members	20/06/17
Issued by	Secretariats	CITA-CORTE	20/10/17

RECOMMENDATION

„RICHTLINIEN ZUR DURCHFÜHRUNG EINER TECHNISCHEN STRASSENKONTROLLE DER VERKEHRS- UND BETRIEBSSICHERHEIT VON NUTZFAHRZEUGEN“

6. JUNI 2017

INDEX

Einleitung

1. Zweck
2. Allgemeine Herangehensweise
3. Schritte des Prozesses
4. Auswahl
5. Anfängliche Kontrolle
 - 5.1. Prüfung der Dokumente
 - 5.2. Sichtprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs
 - 5.3. Technische Prüfungen nach der jeweils für zweckmäßig erachteten Methode
 - 5.4. Sicherung der Ladung
6. Ergebnis

EINLEITUNG

Die CITA-CORTE-Arbeitsgruppe zur Verkehrs- und Betriebssicherheit hat die Erstellung und Vereinbarung von Richtlinien zu technischen Straßenkontrollen der Verkehrs- und Betriebssicherheit als ihr Hauptziel festgelegt. Um dieses Ziel zu erreichen, hat die Arbeitsgruppe vereinbart, zunächst ein Dokument mit Richtlinien dazu zu veröffentlichen, was eine „anfängliche“ Straßenkontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit umfassen sollte, wie diese Kontrolle durchgeführt werden sollte und welche Umstände gründlichere Kontrollen auslösen sollten.

Artikel 10, Absatz 1 der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Straßenkontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, beschreibt den Umfang der technischen Straßenkontrollen sowie die rechtlichen Anforderungen im Hinblick auf den Inhalt der anfänglichen Kontrolle. Absatz 1 besteht aus fünf Unterpunkten, von denen drei – lit. (a) Prüfung der Dokumente, lit. (b) Sichtprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs und der letzte Satz von Abs. 1 - Untersuchung dessen, ob die Behebung jedweder im vorangegangenen Straßenkontrollbericht angegebenen Mängel erfolgt ist – als verbindliche Mindestanforderungen gelten. Die letzten beiden Unterpunkte lit. (c) und lit. (d) dagegen sind optional. Im Artikel selbst wird jedoch nur zum Teil definiert, woraus sich eine „anfängliche“ Kontrolle zusammensetzen und wie die anfängliche Kontrolle durchgeführt werden sollte.

Die Arbeitsgruppe hat es sich zum Ziel gesetzt, basierend auf den Best Practices zur anfänglichen technischen Kontrolle gemäß Richtlinie 2014/47/EU einige Empfehlungen zu vereinbaren und bereitzustellen. Diese Empfehlungen berücksichtigen eventuelle nationale Unterschiede bei der Durchführung der Kontrollen, die beispielsweise auf die unterschiedliche Verfügbarkeit spezieller Einrichtungen und Anlagen für Kontrollen am Straßenrand in den verschiedenen Mitgliedstaaten zurückzuführen sind. Ebenfalls berücksichtigen sie spezielle Umstände in bestimmten Mitgliedstaaten, wie zum Beispiel das Klima (z. B. Winterbedingungen) und die Topographie (Prüfstandort und sein Zustand).

Dieses Dokument ist ein Arbeitsdokument, das Empfehlungen basierend auf Best Practices in Form von Richtlinien für „anfängliche“ technische Straßenkontrollen von Nutzfahrzeugen für die Beförderung von Gütern und Fahrgästen darlegt. Eine anfängliche Kontrolle sollte unabhängig von der Fahrzeugkategorie größtenteils die gleichen Elemente umfassen.

Die verwendete Struktur und Terminologie basiert auf Richtlinie 2014/47/EU über die technische Straßenkontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen.

Das Dokument ist in sechs Abschnitte gegliedert:

1. Zweck
2. Allgemeine Herangehensweise
3. Schritte und Prozess
4. Auswahl
5. Anfängliche Kontrolle
6. Ergebnis

1. ZWECK

Der Zweck dieses Dokuments ist es, das Verfahren für anfängliche technische Straßenkontrollen gemäß Richtlinie 2014/47/EU zu empfehlen.

2. ALLGEMEINE HERANGEHENSWEISE

Zur Wahrung der Sicherheit und zum Schutz der Gesundheit der EU-Bürger verfolgt die Straßenkontrolle das Ziel, defekte Fahrzeuge zu identifizieren, die sich aufgrund ihres Zustands nicht für den Einsatz im Straßenverkehr eignen. Daher muss der Prozess zur Auswahl von Fahrzeugen auf diejenigen Fahrzeuge abzielen, bei denen Mängel wahrscheinlicher sind, während eine unnötige Belastung regelkonformer Fahrzeuge zu vermeiden ist – ganz im Sinne des Konzeptes des „Smart Enforcement“ (weniger, dafür aber bessere Kontrollen).

Ein weiterer zu berücksichtigender Aspekt ist die Tatsache, dass die Straßenkontrollen sowohl an ausländischen als auch an im Inland zugelassenen Fahrzeugen durchgeführt werden müssen. Hierdurch ergeben sich einige Unterschiede, namentlich im Hinblick auf die Verfügbarkeit der Daten, die für die Auswahl herangezogen werden können.

In der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Straßenkontrolle von Nutzfahrzeugen heißt es, dass von den Mitgliedstaaten anfängliche Straßenkontrollen durchgeführt werden müssen, doch abgesehen von der Prüfung der Dokumente gemäß Artikel 10 (1), lit. (a) und der Behebung jedweder im vorangegangenen Straßenkontrollbericht angegebenen Mängel gemäß Artikel 10 (1), letzter Satz, wird der Umfang dieser Kontrolle nicht im Detail definiert. **Dies bedeutet, dass der Prüfer anhand seines Know-hows und seiner Erfahrung und unter Berücksichtigung der geltenden rechtlichen Bestimmungen den Umfang der Kontrolle festlegen muss.** Diese Empfehlung schlägt eine Herangehensweise zur Fahrzeugauswahl und anfänglichen Fahrzeugkontrolle vor, wobei sie berücksichtigt, dass der Umfang der Kontrolle letztlich im Ermessen des Prüfers liegt, basierend auf dem tatsächlichen Zustand des Fahrzeugs.

Die anfängliche Straßenkontrolle kann mit anderen Kontrollen kombiniert werden, und zwar mit der Kontrolle des Fahrtenschreibers sowie mit Kontrollen gemäß dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) und dem Übereinkommen über internationale Beförderungen leichtverderblicher Lebensmittel (ATP).

3. SCHRITTE DES PROZESSES

Der Prozess der anfänglichen Kontrolle ist in die folgenden Schritte aufgeteilt:

- Auswahl (Abschnitt 4)
- Anfängliche Kontrolle (Abschnitt 5)
- Ergebnis und Folgen (Abschnitt 6)

Die Auswahl ist der Prozess, bei dem auf Grundlage von sichtbaren Zeichen oder anderweitigen Hinweisen für das Vorliegen von Verkehrstauglichkeitsmängeln Fahrzeuge auf der Straße identifiziert werden, die einer anfänglichen Kontrolle unterzogen werden. Sofern verfügbar sollten auch Daten zur Risikoeinstufung herangezogen werden. Der Auswahl können die Betrachtung des allgemeinen Fahrzeugzustands, die Sammlung von Erkenntnissen aller Art und die unauffällige Messung der Emissionen im Vorbeifahren durch Abgasfernmessgeräte („Remote Sensing“) zugrunde gelegt werden. Fernmessmethoden können zur Identifizierung von Überladung, grober Umweltverschmutzung, Kraftstofflecks, Überhitzung der Bremsen oder sonstigen potenziellen Mängeln von sich bewegenden Fahrzeugen eingesetzt werden – entweder in Kombination mit Geräten zur automatischen Kennzeichenerkennung oder nicht. Diese Auswahlverfahren schließen die Auswahl von Fahrzeugen für eine Straßenkontrolle nach dem Zufallsprinzip nicht aus.

Der anfänglichen Kontrolle sollten in erster Linie visuelle¹ Aspekte zugrunde gelegt werden, was die Möglichkeit einer gründlicheren Kontrolle eröffnet, wenn der Prüfer diese für angezeigt hält.

Anhand der Ergebnisse der anfänglichen Kontrolle kann eine Bewertung der Mängel gemäß Richtlinie 2014/47/EU vorgenommen werden:

- Keine Mängel
- Geringe Mängel
- Erhebliche Mängel
- Gefährliche Mängel
- Oder eine beliebige Kombination der oben genannten Mängel

Unabhängig von den festgestellten Mängeln kann der Prüfer entscheiden, dass die Durchführung einer genaueren Prüfung notwendig ist. In solchen Fällen kann der Prüfer darüber hinaus eine Empfehlung zum Umfang dieser genaueren Prüfung aussprechen.

¹ Mit visuellem Test ist außer der Augenscheineinnahme gemeint, dass der Inspektor auch, wo angemessen, die fraglichen Teile berühren und in die Hand nehmen soll, ihre Geräuschentwicklung beurteilen oder jegliche andere geeignete Methode der Inspektion anwenden soll, für die kein besondere Einsatz von Gerätschaften erforderlich ist. Richtlinie 2014/47/EC, Annex II, 2.

4. AUSWAHL

Bei der Ermittlung von Fahrzeugen, die einer anfänglichen technischen Straßenkontrolle unterzogen werden sollen, können sich die Prüfer vorrangig 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 9 der Richtlinie 2014/47/EU).

Der Auswahlprozess hängt stark von der Verfügbarkeit fahrzeugspezifischer Daten, den verfügbaren Ressourcen sowie von der Möglichkeit zum Anhalten eines Fahrzeugs für eine Straßenkontrolle ab.

Hier eine unvollständige Liste der Kriterien, die zur Auswahl der Fahrzeuge herangezogen werden können:

- Risikoeinstufung des Fahrzeugs
- Risikoeinstufung des Betreibers
- Allgemeiner Fahrzeugzustand (Korrosion, unsichere Komponenten usw.)
- Jede Art von fehlerhafter Einstellung, z. B. im Hinblick auf die Achsen oder im Hinblick darauf, dass das Fahrzeug sich zu einer Seite hin neigt. Bei der Bewertung der Fahrzeugneigung sollte der Prüfer die Absenkvorrichtung mancher Busse berücksichtigen.
- Direkte Messung der Feinstaubemissionen beim Fahren durch Abgasfernmessung („Remote Sensing“)
- Funktionsunfähige Beleuchtung/nicht funktionierende Systeme
- Übermäßige sichtbare Rauchentwicklung
- Ungewöhnliche Geräusche oder Vibrationen
- Geschwindigkeitsanomalien
- Allgemeines Verhalten des Fahrers
- Allgemeines Verhalten des Fahrzeugs
- Hinweise auf Flüssigkeitslecks
- Allgemeiner Zustand der Ladungssicherheit

Fernmessmethoden („Remote Sensing“) können zur Identifizierung von Überladung, grober Umweltverschmutzung, Kraftstofflecks, Überhitzung der Bremsen oder sonstigen potenziellen Mängeln von sich bewegenden Fahrzeugen eingesetzt werden – entweder in Kombination mit Geräten zur automatischen Kennzeichenerkennung oder nicht. Dementsprechend sollte die Auswahl der zu prüfenden Fahrzeuge an Orten erfolgen, an denen die Fahrzeuge wahrscheinlich in beladenem Zustand entlangfahren und an denen die Opazität ihrer Abgase visuell beurteilt bzw. ihre Feinstaubemissionen mit Abgasfernmessgeräten („Remote Sensing“) geprüft werden können.

5. ANFÄNGLICHE KONTROLLE

5.1. Prüfung der Dokumente (Artikel 10(1), lit. (a) der Richtlinie 2014/47/EU)

Die anfängliche Kontrolle sollte mit der Prüfung der Fahrzeugdokumente beginnen.

Vorlage folgender Dokumente ist – sofern sie nicht elektronisch vorliegen – vom Fahrer zu verlangen:

- Zulassungsbescheinigung im Falle einer internationalen Beförderung
- Bericht zur letzten turnusmäßigen Technischen Überwachungsprüfung - TÜV (wo zweckmäßig)
- Bericht zur letzten Straßenkontrolle (wo zweckmäßig)

Dies schließt nicht die Prüfung anderer relevanter Dokumente aus, wie zum Beispiel der Gemeinschaftslizenz für den grenzüberschreitenden Kraftverkehr.

Der vorherige Prüfbericht kann zur Festlegung der Prüfpositionen gemäß Abschnitt 5.3 verwendet werden.

Wenn aus der Prüfbescheinigung oder einem Bericht über eine Straßenkontrolle 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 10(4) der Richtlinie 2014/47/EU). Ob die Annahme eines offensichtlichen Mangels gerechtfertigt ist, kann durch die in Abschnitt 4 dieser Empfehlung aufgeführten Kriterien zur ersten Auswahl identifiziert werden.

5.2. Sichtprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs – Prüfpositionen – Artikel 10(1), lit. (b) der Richtlinie 2014/47/EU.

Nach der in Abschnitt 5.1 beschriebenen Dokumentenprüfung führt der Prüfer eine Sichtprüfung des allgemeinen technischen Fahrzeugzustands durch, die sich hauptsächlich auf das Fahrzeugäußere bezieht. Ob der Innenraum des Fahrzeug ebenfalls einer Sichtprüfung unterzogen werden soll, entscheidet der Prüfer anhand der eigenen Kriterien und unter Berücksichtigung der nationalen Bestimmungen zur Straßenkontrolle.

Diese Sichtprüfung sollte effizient durchgeführt werden. Berücksichtigt werden sollte, dass Hauptzweck der Sichtprüfung die Bewertung des allgemeinen Fahrzeugzustands ist, um zu entscheiden, ob das Fahrzeug einer detaillierteren technischen Kontrolle gemäß Artikel 10, Absatz 3 und Anhang II der Richtlinie 2014/47/EU unterzogen werden soll.

Der Prüfer führt die Prüfungen gemäß Anhang II, 3, Tabellenposition (0) der Richtlinie 2014/47/EU durch. Darüber hinaus muss der Prüfer möglichst überprüfen, ob etwaige in den vorherigen Prüfberichten aufgeführten Mängel (Berichte zur Straßenkontrolle und Prüfbescheinigung) korrigiert wurden.

Es wird empfohlen, dass der Prüfer während dieser Sichtprüfung um das Fahrzeug herumgeht und nach Hinweisen auf Mängel sucht, die eine Gefahr für die

Straßenverkehrssicherheit oder die Umwelt darstellen. Hierbei muss der Prüfer u. a. auf Folgendes achten:

- Fahrzeugidentifizierung
- Allgemeiner Fahrzeugzustand (Karosserie, Fahrgestell, usw.)
- Zustand von Reifen und Rädern
- Zustand der Bremsscheiben/-trommeln, sofern durch die Räder hindurch sichtbar
- Rückspiegel oder Mängel hinsichtlich der Sicht
- Hupe
- Verglasung und Sicht nach vorn
- Kontrollleuchten am Armaturenbrett
- Beleuchtung und Markierungen
- Scheibenwischer
- Seitenschutz
- Hinterer Unterfahrschutz
- Spritzschutzvorrichtungen
- Reserveradhalter
- Zugvorrichtungen (falls montiert)
- Luftleitungen/elektrische Verbindung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger
- Anderes Flüssigkeitsleck als von der Klimaanlage stammendes Kondenswasser
- Ungewöhnliche Geräusche, Entweichen von Luft
- Sichtbare Rauchentwicklung oder Ergebnisse der unauffälligen Abgasfernmessung der vorbeifahrenden Fahrzeuge („Remote Sensing“)
- Kraftstofftank und Tankdeckel
- Allgemeiner Zustand des Fahrzeuginnenraums – nur für Fahrzeuge der Klasse M₂ und M₃ und anhand der im ersten Absatz von Abschnitt 5.2 aufgeführten Überlegungen.

Die Kontrolle des Fahrzeugäußeren muss durch eine Sichtprüfung durchgeführt werden, bei der sich Prüfer und Fahrzeug auf Bodenhöhe befinden.

Die Prüfung des Innenbereichs des Fahrzeugs erfolgt in der Nähe des Fahrersitzes. Der Prüfer kann wie oben angegeben in das Fahrzeug einsteigen.

Anzuwenden sind hierbei die in Anhang II, 3 der Richtlinie 2014/47/EU festgelegten Kriterien.

5.3. Technische Prüfungen nach der jeweils für zweckmäßig erachteten Methode – Artikel 10 (1) lit. (d) der Richtlinie 2014/47/EU

Die anfängliche Kontrolle erfolgt hauptsächlich durch eine Sichtprüfung, doch gemäß Artikel 10, Absatz (1) lit. (d), kann der Prüfer eine Prüfposition anhand jeder für zweckmäßig erachteten Methode prüfen. Dies kann z. B. Folgendes umfassen: Zugriff auf Informationen des bordeigenen Diagnosesystems – sofern für den Prüfer und im Fahrzeug verfügbar – sowie die Nutzung von Geräten wie Infrarotthermometern zur Prüfung der Temperatur der Bremsen, Waagen zur Prüfung des Fahrzeuggewichts und tragbaren Opazimetern zur Prüfung der Abgasemissionen, Zugangsvorrichtungen zum bordeigenen Diagnosesystem usw.

Der Prüfer kann außerdem gemäß Artikel 14(1) fordern, dass alle Mängel ohne Verzögerung zu beheben sind.

5.4. Sicherung der Ladung - Artikel 10(1), lit. (c) der Richtlinie 2014/47/EU

Der Prüfer kann eine Sichtprüfung der Sicherung der Ladung des Fahrzeugs gemäß Artikel 13 der Richtlinie vornehmen.

6. ERGEBNIS

Anhand der Ergebnisse der anfänglichen Kontrolle kann eine Bewertung der Mängel gemäß Richtlinie 2014/47/EU wie folgt vorgenommen werden:

- Keine Mängel
- Geringe Mängel
- Erhebliche Mängel
- Gefährliche Mängel
- Oder eine beliebige Kombination der oben genannten Mängel

Unabhängig von den festgestellten Mängeln kann der Prüfer entscheiden, dass die Durchführung einer genaueren Prüfung notwendig ist. In solchen Fällen kann der Prüfer darüber hinaus eine Empfehlung zum Umfang dieser genaueren Prüfung aussprechen.

Der Prüfer entscheidet auf Grundlage der Ergebnisse der anfänglichen Kontrolle, ob das Fahrzeug oder der Anhänger einer genaueren Prüfung unterzogen werden sollen. Eine genauere Prüfung ist zum Beispiel ggf. in folgenden Fällen gerechtfertigt:

- Fahrzeuge, die anhand der Abgasfernmessung („Remote Sensing“) als „grobe Umweltverschmutzer“ identifiziert wurden oder bei denen eine übermäßige sichtbare Rauchentwicklung festzustellen ist
- Bei der Sichtprüfung oder anhand von Temperaturmessgeräten festgestellte Hinweise auf potenziell defekte Bremsen
- Allgemeiner Fahrzeugzustand oder das Vorhandensein mehrerer geringer Mängel, die weitere Verkehrstauglichkeitsmängel vermuten lassen
- Bereits festgestellte erhebliche und/oder gefährliche Mängel

Beispielsweise könnten Hinweise darauf hindeuten, dass das Fahrzeug überladen ist, oder dass sich die Ladung verschoben hat.

Mängel gemäß Anhang II, 3, Tabellenposition (0) der Richtlinie 2014/47/EU (Identifizierung des Fahrzeugs) können zur Einleitung der im Zusammenhang mit gestohlenen Fahrzeugen vorgesehenen Verfahren führen.

Dies schließt nicht aus, dass das Fahrzeug auf Grundlage anderer Anforderungen oder Gründe einer detaillierteren Prüfung unterzogen wird.