Dieser Text dient lediglich zu Informationszwecken und hat keine Rechtswirkung. Die EU-Organe übernehmen keine Haftung für seinen Inhalt. Verbindliche Fassungen der betreffenden Rechtsakte einschließlich ihrer Präambeln sind nur die im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten und auf EUR-Lex verfügbaren Texte. Diese amtlichen Texte sind über die Links in diesem Dokument unmittelbar zugänglich

►B VERORDNUNG (EU) 2016/1628 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 14. September 2016

über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Verordnung (EU) 2020/1040 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020	L 231	1	17.7.2020

Berichtigt durch:

►C1 Berichtigung, ABl. L 231 vom 6.9.2019, S. 29 (2016/1628)

▼B

VERORDNUNG (EU) 2016/1628 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 14. September 2016

über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG

(Text von Bedeutung für den EWR)

KAPITEL I

GEGENSTAND, GELTUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

(1) In dieser Verordnung werden für alle in Artikel 2 Absatz 1 genannten Motoren Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel sowie die verwaltungsmäßigen und technischen Anforderungen festgelegt, die sich auf die EU-Typgenehmigung beziehen.

Außerdem werden in dieser Verordnung bestimmte Pflichten in Bezug auf nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, in die ein Motor nach Artikel 2 Absatz 1 eingebaut wird oder eingebaut worden ist, festgelegt, welche die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel aus solchen Motoren betreffen.

(2) In dieser Verordnung werden ferner Anforderungen an die Marktüberwachung der in Artikel 2 Absatz 1 genannten Motoren, die in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und die der EU-Typgenehmigung unterliegen, festgelegt.

Artikel 2

Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für alle Motoren, die unter die in Artikel 4 Absatz 1 genannten Klassen fallen, die in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte eingebaut sind oder eingebaut werden sollen, und, insoweit die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel aus diesen Motoren betroffen sind, für solche nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte.

(2) Diese Verordnung gilt nicht für Motoren für:

a) den Antrieb von Fahrzeugen nach Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]);

b) den Antrieb von landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen im Sinne des Artikels 3 Nummer 8 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013;

([1]) Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

▼B

c) den Antrieb von Fahrzeugen nach Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]);

d) ortsfeste Maschinen;

e) Seeschiffe, für die eine Seeschifffahrts- oder Sicherheitsbescheinigung erforderlich ist;

f) Fahrzeuge im Sinne der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]), die nicht in ihren Geltungsbereich fallen;

g) den Antrieb oder Hilfsantrieb von Binnenschiffen mit einer Nutzleistung von weniger als 19 kW;

h) Wasserfahrzeuge im Sinne des Artikels 3 Nummer 1 der Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]);

i) Luftfahrzeuge im Sinne des Artikels 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission ([4]);

j) Sportfahrzeuge mit Ausnahme von Motorschlitten, geländegängigen Fahrzeugen und Side-by-Side-Fahrzeugen;

k) ausschließlich im Renneinsatz genutzte oder ausschließlich für den Renneinsatz bestimmte Fahrzeuge und Maschinen;

l) tragbare Feuerlöschpumpen im Sinne und gemäß der europäischen Norm ([5]) für tragbare Feuerlöschpumpen;

m) Modelle oder Nachbildungen von Fahrzeugen oder Maschinen, die zu Freizeitzwecken in einem kleineren Maßstab als das Original hergestellt wurden und deren Nutzleistung weniger als 19 kW beträgt.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte“ mobile Maschinen, transportable Ausrüstungen oder Fahrzeuge mit oder ohne Aufbau oder Räder, die nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern auf der Straße bestimmt sind; hierzu gehören auch Maschinen und Geräte, die auf dem Fahrgestell von Fahrzeugen angebaut sind, die für die Beförderung von Personen- oder Gütern auf der Straße bestimmt sind;

([1]) Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52).

([2]) Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG (siehe Seite 118 dieses Amtsblatts).

([3]) Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 90).

([4]) Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 362 vom 17.12.2014, S. 1).

([5]) Europäische Norm EN 14466+A1: 2009 Feuerlöschpumpen — Tragkraftspritzen — Sicherheits- und Leistungsanforderungen, Prüfungen).

▼B

2. „EU-Typgenehmigung“ das Verfahren, nach dem eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein Typ eines Motors oder eine Motorenfamilie den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen dieser Verordnung entspricht;

3. „gasförmige Schadstoffe“ die folgenden von einem Motor ausgestoßenen Schadstoffe in gasförmigem Zustand: Kohlenmonoxid (CO), Gesamtkohlenwasserstoffe (HC) und Stickoxide (NO_x), NO_x bestehend aus Stickstoffmonoxid (NO) und Stickstoffdioxid (NO_2), ausgedrückt als NO_2-Äquivalent;

4. „Partikelmasse“ oder „PM“ die Masse aller Stoffe in dem von einem Motor ausgestoßenen Gas, die nach Verdünnung des Gases mit gefilterter reiner Luft zur Herabsetzung der Temperatur auf höchstens 325 K (52 °C) an einem bestimmten Filtermaterial abgeschieden werden;

5. „Partikelzahl“ oder „PN“ die Anzahl der von einem Motor ausgestoßenen Feststoffpartikel mit einem Durchmesser von über 23 nm;

6. „luftverunreinigende Partikel“ alle von einem Motor ausgestoßenen Stoffe, die in PM oder PN gemessen werden;

7. „Verbrennungsmotor“ oder „Motor“ eine Wärmekraftmaschine, mit Ausnahme einer Gasturbine, die chemische Energie (Eingangsenergie) durch einen inneren Verbrennungsvorgang in mechanische Energie (Ausgangsenergie) umwandelt; sie umfasst, sofern vorhanden, die emissionsmindernde Einrichtung und die Kommunikationsschnittstelle (Hardware und Meldungen) zwischen den elektronischen Steuereinheiten des Motors und etwaigen anderen Steuereinheiten des Antriebsstrangs von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die zur Erfüllung der Anforderungen der Kapitel II und III erforderlich sind;

8. „Motortyp“ eine Gruppe von Motoren, die sich in wesentlichen Motoreneigenschaften nicht voneinander unterscheiden;

9. „Motorenfamilie“ eine vom Hersteller vorgenommene Klassifizierung von Motortypen, die aufgrund ihrer Bauart ähnliche Abgasemissionseigenschaften aufweisen und die geltenden Emissionsgrenzwerte einhalten;

10. „Stammmotor“ einen Motortyp, der aus einer Motorenfamilie so ausgewählt wird, dass dessen Emissionseigenschaften für diese Motorenfamilie repräsentativ sind;

11. „Austauschmotor“ einen Motor, der

    a) ausschließlich dazu verwendet wird, einen Motor zu ersetzen, der bereits in Verkehr gebracht wurde und in eine mobile Maschine oder ein mobiles Gerät, die beziehungsweise das nicht für den Straßenverkehr bestimmt ist, eingebaut ist, und

    b) einer niedrigeren als der zum Zeitpunkt des Austauschs des Motors geltenden Emissionsstufe entspricht;

12. „Motor im Betrieb“ einen Motor, der in nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten mit normalem Nutzungsmuster, unter normalen Bedingungen und mit normaler Nutzlast betrieben wird und der dazu verwendet wird, um die in Artikel 19 genannten Prüfungen zur Emissionsüberwachung durchzuführen;

▼B

13. „CI-Motor“ einen nach dem Selbstzündungsprinzip („CI“ — compression ignition) funktionierenden Motor;

14. „SI-Motor“ einen nach dem Fremdzündungsprinzip („SI“ — spark ignition) funktionierenden Motor;

15. „handgehaltener Fremdzündungsmotor“ einen SI-Motor mit einer Bezugsleistung von weniger als 19 kW, der in einem Gerät verwendet wird, das mindestens eine der folgenden Kriterien erfüllt:

    a) Es wird vom Bediener während der gesamten Ausübung der Funktion oder der Funktionen, für die es bestimmt ist, getragen;

    b) es wird zur Ausübung der Funktionen, für die es bestimmt ist, in mehreren Positionen betrieben, z. B. kopfstehend oder in Seitenlage;

    c) sein Trockengewicht einschließlich Motor beträgt weniger als 20 kg, und es wird außerdem mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt:

        i) Der Bediener muss das Gerät während der Ausübung der Funktion(en), für die es bestimmt ist, halten oder tragen;

        ii) der Bediener muss das Gerät während der Ausübung der Funktion(en), für die es bestimmt ist, halten oder dessen Lage steuern;

        iii) er wird in einem Generator oder einer Pumpe eingesetzt;

16. „Flüssigkraftstoff“ einen Kraftstoff, der sich unter normalen Umweltbedingungen[1] (298 K bei einem absoluten Umgebungsdruck von 101,3 kPa) in flüssigem Aggregatzustand befindet;

17. „gasförmiger Kraftstoff“ einen Kraftstoff, der sich unter normalen Umweltbedingungen (298 K bei einem absoluten Umgebungsdruck von 101,3 kPa) vollständig im gasförmigen Aggregatzustand befindet;

18. „Zweistoffmotor“ einen Motor, der für den gleichzeitigen Betrieb mit einem Flüssigkraftstoff und einem gasförmigen Kraftstoff ausgelegt ist, wobei beide Kraftstoffarten getrennt gemessen werden und sich die verbrauchte Menge der einen Kraftstoffart im Vergleich zur anderen je nach Betriebsart unterscheiden kann;

19. „Einstoffmotor“ einen Motor, der kein Zweistoffmotor ist;

20. „GEV“ (Gas-Energie-Verhältnis) im Falle eines Zweistoffmotors das Verhältnis des Energieinhalts des gasförmigen Kraftstoffs gegenüber dem Energiegehalt beider Kraftstoffe; im Falle von Einstoffmotoren beträgt das GEV je nach Art des Kraftstoffs definitionsgemäß entweder 1 oder 0;

21. „Motor mit konstanter Drehzahl“ einen Motor, dessen EU-Typgenehmigung auf den Betrieb mit konstanter Drehzahl beschränkt ist, außer solchen Motoren, bei denen der Regler für die konstante Drehzahl entfernt oder außer Betrieb genommen wurde; er kann über eine Leerlaufdrehzahl verfügen, die beim Anlassen oder Abstellen benutzt wird, und er kann mit einem Regler ausgestattet sein, mit dem bei abgestelltem Motor eine andere Drehzahl eingestellt werden kann;

▼B

22. „Motor mit variabler Drehzahl“ einen Motor, der kein Motor mit konstanter Drehzahl ist;

23. „Betrieb mit konstanter Drehzahl“ einen Betrieb des Motors mittels eines Reglers, der die Bedieneingabe automatisch so steuert, dass die Motordrehzahl auch bei Veränderungen der Last gleich bleibt;

24. „Hilfsmotor“ einen Motor, der in einer/einem nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine oder Gerät eingebaut ist oder eingebaut werden soll und diese Maschine oder dieses Gerät nicht unmittelbar oder mittelbar antreibt;

25. „Nutzleistung“ die auf einem Prüfstand am Ende der Kurbelwelle oder einem vergleichbaren Bauteil abgenommene Motorleistung in kW, gemessen nach dem Verfahren zur Messung der Leistung von Verbrennungsmotoren in der UNECE-Regelung Nr. 120 und unter Verwendung eines Bezugskraftstoffs gemäß Artikel 25 Absatz 2 oder einer Mischung dieser Kraftstoffe;

26. „Bezugsleistung“ die Nutzleistung, die zur Bestimmung der anwendbaren Emissionsgrenzwerte für den Motor verwendet wird;

27. „Nennwert der Nutzleistung“ die vom Hersteller des Motors in kW angegebene Nutzleistung bei Nenndrehzahl;

28. „Höchste Nutzleistung“ den Höchstwert der Nutzleistung auf der Nennleistungskurve des Motortyps bei Volllast;

29. „Nenndrehzahl“ die von einem Hersteller festgelegte Motordrehzahl, bei der bei Volllast abgeregelt wird, oder, wenn kein Drehzahlbegrenzer vorhanden ist, die Drehzahl, bei der die vom Hersteller festgelegte Höchstleistung des Motors erreicht wird;

30. „Motorproduktionsdatum“ das Datum angegeben als Monat und Jahr, an dem der Motor nach Verlassen der Fertigungsstraße die Endkontrolle durchlaufen hat und ausgeliefert oder auf Lager genommen werden kann;

31. „Übergangszeitraum“ die ersten 24 Monate nach dem in Anhang III festgelegten Datum für das Inverkehrbringen von Motoren der Stufe V;

32. „Übergangsmotor“ einen Motor, dessen Motorproduktionsdatum vor dem in Anhang III festgelegten Zeitpunkt für das Inverkehrbringen von Motoren der Stufe V liegt und der folgende Anforderungen erfüllt:

    a) Er erfüllt die neuesten anwendbaren Emissionsgrenzwerte nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften, die am 5. Oktober 2016 anzuwenden waren; oder

    b) er fällt in einen Leistungsbereich oder wird in einer Anwendung eingesetzt oder soll darin eingesetzt werden, für den beziehungsweise für die auf Unionsebene am 5. Oktober 2016 keine Emissionsgrenzwerte festgelegt und keine Typgenehmigung vorgeschrieben waren;

▼B

33. „Produktionsdatum der nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine“ den Monat und das Jahr, die auf der gesetzlich vorgeschriebenen Kennzeichnung der Maschine angegeben sind, oder, falls eine solche Kennzeichnung fehlt, den Monat und das Jahr, in dem diese nach Verlassen der Fertigungsstraße die Endkontrolle durchlaufen hat;

34. „Binnenschiff“ ein Wasserfahrzeug, das in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2016/1629 fällt;

35. „Generatorsatz“ eine unabhängige, nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschine, die nicht Teil eines Antriebsstrangs und hauptsächlich dazu bestimmt ist, elektrischen Strom zu erzeugen;

36. „ortsfeste Maschinen und Geräte“ Maschinen und Geräte, die bestimmungsgemäß auf Dauer am Ort ihrer ersten Verwendung aufgestellt werden und außer während des Transports vom Herstellungsort an den Ort der ersten Aufstellung weder über die Straße noch auf andere Weise bewegt werden sollen;

37. „auf Dauer aufgestellt“ die Befestigung mit Bolzen oder in einer anderen wirksamen Weise — sodass die Maschine oder das Gerät nicht ohne Verwendung von Werkzeug oder Ausrüstung bewegt werden kann — auf einem Fundament oder an einer anderen Vorrichtung, die bewirken soll, dass die Maschine oder das Gerät an einem einzigen Ort in einem Gebäude, Bauwerk, Betrieb oder einer Anlage betrieben wird;

38. „Motorschlitten“ eine Maschine mit eigenem Antrieb, die für Fahrten im Gelände hauptsächlich auf Schnee bestimmt ist, durch in Kontakt mit dem Schnee befindliche Ketten angetrieben und von mindestens einem Ski gelenkt wird, der sich in Kontakt mit dem Schnee befindet, und eine Leermasse in fahrbereitem Zustand (einschließlich der normalen Ausrüstung, Kühl- und Schmiermittel, des Kraftstoffs und des Bordwerkzeugs, aber ohne optionales Zubehör und ohne Fahrer) von höchstens 454 kg hat;

39. „Geländefahrzeug“ oder „ATV“ (All Terrain Vehicle) ein durch einen Motor angetriebenes und anhand einer Lenkstange gesteuertes Kraftfahrzeug, das hauptsächlich zum Fahren auf unbefestigtem Untergrund auf mindestens vier Rädern mit Niederdruckreifen bestimmt ist und über einen sattelförmigen Fahrersitz und maximal einen Beifahrersitz verfügt;

40. „Side-by-Side-Fahrzeug“ oder „SbS“ ein vom Fahrer gesteuertes Fahrzeug mit eigenem Antrieb ohne Gelenk, das hauptsächlich zum Fahren auf unbefestigtem Untergrund auf mindestens vier Rädern bestimmt ist, dessen Leermasse in fahrbereitem Zustand (einschließlich der normalen Ausrüstung, der Kühl- und Schmiermittel, des Kraftstoffs und des Bordwerkzeug, aber ohne optionales Zubehör und ohne Fahrer) mindestens 300 kg und dessen bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit mindestens 25 km/h beträgt; ein solches Fahrzeug ist auch dafür ausgelegt, Personen und/oder Güter oder beides zu transportieren und/oder Geräte zu ziehen und zu schieben, wird nicht mit einer Lenkstange gelenkt, ist für Freizeitzwecke oder als Nutzfahrzeug bestimmt und befördert höchstens sechs Personen einschließlich des Fahrers auf nebeneinander angeordneten nicht sattelförmigen Sitzplätzen;

▼B

41. „Eisenbahnfahrzeug“ nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, die ausschließlich auf Eisenbahngleisen betrieben werden;

42. „Lokomotive“ ein Eisenbahnfahrzeug, das dafür ausgelegt ist, entweder unmittelbar über seine eigenen Räder oder mittelbar über die Räder anderer Eisenbahnfahrzeuge die Antriebsleistung für den eigenen Vortrieb und den anderer Eisenbahnfahrzeuge bereitzustellen, die dafür ausgelegt sind, Güter, Fahrgäste und andere Ausrüstung zu befördern, selbst aber weder dafür ausgelegt noch dazu bestimmt ist, Güter oder Fahrgäste außer dem Bedienungspersonal der Lokomotive zu befördern;

43. „Triebwagen“ ein Eisenbahnfahrzeug, das dafür ausgelegt ist, entweder unmittelbar über seine eigenen Räder oder mittelbar über die Räder anderer Eisenbahnfahrzeuge die Antriebsleistung für den eigenen Vortrieb bereitzustellen und eigens dafür ausgelegt ist, Güter oder Fahrgäste oder beides zu befördern, und keine Lokomotive ist;

44. „Eisenbahnhilfsfahrzeug“ ein Eisenbahnfahrzeug, das weder ein Triebwagen noch eine Lokomotive ist, wobei hierzu unter anderen auch Eisenbahnfahrzeuge gehören, die eigens dafür ausgelegt sind, Wartungsarbeiten, Bauarbeiten oder Hebearbeiten im Zusammenhang mit dem Gleis oder anderer Eisenbahninfrastruktur durchzuführen;

45. „Mobilkran“ einen Auslegerkran mit eigenem Antrieb, der auf der Straße oder im Gelände oder in beiden verfahren werden kann, dessen Standsicherheit durch die Schwerkraft sichergestellt wird und der auf Reifen, Ketten oder anderen Verfahrvorrichtungen betrieben werden kann;

46. „Schneefräse“ eine Maschine mit eigenem Antrieb, die ausschließlich für die Räumung von Schnee von befestigten Wegen ausgelegt ist und zu diesem Zweck eine bestimmte Menge Schnee aufnimmt und über einen Auswerfer beiseite schleudert;

47. „Bereitstellung auf dem Markt“ jede entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe eines Motors oder einer/eines nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine oder Geräts zum Vertrieb oder zur Verwendung auf dem Markt der Union im Rahmen einer Geschäftstätigkeit;

48. „Inverkehrbringen“ die erste Bereitstellung eines Motors oder einer/eines nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine oder Geräts auf dem Markt der Union;

49. „Hersteller“ jede natürliche oder juristische Person, die gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des EU-Typgenehmigungs- oder Autorisierungsverfahrens für Motoren und für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion sowie für die Marktüberwachungsbelange der hergestellten Motoren verantwortlich ist, und zwar unabhängig davon, ob sie an allen Konstruktions- und Fertigungsstufen eines Motors, der Gegenstand des EU-Typgenehmigungsverfahrens ist, beteiligt ist oder nicht;

50. „Bevollmächtigter des Herstellers“ oder „Bevollmächtigter“ eine in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die vom Hersteller ordnungsgemäß schriftlich dazu bevollmächtigt wurde, ihn in den von dieser Verordnung geregelten Angelegenheiten bei der Genehmigungsbehörde oder der Marktüberwachungsbehörde zu vertreten und in seinem Namen zu handeln;

▼B

51. „Einführer“ jede natürliche oder juristische Person mit Sitz in der Union, die einen aus einem Drittland stammenden Motor in Verkehr bringt, wobei es unerheblich ist, ob der Motor bereits in einer/einem nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine oder Gerät eingebaut ist;

52. „Händler“ jede natürliche oder juristische Person in der Lieferkette außer dem Hersteller oder Importeur, die einen Motor auf dem Markt bereitstellt;

53. „Wirtschaftsteilnehmer“ den Hersteller, den Bevollmächtigten des Herstellers, den Einführer oder den Händler;

54. „Originalgerätehersteller“ oder „OEM“ jede natürliche oder juristische Person, die nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte herstellt;

55. „Genehmigungsbehörde“ die Behörde eines Mitgliedstaats, die dieser Mitgliedstaat errichtet oder benannt und der Kommission notifiziert hat und die für Folgendes zuständig ist:

    a) alle Belange der EU-Typgenehmigung eines Motortyps oder einer Motorenfamilie;

    b) das Autorisierungsverfahren;

    c) die Erteilung und gegebenenfalls die Rücknahme oder die Verweigerung der EU-Typgenehmigung und die Ausstellung von EU-Typgenehmigungsbögen;

    d) die Wahrnehmung der Aufgabe einer Kontaktstelle für die Genehmigungsbehörden anderer Mitgliedstaaten;

    e) die Benennung der technischen Dienste; und

    f) die Gewährleistung, dass der Hersteller seine Pflichten in Bezug auf die Übereinstimmung der Produktion erfüllt;

56. „technischer Dienst“ eine Organisation oder Stelle, die von der Genehmigungsbehörde als Prüflabor für die Durchführung von Prüfungen oder als Konformitätsbewertungsstelle für die Durchführung der Anfangsbewertung und anderer Prüfungen und Kontrollen im Auftrag der Genehmigungsbehörde benannt wurde, oder die Genehmigungsbehörde selbst in eigener Wahrnehmung dieser Funktionen;

57. „Marktüberwachung“ die von den nationalen Behörden durchgeführten Tätigkeiten und von ihnen getroffenen Maßnahmen, durch die sichergestellt werden soll, dass auf dem Markt bereitgestellte Motoren den einschlägigen Harmonisierungsvorschriften der Union entsprechen;

58. „Marktüberwachungsbehörde“ eine Behörde eines Mitgliedstaats, die für die Durchführung der Marktüberwachung in dessen Hoheitsgebiet zuständig ist;

59. „nationale Behörde“ eine Genehmigungsbehörde oder jede andere Behörde, die in Bezug auf Motoren zum Einbau in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte oder auf nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, in denen Motoren eingebaut sind, an der Marktüberwachung, der Grenzkontrolle oder dem Inverkehrbringen in einem Mitgliedstaat beteiligt und dafür zuständig ist;

▼B

60. „Endnutzer“ jede natürliche oder juristische Person mit Ausnahme des Herstellers, des Originalgeräteherstellers, des Einführers oder des Händlers, die für den Betrieb des in einer/einem nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine oder Gerät eingebauten Motors verantwortlich ist;

61. „Emissionsminderungsstrategie“ ein oder mehrere Konstruktionselemente, das oder die Teil des Gesamtkonzepts von Motoren oder von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen oder Geräten, in die ein Motor eingebaut ist, sind und zur Begrenzung der Emissionen genutzt werden;

62. „Emissionsminderungseinrichtung“ eine Einrichtung, ein System oder ein Konstruktionsteil zur Steuerung oder Verminderung der Emissionen;

63. „Umgehungsstrategie“ eine Strategie der Emissionsregelung, die unter bestimmten, entweder während des normalen Maschinenbetriebs oder außerhalb der Prüfverfahren für die EU-Typgenehmigung auftretenden Motorbetriebsbedingungen oder Umgebungsbedingungen die Wirksamkeit der Emissionsminderungseinrichtung herabsetzt;

64. „elektronische Steuereinheit“ eine elektronische Vorrichtung des Motors, die Teil der Emissionsminderungseinrichtung ist und anhand von Daten der Motorsensoren Motorparameter steuert;

65. „Abgasrückführung“ oder „AGR“ eine technische Vorrichtung, die zur Emissionsminderungseinrichtung gehört und Emissionen dadurch verringert, dass aus dem/den Verbrennungsraum/-räumen austretendes Abgas in den Motor zurückgeführt wird, indem es vor oder während der Verbrennung mit der Einlassluft vermischt wird, wobei hierzu nicht die Beeinflussung der Ventilsteuerzeiten mit der Absicht gehört, die Menge des in den Verbrennungsräumen verbleibenden Abgases zu erhöhen, das vor oder während der Verbrennung mit der Einlassluft vermischt wird;

66. „Abgasnachbehandlungssystem“ einen Katalysator, einen Partikelfilter, ein DeNOx-System, eine DeNOx-Partikelfilter-Kombination oder jede andere emissionsmindernde Vorrichtung mit Ausnahme der Abgasrückführung und von Turboladern, die zur Emissionsminderungseinrichtung gehört, aber hinter den Auslasskanälen des Motors angeordnet ist;

67. „Manipulation“ die Deaktivierung, Anpassung oder Änderung der Emissionsminderungseinrichtungen, einschließlich Software oder anderer Steuerungselemente solcher Einrichtungen, sodass sich das Emissionsverhalten des Motors beabsichtigt oder unbeabsichtigt verschlechtert;

68. „Prüfzyklus“ eine Abfolge von Prüfphasen mit jeweils einer bestimmten Drehzahl und einem bestimmten Drehmoment, die der Motor unter stationären bzw. dynamischen Bedingungen durchlaufen muss;

69. „instationärer Prüfzyklus“ einen Prüfzyklus, bei dem die Drehzahl und das Drehmoment des Motors eine endliche Zahl nominell konstanter Werte annehmen; stationäre Prüfungen sind entweder Einzelphasen-Prüfzyklen oder gestufte modale Prüfzyklen;

70. „dynamischer Prüfzyklus“ einen Prüfzyklus, bei dem normierte Drehzahl- und Drehmomentwerte im Sekundentakt wechseln;

▼B

71. „Kurbelgehäuse“ die geschlossenen Räume, die im Motor oder außerhalb des Motors vorhanden sind und die mit dem Ölsumpf durch innere oder äußere Leitungen verbunden sind, durch die Gase und Dämpfe entweichen können;

72. „Regenerierung“ einen Vorgang, bei dem sich die Emissionswerte ändern, während die Wirkung des Abgasnachbehandlungssystems bauartbedingt wiederhergestellt wird, wobei zwischen kontinuierlicher und periodischer Regenerierung unterschieden wird;

73. „Dauerhaltbarkeitsperiode“ oder „EDP“ die zur Ermittlung der Verschlechterungsfaktoren erforderliche Anzahl von Stunden oder gegebenenfalls Distanz;

74. „Verschlechterungsfaktoren“ die Menge von Faktoren, die die Beziehung zwischen den Emissionen am Beginn und am Ende der Dauerhaltbarkeitsperiode angeben;

75. „virtuelles Prüfverfahren“ Computersimulationen einschließlich Berechnungen, um das Leistungsniveau eines Motors darzustellen, und zwar als Entscheidungshilfe, ohne dass ein physischer Motor verwendet werden muss.

Artikel 4

Motorenklassen

(1) Für die Zwecke dieser Verordnung finden die folgenden Motorenklassen und ihre in Anhang I aufgeführte Unterteilung in Unterklassen Anwendung:

1. „Klasse NRE“:

   a) Motoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, die dazu bestimmt und dafür geeignet sind, sich — auf der Straße oder auf andere Weise — zu bewegen oder bewegt zu werden, sofern sie nicht gemäß Artikel 2 Absatz 2 ausgeschlossen und nicht in einer der anderen unter den Nummern 2 bis 10 dieses Absatzes aufgeführten Klassen inbegriffen sind,

   b) Motoren, die eine Bezugsleistung von weniger als 560 kW haben und die anstelle von Stufe-V-Motoren der Klassen IWP, IWA, RLL oder RLR eingesetzt werden;

2. „Klasse NRG“: Motoren mit einer Bezugsleistung über 560 kW, die ausschließlich zum Einsatz in Generatorsätzen bestimmt sind; Motoren für Generatorsätze mit anderen als den aufgeführten Merkmalen werden je nach ihren Merkmalen in die Klasse NRE oder die Klasse NRS einbezogen;

3. „Klasse NRSh“: handgehaltene Fremdzündungsmotoren mit einer Bezugsleistung unter 19 kW, die ausschließlich zum Einsatz in handgehaltenen Maschinen und Geräten bestimmt sind;

4. „Klasse NRS“: Fremdzündungsmotoren mit einer Bezugsleistung unter 56 kW, die nicht in der Klasse NRSh inbegriffen sind;

5. „Klasse IWP“:

   a) Motoren, die ausschließlich in Binnenschiffen für deren unmittelbaren oder mittelbaren Antrieb eingesetzt werden oder dazu bestimmt sind und eine Bezugsleistung von 19 kW oder mehr haben;

▼B

b) Motoren, die anstelle von Motoren der Klasse IWA eingesetzt werden, sofern sie Artikel 24 Absatz 8 einhalten;

6. „Klasse IWA“: Hilfsmotoren, die ausschließlich in Binnenschiffen eingesetzt werden und eine Bezugsleistung von 19 kW oder mehr haben;

7. „Klasse RLL“: Motoren, die ausschließlich in Lokomotiven für deren Antrieb eingesetzt werden oder dazu bestimmt sind;

8. „Klasse RLR“:

a) Motoren, die ausschließlich in Triebwagen für deren Antrieb eingesetzt werden oder dazu bestimmt sind;

b) Motoren, die anstelle von Stufe-V-Motoren der Klasse RLL verwendet werden;

9. „Klasse SMB“: Fremdzündungsmotoren, die ausschließlich zum Einsatz in Motorschlitten bestimmt sind; Motoren für Motorschlitten, die keine Fremdzündungsmotoren sind, werden in die Klasse NRE einbezogen;

10. „Klasse ATS“: Fremdzündungsmotoren, die ausschließlich zum Einsatz in ATV und SbS bestimmt sind; Motoren für ATV und SbS, die keine Fremdzündungsmotoren sind, werden in die Klasse NRE einbezogen.

(2) Ein Motor mit variabler Drehzahl einer bestimmten Klasse kann anstelle eines Motors mit konstanter Drehzahl der gleichen Klasse verwendet werden.

Motoren mit variabler Drehzahl der Klasse IWP, die für einen Betrieb mit konstanter Drehzahl eingesetzt werden, müssen zusätzlich je nach Sachlage auch im Einklang mit Artikel 24 Absatz 7 oder Artikel 24 Absatz 8 stehen.

(3) Motoren für Eisenbahnhilfsfahrzeuge und Hilfsmotoren für Triebwagen und Lokomotiven werden je nach ihren Merkmalen der Klasse NRE oder der Klasse NRS zugeordnet.

KAPITEL II

ALLGEMEINE PFLICHTEN

Artikel 5

Pflichten der Mitgliedstaaten

(1) Die Mitgliedstaaten errichten oder benennen Genehmigungsbehörden und Marktüberwachungsbehörden gemäß dieser Verordnung.

(2) Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission die Errichtung und Benennung der in Absatz 1 genannten Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden; dabei sind Name, Postanschrift und elektronische Anschrift sowie die Zuständigkeitsbereiche anzugeben. Die Kommission veröffentlicht die Liste der Genehmigungsbehörden mit den dazugehörigen Angaben auf ihrer Internetseite.

▼B

(3) Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen nur folgender Motoren, Maschinen und Geräte gestatten:

a) Motoren, für die eine gültige, gemäß dieser Verordnung erteilte EU-Typgenehmigung vorliegt, und zwar unabhängig davon, ob die Motoren bereits in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen oder Geräte eingebaut worden sind, und

b) nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, in denen Motoren gemäß Buchstabe a eingebaut sind.

(4) Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen von Motoren, Maschinen und Geräten nicht unter Verweis auf die im Folgenden genannten Gründe untersagen, beschränken oder behindern:

a) bei Motoren nicht unter Verweis auf die von dieser Verordnung erfassten Aspekte des Baus oder der Wirkungsweise, wenn diese Motoren den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen;

b) bei nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten nicht unter Verweis auf Aspekte der Emissionen gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus in solchen Maschinen und Geräten eingebauten Motoren, wenn diese Motoren vom Geltungsbereich der Verordnung erfasst werden und ihren Anforderungen entsprechen.

(5) Die Mitgliedstaaten organisieren und führen die Marktüberwachung und die Kontrolle von auf dem Markt befindlichen Motoren gemäß Kapitel III der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 durch.

Artikel 6

Pflichten der Genehmigungsbehörden

(1) Die Genehmigungsbehörden stellen sicher, dass Hersteller, die eine EU-Typgenehmigung beantragen, diese Verordnung einhalten.

(2) Die Genehmigungsbehörden erteilen die EU-Typgenehmigung nur für Motortypen oder Motorenfamilien, die dieser Verordnung entsprechen.

(3) Die Genehmigungsbehörden veröffentlichen durch das IMI ein Verzeichnis aller Motortypen und Motorenfamilien, für die EU-Typgenehmigungen erteilt, erweitert oder entzogen wurden oder für die ein Antrag auf EU-Typgenehmigung abgelehnt worden ist.

Dieses Verzeichnis enthält wenigstens folgende Angaben:

a) Name und Anschrift des Herstellers und Name des Unternehmens, falls abweichend;

b) so jeweils vorhanden, Handelsnamen oder Warenzeichen des Herstellers;

c) Bezeichnung der Motortypen, für die die EU-Typgenehmigung des Motortyps oder gegebenenfalls die EU-Typgenehmigung der Motorenfamilie gilt;

d) Motorenklasse;

▼B

e) Nummer der EU-Typgenehmigung einschließlich der Nummer oder Nummern etwaiger Erweiterungen;

f) Tag der Erteilung, Erweiterung, Verweigerung oder Rücknahme der EU-Typgenehmigung; und

g) Inhalt der Abschnitte „Allgemeine Informationen zum Motor“ und „Endergebnis der Emissionsprüfung“ des in Artikel 24 Absatz 12 genannten Prüfberichts.

Artikel 7

Pflichten der Marktüberwachungsbehörden

(1) Die Marktüberwachungsbehörden führen Prüfungen der Unterlagen sowie bei Bedarf physische und Laborprüfungen von Motoren in angemessenem Umfang und anhand einer angemessenen Stichprobengröße durch. Dabei berücksichtigen sie die geltenden Grundsätze der Risikobewertung, alle eingegangenen Beschwerden sowie etwaige sonstige sachdienliche Informationen.

(2) Die Marktüberwachungsbehörden können Wirtschaftsakteure dazu auffordern, diese Unterlagen und Informationen zur Verfügung zu stellen, soweit dies für die Ausführung der Tätigkeit der Behörden als notwendig erachtet wird.

Artikel 8

Allgemeine Pflichten der Hersteller

(1) Die Hersteller stellen sicher, dass ihre Motoren beim Inverkehrbringen gemäß dieser Verordnung hergestellt und genehmigt worden sind.

(2) Hersteller, die einen der EU-Typgenehmigung unterliegenden Motor in einer Weise verändern, dass dieser danach in eine andere Klasse oder Unterklasse eingestuft werden muss, sind dafür verantwortlich, zu gewährleisten, dass der Motor die für diese Klasse oder Unterklasse geltenden Anforderungen erfüllt.

Eine juristische Person, die einen Motor so verändert, dass die für diesen Motor je nach Klasse oder Unterklasse geltenden Emissionsgrenzwerte nicht mehr eingehalten werden, gilt als dafür verantwortlich, die Einhaltung dieser Emissionsgrenzwerte wiederherzustellen.

(3) Der Hersteller ist gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des EU-Typgenehmigungsverfahrens und für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich, unabhängig davon, ob er an allen Stufen der Herstellung des Motors unmittelbar beteiligt ist.

(4) Die Hersteller gewährleisten durch geeignete Verfahren, dass bei Serienfertigung stets Konformität mit dem genehmigten Typ sichergestellt ist und dass die Überwachung der Emissionen von Motoren im Betrieb gemäß Artikel 19 durchgeführt wird.

Veränderungen der Konstruktion oder der Merkmale eines Motortyps sowie Veränderungen der Anforderungen, die ein Motortyp erklärungsgemäß erfüllen muss, werden im Einklang mit Kapitel VI berücksichtigt.

▼B

(5) Zusätzlich zu der gesetzlich vorgeschriebenen Kennzeichnung gemäß Artikel 32 gibt der Hersteller entweder auf den von ihm hergestellten und in Verkehr gebrachten Motoren selbst oder, wenn dies nicht möglich ist, in einer den Motoren jeweils beigefügten Unterlage seinen Namen, seinen eingetragenen Handelsnamen oder seine eingetragene Handelsmarke und seine Kontaktanschrift in der Union an.

(6) Auf begründetes Verlangen stellt der Hersteller dem Originalgerätehersteller ein Duplikat der in Artikel 15 Absatz 4 genannten gesetzlich vorgeschriebenen Kennzeichnung zur Verfügung.

(7) Solange sich ein Motor in seiner Verantwortung befindet, gewährleistet der Hersteller, dass die Lagerungs- oder Transportbedingungen die Übereinstimmung des Motors mit diesem Kapitel und Kapitel III nicht beeinträchtigen.

(8) Der Hersteller hält den in Artikel 23 Absatz 1 genannten EU-Typgenehmigungsbogen samt Anlage und gegebenenfalls eine Kopie der in Artikel 31 genannten Übereinstimmungserklärung nach dem Inverkehrbringen des Motors zehn Jahre lang für die Genehmigungsbehörden zur Einsichtnahme bereit.

(9) Der Hersteller stellt den nationalen Behörden auf begründetes Verlangen über die Genehmigungsbehörde eine Kopie des EU-Typgenehmigungsbogens für einen Motor zur Verfügung. Diese Kopie muss in einer Sprache abgefasst sein, die von der anfragenden nationalen Behörde leicht verstanden werden kann.

(10) Ein außerhalb der Union ansässiger Hersteller benennt für die EU-Typgenehmigung von Motoren einen einzigen in der Union ansässigen Bevollmächtigten, der ihn bei der Genehmigungsbehörde vertritt.

(11) Für die Zwecke der Marktüberwachung benennt ein außerhalb der Union ansässiger Hersteller einen einzigen in der Union ansässigen Bevollmächtigten, wobei es sich um den in Absatz 10 genannten Bevollmächtigten handeln kann.

Artikel 9

Pflichten der Hersteller bezüglich Motoren, die nicht den Anforderungen entsprechen

(1) Ein Hersteller, der der Ansicht ist oder Grund zu der Annahme hat, dass sich sein in Verkehr gebrachter Motor nicht in Übereinstimmung mit dieser Verordnung befindet, führt unverzüglich eine Untersuchung der Art der mutmaßlichen Nichtübereinstimmung und des wahrscheinlichen Ausmaßes ihres Auftretens durch.

In Abhängigkeit vom Ergebnis der Untersuchung führt der Hersteller Korrekturmaßnahmen durch, um sicherzustellen, dass sich in der Produktion befindliche Motoren alsbald in Übereinstimmung mit dem genehmigten Motortyp oder der genehmigten Motorenfamilie gebracht werden.

▼B

Der Hersteller informiert unverzüglich die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, über die Untersuchung und macht dabei ausführliche Angaben, insbesondere über die Nichtübereinstimmung und jegliche ergriffene Korrekturmaßnahme.

(2) Ungeachtet des Absatzes 1 ist ein Hersteller nicht verpflichtet, Korrekturmaßnahmen bei Motoren durchzuführen, die sich deshalb nicht in Übereinstimmung mit dieser Verordnung befinden, weil an ihnen nach dem Inverkehrbringen Änderungen vorgenommen wurden, die der Hersteller nicht genehmigt hat.

Artikel 10

Pflichten der Bevollmächtigten der Hersteller für die Marktüberwachung

Die Bevollmächtigten der Hersteller für die Marktüberwachung nehmen mindestens die folgenden Aufgaben wahr, die in der entsprechenden schriftlichen Vollmacht festgelegt sind, die sie vom Hersteller erhalten haben:

a) Gewährleistung, dass der in Artikel 23 Absatz 1 genannte EU-Typgenehmigungsbogen samt seiner Anlagen und gegebenenfalls eine Kopie der in Artikel 31 genannten Übereinstimmungserklärung zehn Jahre lang nach dem Inverkehrbringen eines Motors den Genehmigungsbehörden bereitgestellt werden können;

b) Aushändigung aller erforderlichen Informationen und Unterlagen zum Nachweis der Übereinstimmung der Produktion eines Motors an die Genehmigungsbehörde auf deren begründetes Verlangen;

c) Zusammenarbeit mit den Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden auf deren Verlangen bei allen im Rahmen der Vollmacht getroffenen Maßnahmen.

Artikel 11

Allgemeine Pflichten der Einführer

(1) Einführer bringen nur vorschriftsmäßige Motoren in Verkehr, für die eine EU-Typgenehmigung erteilt worden ist.

(2) Bevor Einführer einen Motor mit EU-Typgenehmigung in Verkehr bringen, stellen sie sicher, dass

a) der in Artikel 23 Absatz 1 genannte EU-Typgenehmigungsbogen samt seiner Anlagen zur Verfügung steht,

b) der Motor die in Artikel 32 genannte gesetzlich vorgeschriebene Kennzeichnung aufweist,

c) der Motor Artikel 8 Absatz 5 entspricht.

(3) Einführer halten nach dem Inverkehrbringen des Motors zehn Jahre lang gegebenenfalls eine Kopie der in Artikel 31 genannten Übereinstimmungserklärung für die Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden bereit und gewährleisten, dass sie ihnen den in Artikel 23 Absatz 1 genannten EU-Typgenehmigungsbogen samt seiner Anlagen auf Verlangen vorlegen können.

▼B

(4) Die Einführer geben auf dem Motor selbst oder, wenn das nicht möglich ist, in den dem Motor beigefügten Unterlagen ihren Namen, ihren eingetragenen Handelsnamen oder ihre eingetragene Handelsmarke und ihre Kontaktanschrift an.

(5) Die Einführer stellen sicher, dass dem Motor die in Artikel 43 genannten Informationen und Anweisungen beiliegen.

(6) Solange sich ein Motor in ihrer Verantwortung befindet, gewährleisten die Einführer, dass die Lagerungs- oder Transportbedingungen die Übereinstimmung des Motors mit diesem Kapitel oder mit Kapitel III nicht beeinträchtigen.

(7) Die Einführer stellen einer anfragenden nationalen Behörde auf begründetes Verlangen alle Informationen und Unterlagen zur Verfügung, die für den Nachweis der Übereinstimmung eines Motors erforderlich sind. Diese Informationen und Unterlagen müssen in einer Sprache abgefasst sein, die von der anfragenden nationalen Behörde leicht verstanden werden kann.

Artikel 12

Pflichten der Einführer bezüglich Motoren, die nicht den Anforderungen entsprechen

(1) Ein Einführer, der der Ansicht ist oder Grund zu der Annahme hat, dass ein Motor sich nicht in Übereinstimmung mit dieser Verordnung befindet und insbesondere nicht seiner EU-Typgenehmigung entspricht, darf diesen Motor nicht in Verkehr bringen, bevor er in Übereinstimmung gebracht worden ist.

Der Einführer unterrichtet ohne unangemessene Verzögerung den Hersteller, die Marktüberwachungsbehörden sowie die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, darüber.

(2) Ein Einführer, der der Ansicht ist oder Grund zu der Annahme hat, dass sich ein von ihm in Verkehr gebrachter Motor nicht in Übereinstimmung mit dieser Verordnung befindet, führt unverzüglich eine Untersuchung der Art der mutmaßlichen Nichtübereinstimmung und des wahrscheinlichen Ausmaßes ihres Auftretens durch.

In Abhängigkeit vom Ergebnis der Untersuchung führt der Einführer Korrekturmaßnahmen durch und informiert den Hersteller darüber, um sicherzustellen, dass sich in der Produktion befindliche Motoren alsbald in Übereinstimmung mit dem genehmigten Motortyp oder der genehmigten Motorenfamilie gebracht werden.

Artikel 13

Allgemeine Pflichten der Händler

(1) Die Händler beachten bezüglich der Anforderungen dieser Richtlinie die gebührende Sorgfalt, wenn sie einen Motor auf dem Markt bereitstellen.

(2) Bevor Händler einen Motor auf dem Markt bereitstellen, überprüfen sie, ob

a) der Hersteller Artikel 8 Absatz 5 eingehalten hat,

b) der Einführer gegebenenfalls Artikel 11 Absätze 2 und 4 eingehalten hat,

▼B

c) der Motor die in Artikel 32 genannte gesetzlich vorgeschriebene Kennzeichnung aufweist,

d) die in Artikel 43 genannten Informationen und Anweisungen in einer Sprache verfügbar sind, die von dem Originalgerätehersteller leicht verstanden werden kann.

(3) Solange sich ein Motor in ihrer Verantwortung befindet, gewährleisten die Händler, dass die Lagerungs- oder Transportbedingungen die Übereinstimmung des Motors mit diesem Kapitel oder mit Kapitel III nicht beeinträchtigen.

(4) Die Händler stellen auf ein begründetes Verlangen sicher, dass der Hersteller der anfragenden nationalen Behörde die in Artikel 8 Absatz 8 genannten Unterlagen zur Verfügung stellt oder dass der Einführer der anfragenden nationalen Behörde die in Artikel 11 Absatz 3 genannten Unterlagen zur Verfügung stellt.

Artikel 14

Pflichten der Einführer bezüglich Motoren, die nicht den Anforderungen entsprechen

(1) Ist ein Händler der Ansicht oder hat er Grund zu der Annahme, dass ein Motor sich nicht in Übereinstimmung mit dieser Verordnung befindet, darf er diesen Motor nicht auf dem Markt bereitstellen, bevor er in Übereinstimmung gebracht worden ist.

(2) Der Händler, der der Ansicht ist oder Grund zu der Annahme hat, dass ein Motor, den er auf dem Markt bereitgestellt hat, sich nicht in Übereinstimmung mit dieser Verordnung befindet, unterrichtet hiervon den Hersteller oder den Bevollmächtigten des Herstellers, um sicherzustellen, dass die Korrekturmaßnahmen gemäß Artikel 9 oder Artikel 12 getroffen werden, die erforderlich sind, um die in der Produktion befindlichen Motoren mit dem genehmigten Motortyp oder der genehmigten Motorenfamilie in Übereinstimmung zu bringen.

Artikel 15

Pflichten der Originalgerätehersteller bezüglich des Einbaus von Motoren

(1) Die Originalgerätehersteller bauen Motoren mit EU-Typgenehmigung in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte nach den vom Hersteller gemäß Artikel 43 Absatz 2 bereitgestellten Anweisungen und in einer Weise ein, die sich nicht nachteilig auf das Emissionsverhalten des Motors in Bezug auf gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel auswirkt.

(2) Wenn ein Originalgerätehersteller sich nicht an die in Absatz 1 genannten Anweisungen hält oder einen Motor beim Einbau in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte in einer Weise verändert, die sich nachteilig auf das Emissionsverhalten des Motors in Bezug auf gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel auswirkt, gilt dieser Originalgerätehersteller als Hersteller für die Zwecke dieser Verordnung und unterliegt insbesondere den Pflichten gemäß den Artikeln 8 und 9.

(3) Originalgerätehersteller bauen Motoren mit EU-Typgenehmigung nur gemäß den in Artikel 4 vorgesehenen Arten des ausschließlichen Einsatzzwecks in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte ein.

▼B

(4) Wenn die in Artikel 32 genannte gesetzlich vorgeschriebene Kennzeichnung nicht ohne Entfernung von Teilen sichtbar ist, bringt der Originalgerätehersteller ein vom Hersteller bereitgestelltes Duplikat der Kennzeichnung gemäß Artikel 32 und dem einschlägigen Durchführungsrechtsakt sichtbar an der/dem nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine/Gerät an.

(5) Beim Inverkehrbringen gemäß Artikel 58 Absatz 5 von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, in die ein Übergangsmotor eingebaut ist, gibt der Originalgerätehersteller deren Produktionsdatum als Teil der Kennzeichnung an den Maschinen und Geräten an.

(6) Liefert ein Hersteller einem Originalgerätehersteller einen Motor gemäß Artikel 34 Absatz 3 gesondert von seinem Abgasnachbehandlungssystem, so stellt der Originalgerätehersteller dem Hersteller gegebenenfalls Informationen zur Montage des Motors und seines Abgasnachbehandlungssystems zur Verfügung.

Artikel 16

Geltung der Pflichten des Herstellers für Einführer und Händler

Ein Einführer oder Händler, der einen Motor unter seinem eigenen Namen oder seiner eigenen Marke auf dem Markt bereitstellt oder so verändert, dass ihre Übereinstimmung mit den geltenden Anforderungen beeinträchtigt werden kann, gilt als Hersteller für die Zwecke dieser Verordnung und unterliegt insbesondere den Pflichten gemäß den Artikeln 8 und 9.

Artikel 17

Verpflichtung der Wirtschaftsteilnehmer und Originalgerätehersteller zur Notifizierung

Die Wirtschaftsteilnehmer und Originalgerätehersteller notifizieren den Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden auf Verlangen für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem Tag des Inverkehrbringens

a) jeden Wirtschaftsteilnehmer, von dem sie einen Motor bezogen haben;

b) jeden Wirtschaftsteilnehmer oder, soweit feststellbar, jeden Originalgerätehersteller, an den sie einen Motor abgegeben haben.

KAPITEL III

MATERIELLE ANFORDERUNGEN

Artikel 18

Anforderungen in Bezug auf Abgasemissionen für die EU-Typgenehmigung

(1) Die Hersteller stellen sicher, dass Motortypen und Motorenfamilien so gestaltet, konstruiert und zusammengebaut werden, dass sie die in Kapitel II und in diesem Kapitel festgelegten Anforderungen erfüllen.

(2) Ab dem in Anhang III angegebenen Datum des Inverkehrbringens von Motoren dürfen Motortypen und Motorenfamilien die als Stufe V bezeichneten und in Anhang II aufgeführten Abgasemissionsgrenzwerte nicht überschreiten.

▼B

Deckt eine Motorenfamilie entsprechend den im einschlägigen Durchführungsrechtsakt festgelegten Parametern zur Definition der Motorenfamilien mehr als einen Leistungsbereich ab, müssen der Stammmotor (für die Zwecke der EU-Typgenehmigung) und alle Motortypen innerhalb derselben Familie (für die Zwecke der Übereinstimmung der Produktion) hinsichtlich der jeweiligen Leistungsbereiche:

a) die strengsten Emissionsgrenzwerte erfüllen;

b) unter Verwendung der Prüfzyklen geprüft werden, die den strengsten Emissionsgrenzwerten entsprechen;

c) den frühesten der in Anhang III angegebenen Zeitpunkte für die EU-Typgenehmigung und das Inverkehrbringen unterliegen.

(3) Die Abgasemissionen von Motortypen und Motorenfamilien werden anhand der in Artikel 24 vorgeschriebenen Prüfzyklen und gemäß Artikel 25 gemessen.

(4) Motortypen und Motorenfamilien sind so zu gestalten und mit Emissionsminderungsstrategien zu versehen, dass Manipulationen so weit wie möglich verhindert werden. Die Verwendung von Umgehungsstrategien ist untersagt.

(5) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen die Einzelheiten für die zur Definition der Motortypen und Motorenfamilien verwendeten Parameter einschließlich ihrer Betriebsarten und die technischen Einzelheiten zur Verhinderung von Manipulationen gemäß Absatz 4 dieses Artikels festgelegt sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassen.

Artikel 19

Überwachung der Emissionen von Motoren im Betrieb

(1) Die Emissionen von gasförmigen Schadstoffen von Motoren, die Motortypen oder Motorenfamilien der Emissionsstufe V angehören, für die eine Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung vorliegt, werden überwacht, indem Motoren, die in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte eingebaut sind, im Betrieb mit ihren betriebsüblichen Lastzyklen geprüft werden. Derartige Prüfungen sind unter der Verantwortung des Herstellers und in Übereinstimmung mit den Anforderungen der Genehmigungsbehörde an ordnungsgemäß gewarteten Motoren durchzuführen und müssen den Vorschriften für die Auswahl der Motoren, die Prüfverfahren und die Ergebnisberichterstattung für die einzelnen Motorenklassen entsprechen.

Die Kommission führt Pilotprogramme durch, um geeignete Prüfverfahren für diejenigen Motorenklassen und -unterklassen zu entwickeln, für die solche Prüfverfahren nicht verfügbar sind.

Die Kommission führt Überwachungsprogramme für jede Motorenklasse durch, um festzustellen, inwieweit die im Prüfzyklus gemessenen Emissionen den im tatsächlichen Betrieb gemessenen Emissionen entsprechen. Diese Programme und ihre Ergebnisse werden jährlich den Mitgliedstaaten vorgelegt und anschließend in einer Mitteilung veröffentlicht.

▼B

(2) Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 55 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung mit genauen Bedingungen für die die in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannte Auswahl von Motoren, die Prüfverfahren und die Ergebnisberichterstattung zu erlassen. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 erlassen.

KAPITEL IV

EU-TYPGENEHMIGUNGSVERFAHREN

Artikel 20

Antrag auf Erteilung der EU-Typgenehmigung

(1) Die Hersteller reichen einen gesonderten Antrag auf Erteilung einer EU-Typgenehmigung für jeden Motortyp oder eine Motorenfamilie bei der Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats ein, und zusammen mit jedem Antrag ist die in Artikel 21 genannte Beschreibungsmappe einzureichen. Für ein und denselben Motortyp oder gegebenenfalls ein und dieselbe Motorenfamilie ist nur ein einziger Antrag bei nur einer einzigen Genehmigungsbehörde einzureichen.

(2) Die Hersteller stellen dem für die Durchführung der EU-Typgenehmigungsprüfungen zuständigen technischen Dienst einen Motor zur Verfügung, der den in der Beschreibungsmappe gemäß Artikel 21 aufgeführten Merkmalen des Motortyps oder — im Falle einer Motorenfamilie — des Stammmotors entspricht.

(3) Stellt die Genehmigungsbehörde im Fall eines Antrags auf EU-Typgenehmigung für eine Motorenfamilie fest, dass der eingereichte Antrag hinsichtlich des ausgewählten Stammmotors im Sinne von Absatz 2 dieses Artikels für die Motorenfamilie, die in der in Artikel 21 genannten Beschreibungsmappe beschrieben wird, nicht vollständig repräsentativ ist, so stellen die Hersteller einen anderen und gegebenenfalls einen zusätzlichen, von der Genehmigungsbehörde für die Motorenfamilie als repräsentativ angesehenen Stammmotor bereit.

(4) Innerhalb eines Monats nach Produktionsbeginn des genehmigten Motortyps oder der Motorenfamilie legen die Hersteller der Genehmigungsbehörde den ursprünglichen Plan für die Überwachung von Motoren im Betrieb vor, die eine EU-Typgenehmigung für diesen Motortyp oder gegebenenfalls für diese Motorenfamilie erteilt hat.

Artikel 21

Beschreibungsmappe

(1) Der Antragsteller legt der Genehmigungsbehörde eine Beschreibungsmappe vor, die Folgendes enthält:

a) einen Beschreibungsbogen, einschließlich einer Liste der Bezugskraftstoffe und auf Anfrage des Motorenherstellers jedwede weitere spezifizierte Kraftstoffe, Kraftstoffmischungen oder Kraftstoffemulsionen gemäß Artikel 25 Absatz 2, die gemäß dem in Artikel 25 Absatz 4 genannten delegierten Rechtsakt beschrieben werden (im Folgenden „Beschreibungsbogen“);

b) alle sachdienlichen Daten, Zeichnungen, Fotografien und sonstigen Angaben zu dem Motortyp oder gegebenenfalls zum Stammmotor;

▼B

c) alle zusätzlichen Informationen, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Antragverfahrens für eine EU-Typgenehmigung angefordert werden.

(2) Die Beschreibungsmappe kann in Papierform oder in einem vom technischen Dienst und von der Genehmigungsbehörde akzeptierten elektronischen Format vorgelegt werden.

(3) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, mit denen sie Muster für den Beschreibungsbogen und die Beschreibungsmappe festlegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassen.

KAPITEL V

DURCHFÜHRUNG DER EU-TYPGENEHMIGUNGSVERFAHREN

Artikel 22

Allgemeine Bestimmungen

(1) Die Genehmigungsbehörde, bei der der Antrag eingeht, erteilt eine EU-Typgenehmigung für alle Motortypen oder Motorenfamilien, die jedem der folgenden Punkte entsprechen:

a) den einzelnen Angaben in der Beschreibungsmappe;

b) den Anforderungen dieser Verordnung, insbesondere den in Artikel 26 genannten Vorkehrungen für die Übereinstimmung der Produktion.

(2) Erfüllt ein Motor die in dieser Verordnung angegebenen Forderungen, so dürfen die Genehmigungsbehörden hinsichtlich der Abgasemissionen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, in denen ein solcher Motor eingebaut ist, keine anderen Anforderungen für die EU-Typgenehmigung stellen.

(3) Nach den in Anhang III für die einzelnen Motorenunterklassen angegebenen Zeitpunkten für die EU-Typgenehmigung von Motoren dürfen die Genehmigungsbehörden keine EU-Typgenehmigung für einen Motortyp oder eine Motorenfamilie erteilen, der bzw. die die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen nicht erfüllt.

(4) Die EU-Typgenehmigungsbogen werden gemäß einem harmonisierten System nummeriert, das von der Kommission festgelegt wird.

(5) Über das IMI bewerkstelligt die Genehmigungsbehörde Folgendes:

a) Sie stellt den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten eine Aufstellung der Typgenehmigungen, die sie erteilt oder gegebenenfalls erweitert hat, innerhalb eines Monats nach der Ausstellung des entsprechenden EU-Typgenehmigungsbogens zur Verfügung;

b) sie stellt umgehend den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten eine Aufstellung der EU-Typgenehmigungen, die sie verweigert oder entzogen hat, zusammen mit den Gründen für ihre Entscheidung zur Verfügung;

▼B

c) sie übermittelt innerhalb eines Monats nach dem Eingang einer Anfrage einer Genehmigungsbehörde eines anderen Mitgliedstaats dieser Genehmigungsbehörde eine Kopie des EU-Typgenehmigungsbogens für den Motor oder die Motorenfamilie, falls vorhanden, zusammen mit den in Absatz 6 genannten Beschreibungsunterlagen für jeden Motortyp oder jede Motorenfamilie, dessen bzw. deren EU-Typgenehmigung sie erteilt, verweigert oder entzogen hat.

(6) Die Genehmigungsbehörde stellt Beschreibungsunterlagen zusammen, die aus der Beschreibungsmappe sowie dem Prüfbericht und allen weiteren vom technischen Dienst oder der Genehmigungsbehörde im Zuge der Wahrnehmung seiner/ihrer Aufgaben der Beschreibungsmappe hinzugefügten Unterlagen bestehen („Beschreibungsunterlagen“).

Die Beschreibungsunterlagen enthält ein Inhaltsverzeichnis, das den Inhalt der Beschreibungsunterlagen mit geeigneter Seitennummerierung oder mit einer anderen Kennzeichnung angibt, die das Auffinden aller Seiten und das Erkennen des Formats aller Unterlagen zweifelsfrei ermöglicht; dieses Dokument ist so zu gestalten, dass die aufeinanderfolgenden Schritte des EU-Typgenehmigungsverfahrens, insbesondere das Datum von Revisionen und Aktualisierungen, festgehalten werden.

Die Genehmigungsbehörde stellt sicher, dass die Informationen aus den Beschreibungsunterlagen nach dem Ende der Gültigkeit der betreffenden EU-Typgenehmigung mindestens 25 Jahre lang bereitstehen.

(7) Der Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, in denen Folgendes festgelegt wird:

a) die Methode zur Festlegung des in Absatz 4 genannten harmonisierten Nummerierungssystems;

b) die Muster und die Datenstruktur für den in Absatz 5 genannten Datenaustausch.

Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassen.

Artikel 23

Besondere Bestimmungen für den EU-Typgenehmigungsbogen

(1) Der EU-Typgenehmigungsbogen enthält die folgenden Anlagen:

a) die Beschreibungsunterlagen;

b) gegebenenfalls Name und Unterschriftsprobe der zur Unterzeichnung der Übereinstimmungserklärung berechtigten Person(en) gemäß Artikel 31 sowie Angaben zu ihrer Stellung im Unternehmen.

(2) Die Kommission legt ein Muster des EU-Typgenehmigungsbogens fest.

(3) Für jeden genehmigten Motortyp oder jede genehmigte Motorenfamilie

a) füllt die Genehmigungsbehörde alle zutreffenden Abschnitte des EU-Typgenehmigungsbogens aus und fügt den Prüfbericht bei;

b) erstellt die Genehmigungsbehörde das Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen;

▼B

c) stellt die Genehmigungsbehörde dem Antragsteller den ausgefüllten Typgenehmigungsbogen und seine Anlagen unverzüglich aus.

(4) Wurde eine EU-Typgenehmigung gemäß Artikel 35 Beschränkungen hinsichtlich ihrer Gültigkeit unterworfen oder wurde ein Motortyp oder eine Motorenfamilie von gewissen Anforderungen dieser Verordnung ausgenommen, so sind diese Beschränkungen oder Ausnahmen im EU-Typgenehmigungsbogen anzugeben.

(5) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, mit denen das in Absatz 2 des vorliegenden Artikels genannte Muster für den EU-Typgenehmigungsbogen festgelegt wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassen.

Artikel 24

Für die EU-Typgenehmigung erforderliche Prüfungen

(1) Die Einhaltung der technischen Vorschriften dieser Verordnung wird durch geeignete Prüfungen nachgewiesen, die von den benannten technischen Diensten durchgeführt werden. In Artikel 25 sind die Mess- und Prüfverfahren und die Ausrüstungen und Werkzeuge für die Durchführung dieser Prüfungen festgelegt.

(2) Der Hersteller stellt der Genehmigungsbehörde Motoren in der Anzahl zur Verfügung, die in den einschlägigen delegierten Rechtsakten für die Durchführung der vorgeschriebenen Prüfungen vorgegeben ist.

(3) Die erforderlichen Prüfungen werden an Motoren durchgeführt, die für den Motortyp oder gegebenenfalls für den Stammmotor der Motorenfamilie, für den oder die eine Genehmigung erteilt werden soll, repräsentativ sind.

Unbeschadet des ersten Unterabsatzes kann der Hersteller jedoch mit Zustimmung der Genehmigungsbehörde einen Motor wählen, der zwar nicht für den Motortyp oder gegebenenfalls für den Stammmotor der Motorenfamilie, für den oder die eine Genehmigung erteilt werden soll, repräsentativ ist, aber im Hinblick auf das geforderte Leistungsniveau eine Reihe der ungünstigsten Eigenschaften aufweist. Als Entscheidungshilfe im Auswahlprozess können virtuelle Prüfverfahren verwendet werden.

(4) Die für die Durchführung der EU-Typgenehmigungsprüfungen anzuwendenden Prüfzyklen sind in Anhang IV festgelegt. Die auf die einzelnen in der EU-Typgenehmigung erfassten Motortypen anzuwendenden Prüfzyklen sind in dem Beschreibungsbogen anzugeben.

(5) Ein für den Motortyp oder gegebenenfalls für den Stammmotor der Motorenfamilie repräsentativer Motor oder ein gemäß Absatz 3 Unterabsatz 2 gewählter Motor wird auf einem Leistungsprüfstand mit dem anzuwendenden stationären Prüfzyklus für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte geprüft, der in Anhang IV in den Tabellen IV-1 bis IV-10 angegeben ist. Der Hersteller kann wählen,

▼B

ob diese Prüfung als Einzelphasen-Prüfung oder als Prüfung mit gestuften modalen Phasen durchgeführt werden soll. Außer in den in den Absätzen 7 und 8 genannten Fällen braucht ein Motor mit variabler Drehzahl einer bestimmten Klasse, der für einen Betrieb derselben Klasse mit konstanter Drehzahl verwendet wird, nicht mit dem jeweiligen stationären Prüfzyklus mit konstanter Drehzahl geprüft zu werden.

(6) Verfügt ein Motor mit konstanter Drehzahl über einen Regler, mit dem sich eine andere Drehzahl einstellen lässt, so müssen die Anforderungen des Absatzes 5 bei jeder anwendbaren konstanten Drehzahl erfüllt werden, und in den Beschreibungsbogen sind für die einzelnen Motortypen die anwendbaren Drehzahlen anzugeben.

(7) Für einen Motor der Klasse IWP, der für den Betrieb sowohl mit variabler als auch mit konstanter Drehzahl bestimmt ist, müssen die Anforderungen des Absatzes 5 für jeden anwendbaren stationären Prüfzyklus gesondert erfüllt werden, und im Beschreibungsbogen ist jeder stationäre Prüfzyklus anzugeben, für den diese Anforderung erfüllt wurde.

(8) Für einen Motor der Klasse IWP, der gemäß Artikel 4 Absatz 2 zum Einsatz anstelle eines Motors der Klasse IWA bestimmt ist, müssen die Anforderungen des Absatzes 5 des vorliegenden Artikels für jeden einzelnen anwendbaren stationären Prüfzyklus gemäß Anhang IV Tabellen IV-5 sowie IV-6 erfüllt werden, und im Beschreibungsbogen ist jeder stationäre Prüfzyklus anzugeben, für den diese Anforderung erfüllt wurde.

(9) Mit Ausnahme der gemäß Artikel 34 Absätze 5 und 6 typgeprüften Motoren müssen Motoren mit variabler Drehzahl der Klasse NRE mit einer Nutzleistung von mindestens 19 kW bis höchstens 560 kW die Anforderungen des Absatzes 5 dieses Artikels erfüllen und werden darüber hinaus auf einem Leistungsprüfstand mit dem instationären Prüfzyklus nach Anhang IV Tabelle IV-11 geprüft.

(10) Motoren der Unterklassen NRS-v-2b und NRS-v-3 mit einer Höchstdrehzahl von höchstens 3 400 min^{-1} müssen die Anforderungen des Absatzes 5 erfüllen und werden darüber hinaus auf einem Leistungsprüfstand mit dem instationären Prüfzyklus nach Anhang IV Tabelle IV-12 geprüft.

(11) Um die einheitliche Anwendung der in diesem Artikel festgelegten Pflichten zu gewährleisten, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 55 delegierte Rechtsakte zur Festlegung der in diesem Artikel genannten technischen Anforderungen und Merkmale der stationären und der instationären Prüfzyklen, einschließlich der entsprechenden Methode zur Bestimmung der Werte für Motorlast und -drehzahl, zu erlassen. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 erlassen.

(12) Der Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten das einheitliche Format der Prüfberichte festlegen, die für die EU-Typgenehmigung erforderlich sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassen.

▼B

Artikel 25

Durchführung von Messungen und Prüfungen für die EU-Typgenehmigung

(1) Zur Berechnung der endgültigen Ergebnisse der Abgasemissionsprüfungen für Motoren, für die diese Verordnung gilt, wird Folgendes auf die Ergebnisse der Laborprüfungen angewendet:

a) die Gasemissionen aus dem Kurbelgehäuse, falls gemäß Absatz 3 erforderlich und nicht bereits in der Labormessung enthalten;

b) jeglicher erforderliche Anpassungsfaktor, falls gemäß Absatz 3 erforderlich und wenn zu dem Motor ein regenerierendes Abgasnachbehandlungssystem gehört;

c) für alle Motoren Verschlechterungsfaktoren, die für die in Anhang V bestimmten Emissions-Dauerhaltbarkeitsperioden angemessen sind.

(2) Die Prüfung eines Motortyps oder einer Motorenfamilie zur Bestimmung, ob die in dieser Verordnung festgelegten Emissionsgrenzwerte eingehalten werden, erfolgt, je nach deren jeweiliger Eignung, unter Nutzung der folgenden Bezugskraftstoffe oder Mischungen dieser Kraftstoffe:

a) Diesel;

b) Benzin;

c) Benzin-Öl-Gemisch für Zweitaktmotoren mit Fremdzündung;

d) Erdgas/Biomethan;

e) Flüssiggas (LPG);

f) Ethanol.

Der Motortyp oder die Motorenfamilie muss darüber hinaus die in dieser Verordnung für jedwede weitere spezifizierte Kraftstoffe, Kraftstoffmischungen oder Kraftstoffemulsionen festgelegten Abgasemissionsgrenzwerte einhalten, die von einem Motorenhersteller in einen Antrag auf EU-Typgenehmigung aufgenommen werden.

(3) Bei der Durchführung von Messungen und Prüfungen sind die technischen Anforderungen in Bezug auf folgende Gesichtspunkte einzuhalten:

a) Geräte und Verfahren zur Durchführung der Prüfungen;

b) Geräte und Verfahren zur Messung und Stichprobenahme von Emissionen;

c) Methoden zur Datenauswertung und zu Berechnungen;

d) Methode zur Bestimmung der Verschlechterungsfaktoren;

e) für Motoren der Klassen NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS, NRSh, SMB und ATS, die die in Anhang II festgelegten Emissionsgrenzwerte der Stufe V einhalten:

   i) die Methoden zur Berücksichtigung der Gasemissionen aus dem Kurbelgehäuse;

▼B

ii) die Methoden zur Bestimmung und Berücksichtigung der kontinuierlichen oder periodischen Regenerierung von Abgasnachbehandlungssystemen;

f) für elektronisch gesteuerte Motoren der Klassen NRE, NRG, IWP, IWA, RLL und RLR, die die in Anhang II festgelegten Emissionsgrenzwerte der Stufe V einhalten und die sowohl die Menge als auch den Zeitpunkt der Einspritzung des Kraftstoffs elektronisch steuern oder die die emissionsmindernde Vorrichtung, die zur Verringerung von NO_x dient, mit einer elektronischen Steuerung einschalten, ausschalten oder modulieren:

i) Emissionsminderungsstrategien, einschließlich der für die Demonstration dieser Strategien erforderlichen Unterlagen;

ii) Maßnahmen zur Verringerung von NO_x, einschließlich der Methode zur Darstellung dieser Kontrollmaßnahmen;

iii) den zum jeweiligen stationären Prüfzyklus für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte gehörenden Bereich, innerhalb dessen die Menge, um die die Emissionen die in Anhang II festgelegten Emissionsgrenzwerte übersteigen dürfen, geregelt wird;

iv) die Auswahl zusätzlicher Messpunkte aus dem Regelbereich während der Emissionsprüfung auf dem Prüfstand durch den technischen Dienst.

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 55 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, um Folgendes festzulegen:

a) die Methode zur Anpassung der Ergebnisse der Emissionsprüfungen im Labor zur Einbeziehung der in Absatz 1 Buchstabe c genannten Verschlechterungsfaktoren;

b) die technischen Merkmale der in Absatz 2 genannten Bezugskraftstoffe und gegebenenfalls die Anforderungen an die Beschreibung jedweder weiterer in der Beschreibungsmappe beschriebener spezifizierter Kraftstoffe, Kraftstoffmischungen oder Kraftstoffemulsionen;

c) die einzelnen technischen Anforderungen und Merkmale für die Durchführung der in Absatz 3 genannten Messungen und Prüfungen;

d) die Methode zur Messung der PN unter Berücksichtigung der Spezifikationen in der Änderungsserie 06 der UNECE-Regelung Nr. 49;

e) die einzelnen technischen Anforderungen für die Prüfung der in Anhang II aufgeführten Zweistoffmotoren oder mit Gas betriebenen Einstoffmotoren.

Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 erlassen.

▼B

Artikel 26

Übereinstimmung der Produktion

(1) Eine Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, ergreift die bezüglich dieser EU-Typgenehmigung notwendigen Maßnahmen, um — erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten — zu überprüfen, ob geeignete Vorkehrungen getroffen wurden, um sicherzustellen, dass die hergestellten Motoren mit dem genehmigten Typ hinsichtlich der Anforderungen dieser Verordnung übereinstimmen.

(2) Eine Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, ergreift die bezüglich dieser EU-Typgenehmigung notwendigen Maßnahmen, um zu überprüfen, ob die durch den Hersteller ausgestellten Übereinstimmungserklärungen dem Artikel 31 entsprechen.

(3) Eine Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, ergreift bezüglich dieser EU-Typgenehmigung die notwendigen Maßnahmen, um — erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten — zu überprüfen, ob die in Absatz 1 genannten Vorkehrungen weiterhin angemessen sind, damit die hergestellten Motoren weiterhin mit dem genehmigten Typ übereinstimmen und die Übereinstimmungserklärungen dem Artikel 31 gegebenenfalls weiterhin entsprechen.

(4) Um sich zu vergewissern, dass ein Motor dem genehmigten Typ entspricht, kann die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, an Proben, die in den Betriebsstätten des Herstellers einschließlich seiner Fertigungsstätten entnommen wurden, jede Kontrolle oder Prüfung durchführen, die für die EU-Typgenehmigung erforderlich ist.

(5) Stellt eine Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, fest, dass die in Absatz 1 genannten Vorkehrungen nicht angewandt werden, erheblich von den in Absatz 1 genannten festgelegten Vorkehrungen abweichen, nicht mehr angewandt oder nicht mehr als geeignet betrachtet werden, obwohl die Produktion nicht eingestellt wurde, so ergreift sie entweder die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass das Verfahren zur Gewährleistung der Übereinstimmung der Produktion ordnungsgemäß eingehalten wird, oder sie entzieht die EU-Typgenehmigung.

(6) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 55 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung zu ergänzen, indem im Einzelnen die Maßnahmen und Verfahren festgelegt werden, die die Genehmigungsbehörden ergreifen bzw. einhalten müssen, um sicherzustellen, dass die Motoren in der Produktion mit dem genehmigten Typ übereinstimmen. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 erlassen.

KAPITEL VI

ÄNDERUNGEN UND GÜLTIGKEIT VON EU-TYPGENEHMIGUNGEN

Artikel 27

Allgemeine Bestimmungen

(1) Der Hersteller unterrichtet die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, unverzüglich über jede Änderung der Angaben in den Beschreibungsunterlagen.

▼B

Diese Genehmigungsbehörde entscheidet im Falle einer solchen Änderung, welches der in Artikel 28 festgelegten Verfahren anzuwenden ist.

Sofern erforderlich, kann die Genehmigungsbehörde nach Konsultation des Herstellers entscheiden, dass eine neue EU-Typgenehmigung zu erteilen ist.

(2) Ein Antrag auf Änderung einer EU-Typgenehmigung wird ausschließlich bei der Genehmigungsbehörde eingereicht, die die ursprüngliche EU-Typgenehmigung erteilt hat.

(3) Stellt die Genehmigungsbehörde fest, dass für eine Änderung Kontrollen oder Prüfungen wiederholt werden müssen, so unterrichtet sie den Hersteller entsprechend.

Die in Artikel 28 festgelegten Verfahren gelten erst, nachdem die Genehmigungsbehörde auf der Grundlage dieser Kontrollen oder Prüfungen zu dem Schluss gelangt ist, dass die Anforderungen für die EU-Typgenehmigung weiterhin erfüllt sind.

Artikel 28

Revisionen und Erweiterungen von EU-Typgenehmigungen

(1) Wurden Angaben in den Beschreibungsunterlagen geändert, ohne dass Kontrollen oder Prüfungen wiederholt werden müssen, so wird eine solche Änderung als „Revision“ bezeichnet.

Im Falle einer solchen Revision revidiert die Genehmigungsbehörde, soweit erforderlich, ohne unangemessene Verzögerung die relevanten Seiten der Beschreibungsunterlagen, einschließlich des revidierten Inhaltsverzeichnisses, und kennzeichnet sie auf leicht ersichtliche Weise mit der Art der Änderung und gibt das Datum der Revision an. Eine konsolidierte, aktualisierte Fassung der Beschreibungsunterlagen mit einer ausführlichen Beschreibung der Änderungen erfüllt die Anforderung dieses Absatzes.

(2) Jede in Absatz 1 genannte Änderung wird als „Erweiterung“ bezeichnet, wenn sich in den Beschreibungsunterlagen angeführte Angaben geändert haben und wenn

a) weitere Kontrollen oder Prüfungen erforderlich sind;

b) Angaben im EU-Typgenehmigungsbogen, außer in den zugehörigen Anlagen, geändert wurden;

c) eine neue, in dieser Verordnung oder einem auf der Grundlage dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakt oder Durchführungsrechtsakt aufgeführte Anforderung auf den genehmigten Motortyp oder die genehmigte Motorenfamilie anwendbar wird.

Im Fall einer Erweiterung erstellt die Genehmigungsbehörde einen aktualisierten EU-Typgenehmigungsbogen mit einer Erweiterungsnummer, die gegenüber der fortlaufenden Nummer der vorherigen Erweiterung um eins erhöht wurde. Der Grund für die Erweiterung und das Datum der Erweiterung müssen auf diesem EU-Typgenehmigungsbogen leicht ersichtlich sein.

▼B

(3) Werden Seiten der Beschreibungsunterlagen geändert oder wird eine konsolidierte, aktualisierte Fassung erstellt, so ist das Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen, das dem EU-Typgenehmigungsbogen als Anlage beigefügt ist, ebenfalls so zu ändern, dass daraus das Datum der jüngsten Erweiterung oder Revision oder das Datum der jüngsten Konsolidierung der aktualisierten Fassung ersichtlich ist.

(4) Ist eine neue, in Absatz 2 Buchstabe c genannte Anforderung unter technischen Gesichtspunkten für den Motortyp oder die Motorenfamilie in Bezug auf sein/ihr Emissionsverhalten nicht von Belang, so ist keine Änderung der EU-Typgenehmigung für den Motortyp oder die Motorenfamilie erforderlich.

Artikel 29

Herausgabe und Bekanntgabe von Änderungen

(1) Bei einer Revision einer EU-Typgenehmigung stellt die Genehmigungsbehörde dem Antragsteller ohne unangemessene Verzögerung die revidierten Dokumente oder die konsolidierte, aktualisierte Fassung, gegebenenfalls einschließlich des geänderten Inhaltsverzeichnisses zu den Beschreibungsunterlagen, gemäß Artikel 28 Absatz 1 Unterabsatz 2 aus.

(2) Bei Erweiterung einer EU-Typgenehmigung stellt die Genehmigungsbehörde dem Antragsteller ohne unangemessene Verzögerung den in Artikel 28 Absatz 2 genannten, aktualisierten EU-Typgenehmigungsbogen einschließlich seiner Anlagen und des Inhaltsverzeichnisses zu den Beschreibungsunterlagen aus.

(3) Die Genehmigungsbehörde notifiziert mittels des IMI den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten nach Artikel 22 Absatz 5 alle an EU-Typgenehmigungen vorgenommenen Änderungen.

Artikel 30

Gültigkeit einer EU-Typgenehmigung

(1) EU-Typgenehmigungen werden für eine unbegrenzte Dauer ausgestellt.

(2) Eine EU-Typgenehmigung für einen Motor wird in jedem der folgenden Fälle ungültig:

a) wenn neue Anforderungen, die für den genehmigten Motortyp oder gegebenenfalls für die genehmigte Motorenfamilie gelten, für sein/ihr Inverkehrbringen verbindlich werden und eine entsprechende Erweiterung oder Revision der EU-Typgenehmigung nicht möglich ist;

b) wenn die Produktion des genehmigten Motortyps oder der genehmigten Motorenfamilie endgültig und absichtlich eingestellt wird;

c) wenn die Gültigkeitsdauer der EU-Typgenehmigung aufgrund einer Beschränkung gemäß Artikel 35 Absatz 3 befristet ist;

d) wenn die EU-Typgenehmigung gemäß Artikel 26 Absatz 5, Artikel 39 Absatz 1 oder Artikel 40 Absatz 3 entzogen wurde.

▼B

(3) Werden die Voraussetzungen für eine EU-Typgenehmigung nur im Hinblick auf einen Motortyp innerhalb einer Motorenfamilie nicht länger erfüllt, so wird die EU-Typgenehmigung für die Motorenfamilie nur für diesen einen Motortyp ungültig.

(4) Wird die Produktion eines Motortyps oder gegebenenfalls einer Motorenfamilie endgültig eingestellt, muss der Hersteller der Genehmigungsbehörde, die die entsprechende EU-Typgenehmigung erteilt hat, diese Einstellung mitteilen.

Innerhalb eines Monats nach Erhalt dieser Mitteilung unterrichtet die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung für den Motortyp oder die Motorenfamilie erteilt hat, die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten entsprechend.

(5) Unbeschadet des Absatzes 4 setzt der Hersteller die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, davon in Kenntnis, wenn eine entsprechende EU-Typgenehmigung für einen Motortyp oder gegebenenfalls für eine Motorenfamilie ungültig wird.

In diesen Fällen teilt die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten unverzüglich alle sachdienlichen Angaben mit.

Diese Mitteilung enthält insbesondere das Produktionsdatum und die Identifizierungsnummer des letzten hergestellten Motors.

(6) Die in den Absätzen 4 und 5 genannten Anforderungen gelten als erfüllt, wenn das Hochladen der sachdienlichen Angaben auf das IMI stattgefunden hat.

KAPITEL VII

ÜBEREINSTIMMUNGSERKLÄRUNG UND KENNZEICHNUNGEN

Artikel 31

Übereinstimmungserklärung

(1) In seiner Eigenschaft als Inhaber einer EU-Typgenehmigung für einen Motortyp oder eine Motorenfamilie stellt der Hersteller eine Übereinstimmungserklärung als Begleitdokument für Motoren aus, die auf der Grundlage folgender Bestimmungen in Verkehr gebracht werden:

a) einer Ausnahme gemäß Artikel 34 Absätze 2, 4, 5, 6, 7 oder 8, Artikel 35 Absatz 4; oder

b) einer Übergangsbestimmung gemäß Artikel 58 Absätze 9, 10 oder 11.

Diese Übereinstimmungserklärung, in der die besonderen Merkmale des Motors und die für ihn geltenden Beschränkungen anzugeben sind, ist kostenlos zusammen mit dem Motor auszustellen und gegebenenfalls der/dem nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine oder Gerät beizufügen, in die bzw. das der Motor eingebaut ist. Ihre Aushändigung wird nicht von einer ausdrücklichen Aufforderung oder von der Vorlage zusätzlicher Informationen beim Hersteller abhängig gemacht. Die Übereinstimmungserklärung kann auch in Form einer sicheren elektronischen Datei übermittelt werden.

▼B

Der Hersteller stellt dem Endnutzer in den zehn Jahren nach dem Produktionsdatum des Motors auf Antrag gegen Entgelt ein Duplikat der Übereinstimmungserklärung aus, wobei dieses Entgelt die Kosten der Ausstellung nicht übersteigen darf. Jedes Duplikat einer Übereinstimmungserklärung ist deutlich sichtbar mit dem Vermerk „Duplikat“ zu kennzeichnen.

(2) Die Übereinstimmungserklärung ist in mindestens einer der Amtssprachen der Organe der Union abzufassen.

Jeder Mitgliedstaat kann vom Hersteller verlangen, dass die Übereinstimmungserklärung in seine Amtssprache oder Amtssprachen übersetzt wird.

(3) Die zur Unterzeichnung von Übereinstimmungserklärungen berechtigte Person oder berechtigten Personen gehört/gehören der Organisation des Herstellers an und ist/sind von der Leitung dieser Organisation ordnungsgemäß ermächtigt, für den Hersteller die volle rechtliche Verantwortung bezüglich Konstruktion und Bau eines Motors oder bezüglich der Übereinstimmung der Produktion des Motors zu übernehmen.

(4) Die Übereinstimmungserklärung ist vollständig auszufüllen und darf hinsichtlich der Nutzung des Motors keine anderen als die in dieser Verordnung vorgesehenen Beschränkungen enthalten.

(5) Der Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten das Muster der Übereinstimmungserklärung festlegen, einschließlich der Merkmale zur Verhinderung von Fälschungen und zur Überprüfung der sicheren elektronischen Datei. Hierzu werden in den Durchführungsrechtsakten die zum Schutz der Übereinstimmungserklärung verwendeten Sicherheitsmerkmale festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassen.

Artikel 32

Gesetzlich vorgeschriebene Kennzeichnung der Motoren

(1) Der Hersteller bringt an jedem Motor, der in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellt wurde, eine Kennzeichnung (im Folgenden „gesetzlich vorgeschriebene Kennzeichnung“) an.

(2) Bei den folgenden Motoren enthält die gesetzlich vorgeschriebene Kennzeichnung zusätzliche Angaben, die darauf hinweisen, dass für den Motor eine einschlägige Ausnahme oder Übergangsbestimmung gilt:

a) Motoren, die gemäß Artikel 34 Absatz 1 zur Ausfuhr in Drittländer bestimmt sind und die entweder in der Union hergestellt werden oder außerhalb der Union hergestellt und danach in der Union in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte eingebaut werden.

b) Motoren, die gemäß Artikel 34 Absätze 2, 5, 6 oder 8 in Verkehr gebracht werden;

c) Motoren, die gemäß Artikel 34 Absatz 4 vorübergehend in Verkehr gebracht werden;

▼B

d) Übergangsmotoren, die gemäß Artikel 58 Absatz 5 in Verkehr gebracht werden;

e) Austauschmotoren, die gemäß Artikel 34 Absatz 7, Artikel 58 Absatz 10 oder 11 in Verkehr gebracht werden.

(3) Die Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakte das Muster der gesetzlich vorgeschriebenen Kennzeichnung festlegen, einschließlich ihrer vorgeschriebenen wesentlichen Angaben, die zu erfolgen haben, wenn der Motor die Fertigungsstraße verlässt, ihrer vorgeschriebenen wesentlichen Angaben, die zu erfolgen haben, bevor der Motor in Verkehr gebracht wird, und gegebenenfalls der in Absatz 2 dieses Artikels genannten zusätzlichen Angaben. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassen.

Artikel 33

Vorübergehende Kennzeichnung der Motoren

(1) Der Hersteller bringt an jedem in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellten Motor, der gemäß Artikel 34 Absatz 3 in Verkehr gebracht wird, eine vorübergehende Kennzeichnung an.

(2) Ein Motor, der noch nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmt und dem Hersteller dieses Motors geliefert wird, wird lediglich mit einer vorübergehenden Kennzeichnung versehen.

(3) Der Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten das Muster der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannten vorübergehenden Kennzeichnungen einschließlich der vorgeschriebenen wesentlichen Angaben, die darauf ausgewiesen werden müssen, festlegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassen.

KAPITEL VIII

AUSNAHMEN

Artikel 34

Allgemeine Ausnahmen

(1) Außer im Falle des Artikels 32 Absatz 2 Buchstabe a fallen zur Ausfuhr in Drittländer bestimmte Motoren nicht unter diese Verordnung.

(2) Außer im Falle des Artikels 32 Absatz 2 Buchstabe b fallen zur Verwendung durch die Streitkräfte bestimmte Motoren nicht unter diese Verordnung.

Für die Zwecke dieses Absatzes werden die Feuerwehr, der Katastrophenschutz, die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte und die medizinischen Notdienste nicht als Teil der Streitkräfte betrachtet.

(3) Unbeschadet des Artikels 32 und mit Zustimmung des Originalgeräteherstellers kann ein Hersteller diesem Originalgerätehersteller einen Motor gesondert von seinem Abgasnachbehandlungssystem liefern.

▼B

(4) Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 3 gestatten die Mitgliedstaaten das vorübergehende Inverkehrbringen von Motoren, für die keine EU-Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung erteilt wurde, zu Zwecken der praktischen Erprobung.

(5) Unbeschadet des Artikels 18 Absatz 2 und des Artikels 22 Absatz 3 erteilen die Mitgliedstaaten für Motoren, die die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel für Motoren mit besonderer Zweckbestimmung in Anhang VI einhalten, eine EU-Typgenehmigung und eine Genehmigung für das Inverkehrbringen unter der Bedingung, dass die Motoren zum Einbau in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte zum Einsatz in explosionsgefährdeten Bereichen im Sinne des Artikels 2 Nummer 5 der Richtlinie 2014/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) vorgesehen sind.

(6) Unbeschadet des Artikels 18 Absatz 2 und des Artikels 22 Absatz 3 können die Mitgliedstaaten für Motoren, die die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel für Motoren mit besonderer Zweckbestimmung in Anhang VI einhalten, auf Antrag eine EU-Typgenehmigung und eine Genehmigung für das Inverkehrbringen unter der Bedingung erteilen, dass die Motoren zum Einbau in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte vorgesehen sind, die ausschließlich für das Zuwasserlassen und Einholen der von einem nationalen Rettungsdienst betriebenen Rettungsboote verwendet werden.

(7) Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 3 und des Artikels 18 Absatz 2 können die Mitgliedstaaten für Motoren der Klassen RLL oder RLR, die am oder vor dem 31. Dezember 2011 auf den Unionsmarkt gebracht wurden, das Inverkehrbringen von Austauschmotoren gestatten, wenn die Genehmigungsbehörde nach Prüfung zu dem Schluss kommt und bestätigt, dass der Einbau eines Motors, der den geltenden Emissionsgrenzwerten gemäß den Tabellen II-7 und II-8 von Anhang II entspricht, beträchtliche technische Schwierigkeiten mit sich bringt. In einem solchen Fall müssen die Austauschmotoren entweder den Emissionsgrenzwerten, die für ein Inverkehrbringen auf dem Unionsmarkt am 31. Dezember 2011 einzuhalten gewesen wären, oder strengeren Emissionsgrenzwerten entsprechen.

Für Motoren der Klassen RLL oder RLR, die nach dem 31. Dezember 2011 in der Union in Verkehr gebracht wurden, können die Mitgliedstaaten das Inverkehrbringen von Austauschmotoren gestatten, die den Emissionsgrenzwerten entsprechen, die der zu ersetzende Motor beim ersten Inverkehrbringen in der Union zu erfüllen hatte.

(8) Für Motoren der Klassen RLL oder RLR können die Mitgliedstaaten das Inverkehrbringen von Motoren, die den neuesten anwendbaren Emissionsgrenzwerten gemäß den einschlägigen, am 5. Oktober 2016 geltenden Rechtsvorschriften entsprechen, genehmigen, sofern

a) diese Motoren Teil eines Projekts sind, das sich am 6. Oktober 2016 in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium im Sinne der Richtlinie 2008/57/EG befindet, und

b) die Verwendung von Motoren, die den geltenden Emissionsgrenzwerten gemäß Anhang II Tabellen II.7 oder II.8 entsprechen, unverhältnismäßige Kosten mit sich bringen wird.

([1]) Richtlinie 2014/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für Geräte und Schutzsysteme zur bestimmungsgemäßen Verwendung in explosionsgefährdeten Bereichen (ABl. L 96 vom 29.3.2014, S. 309).

▼B

Bis zum 17. September 2017 übermittelt jeder Mitgliedstaat der Kommission eine Aufstellung etwaiger derartiger Projekte.

(9) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 55 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen mit den detaillierten technischen Spezifikationen und Bedingungen für

a) den Fall, dass ein Hersteller einen Motor gesondert von seinem Abgasnachbehandlungssystem an einen Originalgerätehersteller liefert, wie in Absatz 3 angeführt;

b) das vorübergehende Inverkehrbringen von Motoren, für die keine EU-Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung erteilt wurde, für die Zwecke der praktischen Erprobung, wie in Absatz 4 angeführt;

c) die Gewährung der EU-Typgenehmigung und die Genehmigung des Inverkehrbringens von Motoren, die die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel für Motoren mit besonderer Zweckbestimmung in Anhang VI erfüllen, wie in den Absätzen 5 und 6 angeführt.

Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 erlassen.

Artikel 35

Ausnahmen für neue Techniken oder neue Konzepte

(1) Ein Hersteller kann eine EU-Typgenehmigung für einen Motortyp oder eine Motorenfamilie beantragen, bei dem oder bei der neue Techniken oder neue Konzepte verwirklicht sind, und der oder die wegen dieser neuen Techniken oder neuen Konzepte mit einer oder mehreren Anforderungen dieser Verordnung unvereinbar ist.

(2) Die Genehmigungsbehörde erteilt die EU-Typgenehmigung nach Absatz 1, wenn alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:

a) In dem Antrag wird dargelegt, weshalb die in dem Motor oder der Motorenfamilie verwirklichten neuen Techniken oder neuen Konzepte mit einer oder mehreren Anforderungen dieser Verordnung unvereinbar sind;

b) in dem Antrag werden die Auswirkungen der neuen Techniken oder der neuen Konzepte auf die Umwelt sowie die Maßnahmen beschrieben, durch die sichergestellt wird, dass der Umweltschutz mindestens in dem gleichen Maße gewährleistet ist wie durch die Anforderungen dieser Verordnung, von denen eine Ausnahme beantragt wird;

c) es werden eine Beschreibung der durchgeführten Prüfungen sowie deren Ergebnisse vorgelegt, die nachweisen, dass die Bedingung gemäß Buchstabe b erfüllt ist.

(3) Für die Erteilung der EU-Typgenehmigung gemäß Absatz 1 ist eine Autorisierung der Kommission erforderlich.

▼B

Gegebenenfalls wird in der Autorisierung der Kommission angegeben, ob die Autorisierung in irgendeiner Weise beschränkt ist.

Die Autorisierung wird im Wege eines Durchführungsrechtsakts erteilt.

(4) Während die Entscheidung der Kommission über die Autorisierung gemäß Absatz 3 aussteht, darf die Genehmigungsbehörde eine vorläufige EU-Typgenehmigung erteilen, die

a) nur auf dem Gebiet des jeweiligen Mitgliedstaats und

b) nur für einen Motortyp oder für eine Motorenfamilie, für den/die die Ausnahme beantragt wurde, gültig ist und

c) deren Gültigkeitsdauer mindestens 36 Monate beträgt.

Wird eine vorläufige EU-Typgenehmigung erteilt, so setzt die Genehmigungsbehörde die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten umgehend hiervon in Kenntnis, indem sie ihnen ein Dossier mit den in Absatz 2 genannten Unterlagen übermittelt.

Der vorläufige Charakter und die räumlich begrenzte Gültigkeit dieser vorläufigen EU-Typgenehmigung sind aus dem Kopf des EU-Typgenehmigungsbogens und aus dem Kopf der entsprechenden Übereinstimmungserklärung ersichtlich.

(5) Beschließt eine Genehmigungsbehörde, die in Absatz 4 genannte vorläufige EU-Typgenehmigung in ihrem Hoheitsgebiet anzuerkennen, so teilt sie dies der betreffenden Genehmigungsbehörde und der Kommission schriftlich mit.

(6) Beschließt die Kommission, die in Absatz 3 genannte Autorisierung nicht zu erteilen, so teilt die Genehmigungsbehörde dem Inhaber der vorläufigen EU-Typgenehmigung nach Absatz 4 unverzüglich mit, dass die vorläufige EU-Typgenehmigung sechs Monate nach dem Tag des Beschlusses der Kommission über die Versagung aufgehoben wird.

Ungeachtet des Beschlusses der Kommission, die Autorisierung nach Absatz 3 nicht zu erteilen, dürfen Motoren, die in Übereinstimmung mit der vorläufigen EU-Typgenehmigung vor deren Ungültigwerden hergestellt wurden, jedoch in jedem Mitgliedstaat, dessen zuständigen Behörden die vorläufige EU-Typgenehmigung anerkannt haben, in Verkehr gebracht werden.

(7) Die in den Absatz 4 Unterabsatz 2 und Absatz 5 genannten Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die sachdienlichen Angaben auf das IMI hochgeladen wurden.

▼B

(8) Die Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten die in Absatz 3 dieses Artikels genannte Autorisierung erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassen.

(9) Die Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten die harmonisierten Muster des EU-Typgenehmigungsbogens und der Übereinstimmungserklärung, die in Absatz 4 dieses Artikels genannt sind, einschließlich der dazu gehörenden vorgeschriebenen wesentlichen Angaben, erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassen.

Artikel 36

Anschließende Anpassung der delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte

(1) Autorisiert die Kommission die Genehmigung einer Ausnahme gemäß Artikel 35, so unternimmt sie unverzüglich die notwendigen Schritte, um die betreffenden delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte an den technischen Fortschritt anzupassen.

Betrifft die nach Artikel 35 autorisierte Ausnahme einen Umstand, der durch eine UNECE-Regelung geregelt ist, so unterbreitet die Kommission einen Vorschlag zur Änderung dieser Regelung gemäß dem Verfahren des Geänderten Übereinkommens von 1958.

(2) Sobald die einschlägigen delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte gemäß Absatz 1 geändert sind, hebt die Kommission alle mit dem Beschluss zur Erlaubnis der Ausnahme erlassenen Beschränkungen auf.

Wurden die notwendigen Schritte zur Anpassung der delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte nicht unternommen, so kann die Kommission auf Antrag des Mitgliedstaats, der die vorläufige EU-Typgenehmigung erteilt hat, im Wege eines Beschlusses in Form eines nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassenen Durchführungsrechtsakts diesen Mitgliedstaat autorisieren, die Gültigkeitsdauer der EU-Typgenehmigung zu verlängern.

KAPITEL IX

PRODUKTIONSBERICHTERSTATTUNG UND ÜBERPRÜFUNG

Artikel 37

Pflichten der Hersteller bezüglich der Produktionsberichterstattung

(1) Der Hersteller legt der Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, eine Liste vor, in der für jeden Motortyp und jede Motoren-Unterklasse die Anzahl der Motoren angegeben ist, die in Übereinstimmung mit dieser Verordnung und mit der EU-Typgenehmigung seit dem letzten Produktionsbericht oder seit dem Zeitpunkt, zu dem die Vorschriften dieser Verordnung erstmalig anwendbar wurden, hergestellt wurden.

▼B

Die Vorlage dieser Liste erfolgt

a) binnen 45 Tagen nach Ablauf jedes Kalenderjahres,

b) unmittelbar nach jedem der in Anhang III genannten Zeitpunkten für das Inverkehrbringen von Motoren und

c) bis zu jedem anderen von der Genehmigungsbehörde festgelegten Zeitpunkt.

(2) Auf der in Absatz 1 genannten Liste ist anzugeben, wie die Identifizierungsnummern den entsprechenden Motortypen oder Motorenfamilien und den EU-Typgenehmigungsnummern zuzuordnen sind, sofern die Zuordnungen nicht durch das Motorkodierungssystem gekennzeichnet sind.

(3) Auf der in Absatz 1 genannten Liste ist jeder Fall anzugeben, in dem ein Hersteller die Herstellung eines genehmigten Motortyps oder einer genehmigten Motorenfamilie eingestellt hat.

(4) Der Hersteller hält eine Kopie der in Absatz 1 genannten Liste während eines Mindestzeitraums von 20 Jahren nach dem Ende der Gültigkeit der betreffenden EU-Typgenehmigung bereit.

(5) Der Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten das Format der in Absatz 1 genannten Liste festlegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassen.

Artikel 38

Überprüfungsmaßnahmen

(1) Die Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats, die eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, ergreift die Maßnahmen, die notwendig sind, um — erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten — sicherzustellen, dass die Identifizierungsnummern, die zu dieser EU-Typgenehmigung gehören, den Motorenherstellern korrekt zugeordnet sind und durch diese ordnungsgemäß verwendet werden, bevor der typgenehmigte Motor in Verkehr gebracht oder auf dem Markt bereitgestellt wird.

(2) Eine zusätzliche Überprüfung der Identifizierungsnummern kann in Verbindung mit der Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion gemäß Artikel 26 durchgeführt werden.

(3) Bezüglich der Überprüfung der Identifizierungsnummern stellen der Hersteller oder seine Bevollmächtigten der zuständigen Genehmigungsbehörde ohne Verzögerung auf Anforderung alle erforderlichen Informationen über die Abnehmer des Herstellers sowie die Identifizierungsnummern der Motoren zur Verfügung, die gemäß Artikel 37 als hergestellt gemeldet worden sind. Werden Motoren einem Originalgerätehersteller zur Verfügung gestellt, so sind keine zusätzlichen Informationen von dem Hersteller erforderlich.

▼B

(4) Ist ein Hersteller nicht in der Lage, auf Ersuchen der Genehmigungsbehörde die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Kennzeichnungsanforderungen darzustellen, so kann die Genehmigungsbehörde die EU-Typgenehmigung für den betreffenden Motortyp oder die betreffende Motorenfamilie widerrufen. Die Genehmigungsbehörden unterrichten sich gegenseitig gemäß Artikel 22 Absatz 5 binnen einem Monat über jeden Entzug einer EU-Typgenehmigung und die Gründe hierfür.

KAPITEL X

SCHUTZKLAUSELN

Artikel 39

Motoren, die nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmen

(1) Stimmen Motoren, die mit einer gesetzlich vorgeschriebenen Kennzeichnung und gegebenenfalls mit einer Übereinstimmungserklärung versehen sind, nicht mit dem genehmigten Motortyp oder der genehmigten Motorenfamilie überein, so ergreift die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, die notwendigen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass in der Produktion befindliche Motoren mit dem jeweils genehmigten Motortyp oder der jeweils genehmigten Motorenfamilie in Übereinstimmung gebracht werden. Dies kann den Entzug der EU-Typgenehmigung einschließen, falls die Abhilfemaßnahmen des Herstellers nicht ausreichen.

Die betreffende Genehmigungsbehörde unterrichtet die Genehmigungsbehörden der übrigen Mitgliedstaaten von den getroffenen Maßnahmen.

(2) Für die Zwecke von Absatz 1 gelten Abweichungen von den Einzelangaben im EU-Typgenehmigungsbogen oder in der Beschreibungsmappe als Nichtübereinstimmung mit dem genehmigten Motortyp oder der genehmigten Motorenfamilie, sofern diese Abweichungen nicht gemäß Kapitel VI autorisiert worden sind.

(3) Weist eine Genehmigungsbehörde nach, dass Motoren, denen gegebenenfalls eine Übereinstimmungserklärung beigefügt ist oder die mit einem Typgenehmigungszeichen aus einem anderen Mitgliedstaat versehen sind, nicht mit dem genehmigten Motortyp oder der genehmigten Motorenfamilie übereinstimmen, so kann sie die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, auffordern, sich zu vergewissern, dass in der Produktion befindliche Motoren weiterhin mit dem jeweils genehmigten Motortyp oder der jeweils genehmigten Motorenfamilie übereinstimmen. Bei Erhalt einer derartigen Aufforderung ergreift die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, möglichst bald, spätestens aber innerhalb von drei Monaten ab dem Datum der Aufforderung die Maßnahmen gemäß Absatz 1.

(4) Die Genehmigungsbehörden unterrichten sich gegenseitig gemäß Artikel 22 Absatz 5 binnen einem Monat über jeden Entzug einer EU-Typgenehmigung und die Gründe hierfür.

(5) Bestreitet die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, die ihr gemeldete Nichtübereinstimmung, so bemühen sich die betroffenen Mitgliedstaaten um die Beilegung des Streitfalls.

Die Genehmigungsbehörde unterrichtet die Kommission laufend, und die Kommission führt erforderlichenfalls geeignete Konsultationen durch, um eine Lösung herbeizuführen.

▼B

Artikel 40

Rückruf von Motoren

(1) Ist ein Hersteller, dem eine EU-Typgenehmigung erteilt worden ist, aufgrund des Artikels 20 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 verpflichtet, in Verkehr gebrachte Motoren — unabhängig davon, ob diese Motoren in nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen oder Geräten eingebaut sind oder nicht — deswegen zurückzurufen, weil die Motoren ein schwerwiegendes Risiko im Hinblick auf den Umweltschutz oder den Schutz der öffentlichen Gesundheit darstellen, so unterrichtet dieser Hersteller

a) unverzüglich die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, und

b) schlägt dieser Genehmigungsbehörde eine Reihe von Abhilfemaßnahmen vor, die geeignet sind, das schwerwiegende Risiko zu beseitigen.

(2) Die Genehmigungsbehörde unterrichtet die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten und die Kommission unverzüglich von den vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen.

Die Genehmigungsbehörden stellen sicher, dass diese Abhilfemaßnahmen in ihren jeweiligen Mitgliedstaaten wirksam umgesetzt werden.

(3) Ist eine Genehmigungsbehörde der Ansicht, dass die Abhilfemaßnahmen nicht ausreichen oder zu langsam umgesetzt wurden, so teilt sie dies umgehend der Genehmigungsbehörde mit, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat.

Wenn der Hersteller daraufhin keine wirksamen Korrekturmaßnahmen vorschlägt und durchführt, ergreift die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, alle erforderlichen Schutzmaßnahmen bis hin zum Entzug der EU-Typgenehmigung.

Im Falle des Entzugs der EU-Typgenehmigung setzt die Genehmigungsbehörde innerhalb eines Monats nach diesem Entzug per Einschreiben oder mit gleichwertigen elektronischen Mitteln den Hersteller, die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten und die Kommission davon in Kenntnis.

Artikel 41

Bekanntgabe von Entscheidungen und Rechtsbehelfe

(1) Entscheidungen der folgenden Art oder mit der folgenden Zielsetzung sind zu begründen:

a) die aufgrund dieser Verordnung getroffen werden,

b) mit denen eine EU-Typgenehmigung verweigert oder entzogen wird,

c) die den Rückruf eines Motors vom Markt erfordern,

▼B

d) mit denen das Inverkehrbringen eines Motors verboten, beschränkt oder behindert wird oder

e) mit denen das Inverkehrbringen einer/eines nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine oder Geräts, in die oder in das ein vom Geltungsbereich dieser Verordnung erfasster Motor eingebaut ist, verboten, beschränkt oder behindert wird.

(2) Die Genehmigungsbehörden unterrichten den Beteiligten über

a) jede Entscheidung gemäß Absatz 1

b) die in dem betreffenden Mitgliedstaat nach geltendem Recht vorgesehenen Rechtsbehelfe und über die geltenden Rechtsbehelfsfristen.

KAPITEL XI

INTERNATIONALE REGELUNGEN UND BEREITSTELLUNG TECHNISCHER INFORMATIONEN

Artikel 42

Anerkennung gleichwertiger Typgenehmigungen für Motoren

(1) Die Union kann im Rahmen multilateraler oder bilateraler Übereinkünfte zwischen der Union und Drittländern die Gleichwertigkeit von Verfahren, die durch internationale Regelungen oder Regelungen von Drittländern festgelegt sind, mit den Bedingungen und Bestimmungen für die EU-Typgenehmigung von Motoren anerkennen, die durch diese Verordnung festgelegt sind.

(2) Erteilte Typgenehmigungen und gesetzlich vorgeschriebene Kennzeichnungen, die UNECE-Regelungen oder deren Änderungen entsprechen, denen — wie in dem in Absatz 4 Buchstabe a genannten delegierten Rechtsakt dargelegt — die Union zugestimmt hat oder denen die Union beigetreten ist, werden als der gemäß dieser Verordnung erteilten EU-Typgenehmigungen und der gesetzlich vorgeschriebenen Kennzeichnungen gleichwertig anerkannt.

(3) Aufgrund von Rechtsakten der Union erteilte EU-Typgenehmigungen — wie in dem in Absatz 4 Buchstabe b genannten delegierten Rechtsakt aufgeführt — werden als gleichwertig mit den gemäß dieser Verordnung erteilten EU-Typgenehmigungen anerkannt.

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 55 delegierte Rechtsakte zu erlassen, mit denen diese Verordnung ergänzt wird, indem Folgendes festgelegt wird:

a) die Liste der UNECE-Regelungen oder deren Änderungen, einschließlich aller darin festgelegten Anforderungen in Bezug auf ihre Anwendung, denen die Union zugestimmt hat oder denen die Union beigetreten ist und die für die EU-Typgenehmigung von Motortypen und Motorenfamilien gelten, die in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte eingebaut werden sollen;

▼B

b) die Liste der Rechtsakte der Union, gemäß denen EU-Typgenehmigungen erteilt werden, einschließlich aller darin festgelegten Anforderungen in Bezug auf ihre Anwendung.

Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 erlassen.

Artikel 43

Informationen und Anweisungen für die Originalgerätehersteller und die Endnutzer

(1) Ein Hersteller darf Originalgeräteherstellern und Endnutzern keine technischen Informationen über die Einzelangaben, die in dieser Verordnung vorgesehen sind, liefern, welche von den Einzelangaben abweichen, die die Genehmigungsbehörde genehmigt hat.

(2) Der Hersteller stellt Originalgeräteherstellern alle sachdienlichen Informationen und Anweisungen zur Verfügung, die für den korrekten Einbau eines Motors in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen oder Geräte erforderlich sind, einschließlich einer Beschreibung aller besonderen Bedingungen oder Einschränkungen im Zusammenhang mit dem Einbau oder dem Betrieb des Motors.

(3) Die Hersteller stellen Originalgeräteherstellern alle sachdienlichen Informationen und Anweisungen für den Endnutzer zur Verfügung, einschließlich einer Beschreibung aller besonderen Bedingungen oder Einschränkungen im Zusammenhang mit dem Betrieb des Motors.

(4) Die Hersteller teilen den Originalgeräteherstellern den Wert der Kohlendioxid-Emissionen (CO_2) mit, der während des EU-Typgenehmigungsverfahrens ermittelt wurde, und weisen die Originalgerätehersteller an, diese Angabe zusammen mit Erläuterungen zu den Prüfbedingungen dem Endnutzer der/des nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine/Geräts mitzuteilen, in die bzw. das der Motor eingebaut werden soll.

(5) Der Kommission wird die Befugnis erteilt, gemäß Artikel 55 delegierte Rechtsakte zu erlassen, mit denen diese Verordnung ergänzt wird, indem die in den Absätzen 2, 3 und 4 dieses Artikels genannten Informationen und Anweisungen im Einzelnen festgelegt werden. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 erlassen.

Artikel 44

Daten- und Informationsaustausch über das IMI

(1) Der Austausch von Daten und Informationen im Zusammenhang mit EU-Typgenehmigungen zwischen nationalen Behörden oder zwischen nationalen Behörden und der Kommission im Rahmen dieser Verordnung erfolgt elektronisch über das IMI.

(2) Alle relevanten Informationen für EU-Typgenehmigungen, die gemäß dieser Verordnung erteilt werden, werden zentral gespeichert und den nationalen Behörden sowie der Kommission über das IMI zugänglich gemacht.

▼B

(3) Die Kommission stellt sicher, dass das IMI ebenfalls

a) den Austausch von Daten und Informationen zwischen Herstellern oder technischen Diensten auf der einen Seite und nationalen Behörden oder der Kommission auf der anderen Seite ermöglicht;

b) den öffentlichen Zugang zu bestimmten Daten und Informationen gewährt, die die Ergebnisse von Typgenehmigungen und die Ergebnisse der Überwachung von Motoren im Betrieb betreffen;

c) — soweit angemessen sowie technisch und wirtschaftlich durchführbar und im Einvernehmen mit den betroffenen Mitgliedstaaten — Einrichtungen für die automatische Übertragung von Daten zwischen bestehenden nationalen Datenbanken und dem IMI vorsieht.

(4) Diese Nutzungen des IMI gemäß Absatz 3 sind fakultativ.

(5) Der Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, die die einzelnen technischen Anforderungen und Verfahren festlegen, die für die Verbindung des IMI mit den in Absatz 3 Buchstabe c dieses Artikels genannten bestehenden nationalen Datenbanken erforderlich sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassen.

KAPITEL XII

BENENNUNG UND NOTIFIZIERUNG VON TECHNISCHEN DIENSTEN

Artikel 45

Anforderungen für technische Dienste

(1) Ein technischer Dienst ist gemäß Artikel 47 von der Genehmigungsbehörde zu benennen und hat die Anforderungen der Absätze 2 bis 9 dieses Artikels zu erfüllen.

(2) Ein technischer Dienst wird nach dem nationalen Recht eines Mitgliedstaats gegründet und ist mit Rechtspersönlichkeit ausgestattet.

(3) Bei dem technischen Dienst muss es sich um einen unabhängigen Dritten handeln, der mit dem Prozess der Konstruktion, der Herstellung, Lieferung oder Wartung der Motoren, die er bewertet, in keinerlei Verbindung steht.

Eine Stelle, die einem Wirtschaftsverband oder einem Fachverband angehört und die solche Motoren bewertet, prüft oder kontrolliert, an deren Entwurf, Herstellung, Bereitstellung, Montage, Einbau, Gebrauch oder Wartung Unternehmen beteiligt sind, die von diesem Verband vertreten werden, kann unter der Bedingung, dass ihre Unabhängigkeit sowie die Abwesenheit jedweder Interessenkonflikte nachgewiesen ist, als Stelle gelten, die die Anforderungen von Unterabsatz 1 erfüllt.

(4) Der technische Dienst, einschließlich seiner obersten Leitungsebene und der Mitarbeiter, der für die Erfüllung von Tätigkeiten, für die der technische Dienst gemäß Artikel 47 Absatz 1 benannt ist, zuständig ist, darf weder Konstrukteur, Hersteller, Lieferant, Monteur noch Wartungsbetrieb der von ihm zu bewertenden Motoren sein und darf auch nicht an diesen Tätigkeiten beteiligte Parteien vertreten. Diese Einschränkung schließt nicht die Verwendung der in Absatz 3 dieses Artikels genannten und bereits einer Bewertung unterzogenen Motoren aus, die für die Tätigkeit des technischen Dienstes nötig sind, oder die Verwendung solcher Motoren zum persönlichen Gebrauch.

Der technische Dienst gewährleistet, dass die Tätigkeiten seiner Zweigunternehmen oder Unterauftragnehmer die Vertraulichkeit, Objektivität oder Unparteilichkeit der Tätigkeitskategorien, für die er benannt wurde, nicht beeinträchtigen.

▼B

(5) Der technische Dienst führt die Tätigkeitskategorien, für die er benannt wurde, mit der größtmöglichen beruflichen Sorgfalt und der vorauszusetzenden fachlichen Kompetenz in dem betreffenden Bereich durch; seine Mitarbeiter dürfen keinerlei Druck oder Einflussnahme, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, die sich auf ihre Beurteilung oder die Ergebnisse ihrer Bewertungsarbeit auswirken könnte, vor allem keinem Druck und keiner Einflussnahme, die von Personen oder Personengruppen ausgehen, die ein Interesse am Ergebnis dieser Tätigkeiten haben.

(6) Der technische Dienst muss der ihn benennenden Genehmigungsbehörde nachweisen, dass er in der Lage ist, alle Tätigkeitskategorien, für die er gemäß Artikel 47 Absatz 1 benannt werden möchte, durchzuführen, indem er gewährleistet, dass er über Folgendes verfügt:

a) entsprechend qualifizierte und ausgebildete Mitarbeiter mit der erforderlichen Fachkenntnis sowie ausreichender einschlägiger Erfahrung, um die Aufgaben zu erfüllen;

b) Beschreibungen der Verfahren, die für die Tätigkeitskategorien, für die er benannt werden soll, maßgeblich sind, um hierdurch die Transparenz und die Wiederholbarkeit dieser Verfahren sicherzustellen;

c) Verfahren zur Durchführung der Tätigkeitskategorien, für die er benannt werden soll, unter gebührender Berücksichtigung des Grads an Komplexität der jeweiligen Technik des jeweiligen Motors und der Tatsache, ob der Motor in einer Massenfertigung oder Serienproduktion hergestellt wird, und

d) erforderliche Mittel zur angemessenen Durchführung der Aufgaben, die mit den Tätigkeitskategorien, für die er benannt werden soll, verbunden sind, und Zugang zu allen benötigten Ausrüstungen oder Einrichtungen.

(7) Der technische Dienst einschließlich seiner obersten Leitungsebene und seines Bewertungspersonals ist unparteilich und darf keine Tätigkeit ausüben, die seine Unabhängigkeit bei der Beurteilung oder seine Integrität im Zusammenhang mit den Tätigkeitskategorien, für die der technische Dienst benannt wurde, beeinträchtigen könnte.

(8) Der technische Dienst schließt eine Haftpflichtversicherung ab, die seine Tätigkeiten abdeckt, sofern die Haftpflicht nicht aufgrund der nationalen Rechtsvorschriften vom Mitgliedstaat übernommen wird oder der Mitgliedstaat selbst unmittelbar für die Bewertung verantwortlich ist.

(9) Informationen, welche das Personal eines technischen Dienstes bei der Durchführung seiner Aufgaben gemäß dieser Verordnung oder einer nationalen Durchführungsvorschrift dazu erhält, fallen unter die berufliche Schweigepflicht.

Bei der Weitergabe von Informationen an die benennende Genehmigungsbehörde oder wenn eine Informationsweitergabe von Unionsrecht oder nationalem Recht verlangt wird, ist das Personal eines technischen Dienstes nicht an die in Unterabsatz 1 genannte Pflicht gebunden.

Eigentumsrechte werden geschützt.

▼B

Artikel 46

Zweigunternehmen von technischen Diensten und Vergabe von Unteraufträgen

(1) Der technische Dienst darf nur mit Zustimmung der benennenden Genehmigungsbehörde bestimmte Aufgaben im Zusammenhang mit den Kategorien der Tätigkeiten, für die er gemäß Artikel 47 Absatz 1 benannt wurde, an einen Unterauftragnehmer vergeben oder von einem Zweigunternehmen durchführen lassen.

In diesem Fall stellt der technische Dienst sicher, dass der Unterauftragnehmer oder das Zweigunternehmen die Anforderungen von Artikel 45 erfüllt, und unterrichtet die benennende Genehmigungsbehörde entsprechend.

(2) Der technische Dienst trägt die volle Verantwortung für die Arbeiten, die von seinen Unterauftragnehmern oder Zweigunternehmen ausgeführt werden, unabhängig von dem Ort ihrer Niederlassung.

(3) Der technische Dienst hält die einschlägigen Unterlagen über die Bewertung der Qualifikation des Unterauftragnehmers oder des Zweigunternehmens und die von ihnen ausgeführten Aufgaben für die benennende Genehmigungsbehörde bereit.

Artikel 47

Benennung von technischen Diensten

(1) Genehmigungsbehörden benennen technische Dienste entsprechend ihrer Zuständigkeitsbereiche für eine oder mehrere der folgenden Tätigkeitskategorien:

a) Kategorie A: Durchführung von Prüfungen, die in dieser Verordnung genannt sind, in den eigenen Einrichtungen des betreffenden technischen Dienstes;

b) Kategorie B: Beaufsichtigung von Prüfungen, die in dieser Verordnung genannt sind und in Einrichtungen des Herstellers oder eines Dritten durchgeführt werden;

c) Kategorie C: regelmäßige Bewertung und Überwachung der Verfahren des Herstellers zur Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion;

d) Kategorie D: Beaufsichtigung und Durchführung der Prüfungen oder Kontrollen zur Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion.

(2) Eine Genehmigungsbehörde darf für eine oder mehrere der in Absatz 1 genannten Tätigkeitskategorien als technischer Dienst tätig werden.

(3) Technische Dienste eines Drittlandes, bei denen es sich nicht um nach diesem Artikel benannte Dienste handelt, dürfen gemäß Artikel 50 notifiziert werden, sofern die Anerkennung technischer Dienste durch ein zwischen der Union und dem betreffenden Drittland abgeschlossenes bilaterales Abkommen geregelt ist.

▼B

Ein gemäß Artikel 45 Absatz 2 gegründeter technischer Dienst kann jedoch Zweigunternehmen in Drittländern einrichten, sofern diese Zweigunternehmen direkt von diesem technischen Dienst verwaltet und überwacht werden.

Artikel 48

Verfahren für Leistungsnormen und die Bewertung technischer Dienste

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 55 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung zu ergänzen, indem sie Folgendes festlegt:

a) die Normen, die die technischen Dienste einzuhalten haben, und

b) das Verfahren für die Bewertung der technischen Dienste einschließlich des dazugehörigen Bewertungsberichts gemäß Artikel 49.

Artikel 49

Bewertung der Fähigkeiten technischer Dienste

(1) Die benennende Genehmigungsbehörde erstellt einen Bewertungsbericht als Nachweis dafür, dass der bewertete technische Dienst auf seine Einhaltung dieser Verordnung und der gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte bewertet wurde. Diese Bewertung kann eine von einer nationalen Akkreditierungsstelle erstellte Akkreditierungsbescheinigung beinhalten, in der bescheinigt wird, dass der technische Dienst die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt.

Die Bewertung, auf die sich der Bewertungsbericht stützt, wird gemäß den Bestimmungen durchgeführt, die in einem gemäß Artikel 48 erlassenen delegierten Rechtsakt festgelegt werden.

(2) Die benennende Genehmigungsbehörde überprüft den Bewertungsbericht mindestens einmal alle drei Jahre.

(3) Die benennende Genehmigungsbehörde übermittelt der Kommission auf deren Anforderung den Bewertungsbericht. Basiert die Bewertung nicht auf einer Akkreditierungsbescheinigung, die von einer nationalen Akkreditierungsstelle ausgestellt wurde, so legt die benennende Genehmigungsbehörde der Kommission die Unterlagen vor, die Folgendes belegen:

a) die Kompetenz des technischen Dienstes,

b) die Vereinbarungen, die getroffen wurden, um sicherzustellen, dass der technische Dienst regelmäßig von der benennenden Genehmigungsbehörde überwacht wird, und

c) dass der technische Dienst den Anforderungen dieser Verordnung und der gemäß ihr erlassenen delegierten Rechtsakte genügt.

▼B

(4) Eine Genehmigungsbehörde, die gemäß Artikel 47 Absatz 2 als technischer Dienst tätig werden will, weist die Einhaltung der Vorschriften anhand einer Bewertung nach, die von Bewertern durchgeführt wird, die in keinerlei Verbindung mit der bewerteten Tätigkeit stehen. Diese Bewerter können derselben Organisation angehören, sofern sie in verwaltungstechnischer Hinsicht von dem Personal, das die bewertete Tätigkeit durchführt, getrennt sind.

Artikel 50

Notifizierungsverfahren

(1) Für jeden von ihnen benannten technischen Dienst notifizieren die Mitgliedstaaten der Kommission:

a) den Namen des technischen Dienstes,

b) die Anschrift, einschließlich der elektronischen Anschrift,

c) die zuständigen Personen,

d) die Tätigkeitskategorien und

e) jede Modifikation der nach Artikel 47 vorgesehenen Benennung.

(2) Ein technischer Dienst darf die Tätigkeiten gemäß Artikel 47 Absatz 1 für die benennende Genehmigungsbehörde nur dann durchführen, wenn dieser technische Dienst der Kommission zuvor gemäß Absatz 1 dieses Artikels notifiziert wurde.

(3) Ein und derselbe technische Dienst kann ungeachtet der Kategorie(n) der Tätigkeiten, die er nach Artikel 47 Absatz 1 durchführen wird, von mehreren benennenden Genehmigungsbehörden benannt und von den Mitgliedstaaten dieser benennenden Genehmigungsbehörden notifiziert werden.

(4) Ist es in Anwendung eines delegierten Rechtsakts erforderlich, eine bestimmte Organisation oder zuständige Stelle, deren Tätigkeit nicht in Artikel 47 Absatz 1 erfasst ist, aufgrund des betreffenden Rechtsakts zu benennen, so notifizieren ihn die betreffenden Mitgliedstaaten gemäß diesem Artikel.

(5) Die Kommission veröffentlicht auf ihrer Internetseite die Liste der nach diesem Artikel notifizierten technischen Dienste mit den dazugehörigen Angaben.

Artikel 51

Änderungen der Benennungen

(1) Stellt eine benennende Genehmigungsbehörde fest oder wird sie davon unterrichtet, dass ein technischer Dienst die in dieser Verordnung genannten Anforderungen nicht mehr erfüllt oder dass er seinen Pflichten nicht nachkommt, so muss sie abhängig von dem Ausmaß, in dem diesen Anforderungen nicht genügt oder diesen Pflichten nicht nachgekommen wurde, gegebenenfalls die Benennung einschränken, aussetzen oder widerrufen.

Der Mitgliedstaat, der diesen technischen Dienst der Kommission gemäß Artikel 50 Absatz 1 notifiziert hat, unterrichtet die Kommission unverzüglich von Einschränkungen, Aussetzungen oder Widerrufen.

Die Kommission ändert die in Artikel 50 Absatz 5 genannten veröffentlichten Informationen entsprechend ab.

▼B

(2) Wird die Benennung nach Absatz 1 eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen oder stellt der technische Dienst seine Tätigkeit ein, so trifft die benennende Genehmigungsbehörde die geeigneten Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass die Akten dieses technischen Dienstes von einem anderen technischen Dienst weiterbearbeitet bzw. für die benennende Genehmigungsbehörde oder für die Marktüberwachungsbehörden auf deren Verlangen bereitgehalten werden.

Artikel 52

Anfechtung der Kompetenz von technischen Diensten

(1) Die Kommission untersucht alle Fälle, in denen sie die Kompetenz eines technischen Dienstes oder die dauerhafte Erfüllung der entsprechenden Anforderungen und Pflichten durch einen technischen Dienst anzweifelt oder ihr Zweifel daran zur Kenntnis gebracht werden.

(2) Der Mitgliedstaat der benennenden Genehmigungsbehörde erteilt der Kommission auf Ersuchen sämtliche Auskünfte über die Grundlage für die Benennung oder die Aufrechterhaltung der Benennung des betreffenden technischen Dienstes.

(3) Die Kommission stellt sicher, dass alle im Verlauf ihrer Untersuchungen erlangten sensiblen Informationen vertraulich behandelt werden.

(4) Stellt die Kommission fest, dass ein technischer Dienst die Anforderungen für seine Benennung nicht oder nicht mehr erfüllt, setzt sie den Mitgliedstaat der benennenden Genehmigungsbehörde davon in Kenntnis, um in Zusammenarbeit mit diesem Mitgliedstaat die erforderlichen Korrekturmaßnahmen festzulegen, und fordert diesen Mitgliedstaat auf, diese Korrekturmaßnahmen zu treffen, erforderlichenfalls einschließlich des Widerrufs der Benennung.

Artikel 53

Verpflichtungen der technischen Dienste in Bezug auf ihre Tätigkeit

(1) Technische Dienste führen die Tätigkeiten der Kategorien, für die sie benannt wurden, für die benennende Genehmigungsbehörde im Einklang mit den Bewertungs- und Prüfverfahren gemäß dieser Verordnung und deren delegierten und Durchführungsrechtsakten durch.

Technische Dienste führen die für die EU-Typgenehmigung erforderlichen Prüfungen oder Kontrollen, die in dieser Verordnung oder einem ihrer delegierten oder Durchführungsrechtsakte festgelegt sind, selbst durch oder beaufsichtigen diese, es sei denn, es sind alternative Verfahren zugelassen.

Technische Dienste dürfen nur die Prüfungen, Bewertungen oder Kontrollen durchführen, für die sie ordnungsgemäß benannt wurden.

(2) Ein technischer Dienst muss stets

a) seiner benennenden Genehmigungsbehörde gestatten, den technischen Dienst bei ihren Bewertungen zu beaufsichtigen, wenn diese Behörde dies für sachdienlich hält, und

▼B

b) seiner benennenden Genehmigungsbehörde unbeschadet des Artikels 45 Absatz 9 und des Artikels 54 auf Anforderung Informationen über seine in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallenden Tätigkeitskategorien bereitstellen.

(3) Stellt ein technischer Dienst fest, dass ein Hersteller die Anforderungen dieser Verordnung nicht erfüllt hat, so teilt er dies der benennenden Genehmigungsbehörde mit, damit diese wiederum vom Hersteller verlangt, angemessene Korrekturmaßnahmen zu ergreifen.

Die benennende Genehmigungsbehörde stellt erst dann einen EU-Typgenehmigungsbogen aus, wenn der Hersteller die angemessenen Korrekturmaßnahmen zur Zufriedenheit dieser Genehmigungsbehörde getroffen hat.

(4) Wurde bereits ein EU-Typgenehmigungsbogen ausgestellt und stellt ein für eine benennende Genehmigungsbehörde tätiger technischer Dienst im Rahmen der Überwachung der Übereinstimmung der Produktion fest, dass ein Motortyp oder eine Motorenfamilie die Anforderungen dieser Verordnung nicht mehr erfüllt, so teilt er dies der benennenden Genehmigungsbehörde mit.

Die Genehmigungsbehörde ergreift die in Artikel 26 vorgesehenen geeigneten Maßnahmen.

Artikel 54

Informationspflichten der technischen Dienste

(1) Die technischen Dienste melden ihrer benennenden Genehmigungsbehörde:

a) jede Nichtübereinstimmung, die eine Verweigerung, Einschränkung, Aussetzung oder Rücknahme einer EU-Typgenehmigung erfordern könnte;

b) alle Umstände, die Folgen für den Geltungsbereich oder die Bedingungen ihrer Benennung haben;

c) jedes Auskunftsersuchen einer Marktüberwachungsbehörde über ihre Tätigkeiten.

(2) Auf Verlangen ihrer benennenden Genehmigungsbehörde legen die technischen Dienste Informationen über die Tätigkeiten im Rahmen ihrer Benennung und alle ihre anderen Tätigkeiten vor, einschließlich grenzüberschreitender Tätigkeiten und Vergabe von Unteraufträgen.

KAPITEL XIII

DELEGIERTE RECHTSAKTE UND DURCHFÜHRUNGSRECHTSAKTE

Artikel 55

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

▼B

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 19 Absatz 2, Artikel 24 Absatz 11, Artikel 25 Absatz 4, Artikel 26 Absatz 6, Artikel 34 Absatz 9, Artikel 42 Absatz 4, Artikel 43 Absatz 5 und Artikel 48 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab 6. Oktober 2016 übertragen.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 19 Absatz 2, Artikel 24 Absatz 11, Artikel 25 Absatz 4, Artikel 26 Absatz 6, Artikel 34 Absatz 9, Artikel 42 Absatz 4, Artikel 43 Absatz 5 und Artikel 48 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Experten, im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 19 Absatz 2, Artikel 24 Absatz 11, Artikel 25 Absatz 4, Artikel 26 Absatz 6, Artikel 34 Absatz 9, Artikel 42 Absatz 4, Artikel 43 Absatz 5 und Artikel 48 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 56

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem „Technischen Ausschuss — Kraftfahrzeuge“ (TCMV), der durch Artikel 40 Absatz 1 der Richtlinie 2007/46/EG eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

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

KAPITEL XIV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 57

Sanktionen

(1) Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße von Wirtschaftsakteuren oder Originalgeräteherstellern gegen diese Verordnung und gegen die aufgrund dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte Sanktionen fest. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

▼B

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften bis zum 7. Oktober 2018 mit und melden ihr unverzüglich spätere Änderungen.

Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen durchgesetzt werden.

(2) Zu Verstößen, die Sanktionen nach sich ziehen, gehören

a) die Abgabe falscher Erklärungen, insbesondere während EU-Typgenehmigungsverfahren, Verfahren, die zu einem Rückruf führen, oder Verfahren im Zusammenhang mit Ausnahmen;

b) die Fälschung von Prüfergebnissen im Zusammenhang mit einer EU-Typgenehmigung oder der Überwachung von Motoren im Betrieb;

c) die Vorenthaltung von Daten oder technischen Spezifikationen, die zu einem Rückruf von Motoren oder zur Verweigerung oder dem Entzug einer EU-Typgenehmigung führen könnten;

d) die Verwendung von Umgehungsstrategien;

e) die Weigerung, Informationen zugänglich zu machen;

f) das Inverkehrbringen von Motoren, für die eine EU-Typgenehmigung erforderlich ist, ohne eine EU-Typgenehmigung oder die Fälschung von Dokumenten oder gesetzlich vorgeschriebenen Kennzeichnungen in dieser Absicht;

g) das Inverkehrbringen von Übergangsmotoren sowie von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, in denen derartige Motoren unter Verstoß gegen die Ausnahmebedingungen eingebaut sind;

h) die Verletzung der in Artikel 35 Absätze 3 und 4 aufgeführten Beschränkungen;

i) das Inverkehrbringen eines Motors, der so geändert wurde, dass er nicht mehr mit den Spezifikationen seiner EU-Typgenehmigung übereinstimmt;

j) der Einbau eines Motors in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen oder Geräte, die für einen anderen Einsatzzweck als den ausschließlichen Einsatzzweck laut Artikel 4 bestimmt sind;

k) das Inverkehrbringen eines Motors mit besonderer Zweckbestimmung nach Artikel 34 Absatz 5 oder 6 für den Einsatz in anderen als den in jenen Absätzen vorgesehenen nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen oder Geräten;

l) das Inverkehrbringen eines Motors nach Artikel 34 Absatz 7 oder 8 und Artikel 58 Absatz 9, 10 oder 11 für den Einsatz in anderen als den in jenen Absätzen vorgesehenen Maschinen oder Geräten;

▼B

m) das Inverkehrbringen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen oder Geräten, in denen Motoren eingebaut sind, für die nach dieser Verordnung eine EU-Typgenehmigung erforderlich ist, ohne eine derartige Genehmigung;

n) das Inverkehrbringen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen oder Geräten, die eine in Artikel 34 Absatz 8 aufgeführte Beschränkung hinsichtlich nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen oder Geräte verletzen.

Artikel 58

Übergangsbestimmungen

(1) Unbeschadet der Kapitel II und III führt diese Verordnung vor den in Anhang III festgelegten Zeitpunkten für das Inverkehrbringen von Motoren nicht zur Ungültigkeit gleich welcher EU-Typgenehmigung oder Ausnahmegenehmigung.

(2) Die Genehmigungsbehörden dürfen bis zu den in Anhang III festgelegten verbindlichen Zeitpunkten für die EU-Typgenehmigung von Motoren weiterhin Typgenehmigungen gemäß den am 5. Oktober 2016 geltenden einschlägigen Rechtsvorschriften erteilen und dürfen weiterhin bis zu den in Anhang III festgelegten Zeitpunkten für das Inverkehrbringen von Motoren Ausnahmegenehmigungen gemäß diesen Rechtsvorschriften erteilen.

Die Mitgliedstaaten dürfen bis zu den in Anhang III festgelegten Zeitpunkten für das Inverkehrbringen von Motoren gemäß den am 5. Oktober 2016 geltenden einschlägigen Rechtsvorschriften das Inverkehrbringen von Motoren erlauben.

(3) Abweichend von dieser Verordnung dürfen Motoren, für die gemäß den einschlägigen, am 5. Oktober 2016 geltenden Rechtsvorschriften eine EU-Typgenehmigung erteilt wurde oder die die von der Zentralen Kommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) als ZKR Stufe II im Rahmen der Revidierten Rheinschifffahrtsakte angenommenen Anforderungen erfüllen, weiterhin bis zu den in Anhang III festgelegten Zeitpunkten für das Inverkehrbringen von Motoren in Verkehr gebracht werden.

Die nationalen Behörden dürfen in diesem Fall das Inverkehrbringen von Motoren, die dem genehmigten Typ entsprechen, nicht untersagen, einschränken oder behindern.

(4) Motoren, die am 5. Oktober 2016 nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie 97/68/EG fielen, dürfen bis zu den in Anhang III festgelegten Zeitpunkten für das Inverkehrbringen von Motoren weiterhin in Verkehr gebracht werden.

(5) Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 3, des Artikels 18 Absatz 2 sowie gegebenenfalls der Richtlinie 2008/57/EG und der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission ([1]) dürfen Übergangsmotoren und gegebenenfalls auch die nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte, in die diese Übergangsmotoren eingebaut sind, während des Übergangszeitraums weiterhin in Verkehr gebracht werden, sofern das Produktionsdatum der Maschine oder des Geräts, in die oder in das der Übergangsmotor eingebaut wird, nicht später als 18 Monate nach dem Beginn des Übergangszeitraums liegt.

([1]) Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 228).

▼M1

Für Motoren der Unterklassen der Klasse NRE, für die der in Anhang III festgelegte Zeitpunkt für das Inverkehrbringen von Motoren der Stufe V der 1. Januar 2020 ist, gestatten die Mitgliedstaaten Originalgeräteherstellern mit einer jährlichen Gesamtproduktion von weniger als 100 Einheiten nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte mit Verbrennungsmotoren eine Verlängerung des Übergangszeitraums und des in Unterabsatz 1 genannten 18-Monatszeitraums um weitere zwölf Monate. Für die Zwecke der Berechnung dieser jährlichen Gesamtproduktion werden alle von derselben natürlichen oder juristischen Person beherrschten Originalgerätehersteller als ein einziger Originalgerätehersteller angesehen.

Für Motoren der Unterklassen der Klasse NRE, für die der in Anhang III festgelegte Zeitpunkt für das Inverkehrbringen von Motoren der Stufe V der 1. Januar 2020 ist und die in Mobilkranen verwendet werden, wird der Übergangszeitraum und der in Unterabsatz 1 genannte 18-Monatszeitraum um zwölf Monate verlängert.

▼B

Für Motoren der Klasse NRS mit einer Motorleistung von weniger als 19 kW, die in Schneefräsen verwendet werden, wird der Übergangszeitraum und der in Unterabsatz 1 genannte 18-Monatszeitraum um weitere 24 Monate verlängert.

▼M1

Für Motoren aller Unterklassen, für die der in Anhang III festgelegte Zeitpunkt für das Inverkehrbringen von Motoren der Stufe V der 1. Januar 2019 ist, wird — mit Ausnahme der in Unterabsatz 4 genannten Motoren — der Übergangszeitraum und der in Unterabsatz 1 genannte 18-Monatszeitraum um zwölf Monate verlängert.

▼B

(6) Vorbehaltlich des Absatzes 5 dieses Artikels erfüllen Übergangsmotoren mindestens eine der folgenden Anforderungen:

a) sie stimmen mit einem Motortyp oder einer Motorenfamilie überein, dessen oder deren EU-Typgenehmigung aufgrund des Artikels 30 Absatz 2 Buchstabe a nicht länger gültig ist, und für sie lag zum jeweiligen Produktionsdatum eine gültige EU-Typgenehmigung vor, die den neuesten anwendbaren Emissionsgrenzwerten gemäß den einschlägigen, am 5. Oktober 2016;

b) sie sind einem Leistungsbereich zuzuordnen, für den auf Unionsebene am 5. Oktober 2016 keine mit Schadstoffemissionen verknüpfte Typgenehmigung bestand, oder

c) sie werden in einer Anwendung eingesetzt oder sollen darin eingesetzt werden, für die auf Unionsebene am 5. Oktober 2016 keine mit Schadstoffemissionen verknüpfte Typgenehmigung bestand.

(7) Das Inverkehrbringen von Übergangsmotoren gilt für einen Zeitraum von

a) 24 Monaten nach dem in Anhang III festgelegten Zeitpunkt für das Inverkehrbringen der Motoren in dem Fall, der in Absatz 5 Unterabsatz 1 dargestellt ist;

b) 36 Monaten nach dem in Anhang III festgelegten Zeitpunkt für das Inverkehrbringen der Motoren in dem Fall, der in Absatz 5 Unterabsätze 2 und 3 dargestellt ist;

c) 48 Monaten nach dem in Anhang III festgelegten Zeitpunkt für das Inverkehrbringen der Motoren in dem Fall, der in Absatz 5 Unterabsatz 4 dargestellt ist;

▼M1

d) 36 Monaten nach dem in Anhang III festgelegten Zeitpunkt für das Inverkehrbringen der Motoren in dem Fall, der in Absatz 5 Unterabsatz 5 dargestellt ist.

▼B

(8) Die Hersteller stellen sicher, dass Übergangsmotoren, die während des Übergangszeitraums in Verkehr gebracht wurden, gemäß Artikel 32 Absatz 2 Buchstabe d gekennzeichnet sind.

(9) Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 3, des Artikels 18 Absatz 2 und des Artikels 22 können die Mitgliedstaaten für einen Zeitraum, der spätestens am 17. September 2026 endet, das Inverkehrbringen von Motoren der Klasse RLL mit einer maximalen Nutzleistung von mehr als 2 000 kW, die die in Anhang II festgelegten Emissionsgrenzwerte nicht einhalten und in Lokomotiven eingebaut werden sollen, die lediglich auf einem technisch isolierten 1 520-mm-Eisenbahnnetz betrieben werden, genehmigen. In diesem Zeitraum halten die in Verkehr gebrachten Motoren mindestens die Emissionsgrenzwerte ein, die für vor dem 31. Dezember 2011 in Verkehr gebrachte Motoren galten. Die Genehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten erteilen eine EU-Typgenehmigung und genehmigen das Inverkehrbringen solcher Motoren.

(10) Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 3 und des Artikels 18 Absatz 2 genehmigen die Mitgliedstaaten das Inverkehrbringen von Austauschmotoren für einen Zeitraum von höchstens 15 Jahren ab den in Anhang III angegebenen Zeitpunkten für das Inverkehrbringen von Motoren der Stufe V, sofern die Motoren mit einer Bezugsleistung von mindestens 19 kW in eine der Klasse NRS gleichwertigen Klasse oder in eine der Klasse NRG gleichwertigen Klasse zuzuordnen sind, wenn der Austauschmotor und der Originalmotor in eine Motorenklasse oder einen Leistungsbereich fallen, die am 31. Dezember 2016 keiner Typgenehmigung auf Unionsebene unterlagen.

(11) Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 3 und des Artikels 18 Absatz 2 genehmigen die Mitgliedstaaten das Inverkehrbringen von Austauschmotoren für einen Zeitraum von höchstens 20 Jahren ab den in Anhang III angegebenen Zeitpunkten für das Inverkehrbringen von Motoren der Stufe V, sofern die Motoren

a) mit einer Bezugsleistung von mindestens 19 kW und höchstens 560 kW der Klasse NRE zuzuordnen sind und einer Emissionsstufe entsprechen, die nicht mehr als 20 Jahre vor dem Inverkehrbringen der Motoren ausgelaufen ist und mindestens so streng ist wie die Emissionsgrenzwerte, die der zu ersetzende Motor beim ursprünglichen Inverkehrbringen zu erfüllen hatte;

b) einer der Klasse NRE gleichwertigen Klasse zuzuordnen sind und eine Bezugsleistung über 560 kW haben, sofern der Austauschmotor und der Originalmotor in eine Motorenklasse oder einen Leistungsbereich fallen, die am 31. Dezember 2016 keiner Typgenehmigung auf Unionsebene unterlagen.

(12) Die Mitgliedstaaten können beschließen, diese Verordnung für einen Zeitraum, der spätestens am 17. September 2026 endet, nicht auf Motoren anzuwenden, die in Baumwollerntemaschinen und -geräten eingebaut sind.

(13) Die Hersteller stellen sicher, dass Austauschmotoren gemäß Artikel 32 Absatz 2 Buchstabe e gekennzeichnet sind.

▼B

Artikel 59

Bericht

(1) Bis zum 31. Dezember 2021 unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission über die Anwendung der in dieser Verordnung vorgesehenen EU-Typgenehmigungsverfahren.

(2) Bis zum 31. Dezember 2022 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung dieser Verordnung auf der Grundlage der nach Absatz 1 übermittelten Informationen vor.

Artikel 60

Überprüfung

(1) Bis zum 31. Dezember 2018 übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Bewertung der Möglichkeit der Festlegung harmonisierter Maßnahmen für die Nachrüstung von Emissionsminderungssystemen in Motoren in bereits in den Verkehr gebrachten nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen oder Geräten. Dieser Bericht nimmt auch Stellung zu technischen Maßnahmen und Regelungen für finanzielle Anreize, um Mitgliedstaaten bei der Einhaltung der Luftqualitätsvorschriften der Union zu unterstützen, indem mögliche Maßnahmen gegen die Luftverschmutzung in dicht besiedelten Gebieten und unter gebührender Achtung der Unionsvorschriften über staatliche Beihilfen bewertet werden.

(2) Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2020 einen Bericht über:

a) die Bewertung des zusätzlichen Potenzials zur Verminderung von Schadstoffemissionen auf der Grundlage verfügbarer technischer Lösungen und einer Kosten-Nutzen-Analyse.

   Insbesondere für Motoren der Klassen IWP und IWA die Bewertung der technischen und wirtschaftlichen Durchführbarkeit

   i) einer weiteren Verminderung des Emissionsgrenzwertes für die PN- und NO_x-Emissionen;

   ii) einer weiteren Verminderung des A-Faktors für ausschließlich oder zum Teil mit Gas betriebene Motoren im Rahmen eines klimaneutralen Betriebs im Vergleich zu Dieselmotoren und

   iii) die Ergänzung von PN-Grenzwerten für Motorenklassen, für die in Anhang II dieser Verordnung keine solchen Werte festgelegt wurden;

b) die Ermittlung möglicherweise relevanter Schadstoffarten, die vom Geltungsbereich der Verordnung nicht erfasst werden.

(3) Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2025 einen Bericht über die Inanspruchnahme der in Artikel 34 Absätze 4 und 5 vorgesehenen Ausnahmeklauseln und über die Überwachung der Ergebnisse der in Artikel 19 aufgeführten Emissionsprüfungen und die sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen.

▼B

Darüber hinaus werden in dem Bericht die für die EU-Typgenehmigung gemäß Artikel 24 und 25 erforderlichen Prüfungen bewertet, mit besonderem Augenmerk darauf, inwieweit diese Prüfungen den realen Betriebsbedingungen von Motoren entsprechen, und die Frage bewertet, ob Prüfungen der Partikelemissionen als Teil der in Artikel 19 festgelegten Prüfungen im Betrieb eingeführt werden können.

(4) Die in den Absätzen 2 und 3 genannten Berichte

a) beruhen auf einer Konsultation mit den maßgeblichen Interessenträgern,

b) berücksichtigen die bestehenden einschlägigen Unions- und internationalen Normen und

c) werden gegebenenfalls von Gesetzgebungsvorschlägen begleitet.

Artikel 61

Änderung der Richtlinie 97/68/EG

Die Richtlinie 97/68/EG wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 9 Absatz 4a werden folgende Unterabsätze angefügt:

„Abweichend von Unterabsatz 1 können die Mitgliedstaaten auf Antrag eines Originalgeräteherstellers das Inverkehrbringen von Motoren, die die Emissionsgrenzwerte der Stufe IIIA einhalten, genehmigen, sofern diese Motoren zum Einbau in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen oder Geräte zum Einsatz in explosionsgefährdeten Bereichen im Sinne des Artikels 2 Nummer 5 der Richtlinie 2014/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (*) vorgesehen sind.

Hersteller legen der Genehmigungsbehörde angemessene Nachweise darüber vor, dass die Motoren ausschließlich in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen oder Geräte eingebaut werden, denen die Einhaltung dieser Anforderungen bescheinigt wurde. An jedem dieser Motoren wird neben der gesetzlich vorgeschriebenen Kennzeichnung gemäß Anhang I Abschnitt 3 ein Aufkleber mit dem Wortlaut ‚Motor zur ausschließlichen Verwendung in Maschinen und Geräten des Herstellers', gefolgt vom Namen des Originalgeräteherstellers und der eindeutigen Referenznummer der Ausnahmegenehmigung, angebracht.

Abweichend von Unterabsatz 1 können die Mitgliedstaaten eine EU-Typgenehmigung erteilen und das Inverkehrbringen von Motoren der Klasse RLL mit einer maximalen Nutzleistung von mehr als 2 000 kW, die die in Anhang II festgelegten Emissionsgrenzwerte nicht einhalten und in Lokomotiven eingebaut werden sollen, die lediglich auf einem technisch isolierten 1 520-mm-Eisenbahnnetz betrieben werden, genehmigen. Diese Motoren halten mindestens die Emissionsgrenzwerte ein, die am 31. Dezember 2011 für Motoren galten, damit sie in Verkehr gebracht werden konnten.

(*) Richtlinie 2014/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für Geräte und Schutzsysteme zur bestimmungsgemäßen Verwendung in explosionsgefährdeten Bereichen (ABl. L 96 vom 29.3.2014, S. 309).“

▼B

2. In Artikel 10 wird der folgende Absatz angefügt:

„(8) Die Mitgliedstaaten können beschließen, diese Richtlinie nicht auf Motoren anzuwenden, die in Baumwollerntemaschinen und -geräten eingebaut sind.“

Artikel 62

Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012

Im Anhang zur Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 wird die folgende Nummer angefügt:

▼C1

„(10) Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG (*): Artikel 44.

_____

(*) ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53.“

▼B

Artikel 63

Änderung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013

Artikel 19 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 wird wie folgt geändert:

1. Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Es gelten die in der Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte festgelegten Vorschriften hinsichtlich Motorenklassen, Emissionsgrenzwerten, Prüfzyklen, Emissions-Dauerhaltbarkeitsperioden, Abgasemissionen, der Überwachung des Emissionsverhaltens im Betrieb und Durchführung von Messungen und Prüfungen sowie die Übergangsvorschriften und die Vorschriften für die frühzeitige Erteilung der EU-Typgenehmigung und das frühzeitige Inverkehrbringen von Motoren der Stufe V und die aufgrund der genannten Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte.

Für die Zwecke des Inverkehrbringens, der Zulassung oder der Inbetriebnahme von Zugmaschinen der Klassen T2, T4.1 und C2 werden die Motoren des Leistungsbereichs 56-130 kW, die die Anforderungen der Stufe IIIB erfüllen, als Übergangsmotoren im Sinne der Verordnung (EU) 2016/1628 Artikel 3 Nummer 32 angesehen.

_____

(*) Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53).“

▼B

2. In Absatz 6 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Abweichend von dem Grundsatz gemäß Unterabsatz 2 wird der Kommission die Befugnis übertragen, bis zum 31. Dezember 2016 die Delegierte Verordnung (EU) 2015/96 der Kommission (*) so zu ändern, dass

a) die für die Zwecke der EU-Typgenehmigung für Zugmaschinen der Klassen T2, T4.1 und C2 in Artikel 11 Absatz 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2015/96 festgelegte Aufschubfrist vier Jahre beträgt und

b) die gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2015/96 Anhang V Nummer 1.1.1 erlaubte Flexibilität im Rahmen des Flexibilitätssystems nach Artikel 14 der genannten Delegierten Verordnung auf 150 % für Zugmaschinen der Klassen T2, T4.1 und C2 erhöht wird.

(*) Delegierte Verordnung (EU) 2015/96 der Kommission vom 1. Oktober 2014 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 16 vom 23.1.2015, S. 1).“

Artikel 64

Aufhebung

(1) Unbeschadet des Artikels 58 Absätze 1 bis 4 dieser Verordnung wird die Richtlinie 97/68/EG mit Wirkung zum 1. Januar 2017 aufgehoben.

(2) Verweise auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweise auf die vorliegende Verordnung.

Artikel 65

Inkrafttreten und Geltung

(1) Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

(2) Diese Verordnung gilt ab dem 1. Januar 2017, mit Ausnahme von Artikel 61, der ab dem 6. Oktober 2016 gilt.

Ab dem 6. Oktober 2016 dürfen Genehmigungsbehörden die Erteilung einer EU-Typgenehmigung für einen neuen Motortyp oder eine neue Motorenfamilie weder ablehnen noch deren Inverkehrbringen verbieten, wenn der Motortyp oder die Motorenfamilie den Kapiteln II, III, IV und VIII und den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten entspricht.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

▼B

ANHANG I

Definition der in Artikel 4 genannten Motoren-Unterklassen

Tabelle I-1: Unterklassen der Motorenklasse NRE laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 1

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
NRE	CI	variabel	$0 < P < 8$	NRE-v-1	Höchste Nutzleistung
	CI		$8 \leq P < 19$	NRE-v-2	
	CI		$19 \leq P < 37$	NRE-v-3	
	CI		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4	
	alle		$56 \leq P < 130$	NRE-v-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6	
			$P > 560$	NRE-v-7	
	CI	konstant	$0 < P < 8$	NRE-c-1	Nennwert der Nutzleistung
	CI		$8 \leq P < 19$	NRE-c-2	
	CI		$19 \leq P < 37$	NRE-c-3	
	CI		$37 \leq P < 56$	NRE-c-4	
	alle		$56 \leq P < 130$	NRE-c-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-c-6	
			$P > 560$	NRE-c-7	

Tabelle I-2: Unterklassen der Motorenklasse NRG laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 2

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
NRG	alle	variabel	$P > 560$	NRG-v-1	Höchste Nutzleistung
		konstant	$P > 560$	NRG-c-1	Nennwert der Nutzleistung

Tabelle I-3: Unterklassen der Motorenklasse NRSh laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 3

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbereich (kW)	Hubraum (cm^3)	Unterklasse	Bezugsleistung
NRSh	SI	variabel oder konstant	$0 < P < 19$	$SV < 50$	NRSh-v-1a	Höchste Nutzleistung
				$SV \geq 50$	NRSh-v-1b	

▼B

Tabelle I-4: Unterklassen der Motorenklasse NRS laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 4

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbereich (kW)	Hubraum (cm^3)	Unterklasse	Bezugsleistung
NRS	SI	variabel, $\geq$ 3 600 min^{-1}; oder konstant	0 < P < 19	80 ≤ SV < 225	NRS-vr-1a	Höchste Nutzleistung
				SV ≥ 225	NRS-vr-1b	
		variabel, < 3 600 min^{-1}		80 ≤ SV < 225	NRS-vi-1a	
				SV ≥ 225	NRS-vi-1b	
		variabel oder konstant	19 ≤ P < 30	SV ≤ 1 000	NRS-v-2a	Höchste Nutzleistung
				SV > 1 000	NRS-v-2b	
			30 ≤ P < 56	alle	NRS-v-3	Höchste Nutzleistung

Als Motoren < 19 kW mit SV < 80 cm^3 in anderen als handgehaltenen Maschinen und Geräten sind Motoren der Klasse NRSh zu verwenden.

Tabelle I-5: Unterklassen der Motorenklasse IWP laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 5

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
IWP	alle	variabel	19 ≤ P < 75	IWP-v-1	Höchste Nutzleistung
			75 ≤ P < 130	IWP-v-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-v-3	
			P ≥ 300	IWP-v-4	
		konstant	19 ≤ P < 75	IWP-c-1	Nennwert der Nutzleistung
			75 ≤ P < 130	IWP-c-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-c-3	
			P ≥ 300	IWP-c-4	

▼B

Tabelle I-6: Unterklassen der Motorenklasse IWA laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 6

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
IWA	alle	variabel	$19 \leq P < 75$	IWA-v-1	Höchste Nutzleistung
			$75 \leq P < 130$	IWA-v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-v-3	
			$P \geq 300$	IWA-v-4	
		konstant	$19 \leq P < 75$	IWA-c-1	Nennwert der Nutzleistung
			$75 \leq P < 130$	IWA-c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-c-3	
			$P \geq 300$	IWA-c-4	

Tabelle I-7: Unterklassen der Motorenklasse RLL laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 7

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
RLL	alle	variabel	$P > 0$	RLL-v-1	Höchste Nutzleistung
		konstant	$P > 0$	RLL-c-1	Nennwert der Nutzleistung

Tabelle I-8: Unterklassen der Motorenklasse RLR laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 8

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
RLR	alle	variabel	$P > 0$	RLR-v-1	Höchste Nutzleistung
		konstant	$P > 0$	RLR-c-1	Nennwert der Nutzleistung

Tabelle I-9: Unterklassen der Motorenklasse SMB laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 9

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
SMB	SI	variabel oder konstant	$P > 0$	SMB-v-1	Höchste Nutzleistung

Tabelle I-10: Unterklassen der Motorenklasse ATS laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 10

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
ATS	SI	variabel oder konstant	$P > 0$	ATS-v-1	Höchste Nutzleistung

▼B

ANHANG II

Emissionsgrenzwerte gemäß Artikel 18 Absatz 2

Tabelle II-1: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse NRE laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 1

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Zündung	CO	HC	NO_x	PM Masse	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Stufe V	NRE-v-1 NRE-c-1	$0 < P < 8$	CI	8,00	($HC + NO_x \leq 7{,}50$)		0,40 (1)	—	1,10
Stufe V	NRE-v-2 NRE-c-2	$8 \leq P < 19$	CI	6,60	($HC + NO_x \leq 7{,}50$)		0,40	—	1,10
Stufe V	NRE-v-3 NRE-c-3	$19 \leq P < 37$	CI	5,00	($HC + NO_x \leq 4{,}70$)		0,015	1×10^{12}	1,10
Stufe V	NRE-v-4 NRE-c-4	$37 \leq P < 56$	CI	5,00	($HC + NO_x \leq 4{,}70$)		0,015	1×10^{12}	1,10
Stufe V	NRE-v-5 NRE-c-5	$56 \leq P < 130$	alle	5,00	0,19	0,40	0,015	1×10^{12}	1,10
Stufe V	NRE-v-6 NRE-c-6	$130 \leq P \leq 560$	alle	3,50	0,19	0,40	0,015	1×10^{12}	1,10
Stufe V	NRE-v-7 NRE-c-7	$P > 560$	alle	3,50	0,19	3,50	0,045	—	6,00

(1) 0,6 für luftgekühlte Motoren mit Direkteinspritzung und Handstarter.

Tabelle II-2: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse NRG laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 2

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Zündung	CO	HC	NO_x	PM Masse	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Stufe V	NRG-v-1 NRG-c-1	$P > 560$	alle	3,50	0,19	0,67	0,035	—	6,00

Tabelle II-3: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse NRSh laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 3

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Zündung	CO	$HC + NO_x$
		kW		g/kWh	g/kWh
Stufe V	NRSh-v-1a	$0 < P < 19$	SI	805	50
Stufe V	NRSh-v-1b			603	72

▼B

Tabelle II-4: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse NRS laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 4

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Zündung	CO	HC + NO_x
		kW		g/kWh	g/kWh
Stufe V	NRS-vr-1a NRS-vi-1a	0 < P < 19	SI	610	10
Stufe V	NRS-vr-1b NRS-vi-1b			610	8
Stufe V	NRS-v-2a	19 ≤ P ≤ 30		610	8
Stufe V	NRS-v-2b NRS-v-3	19 ≤ P < 56		4,40 (*)	2,70 (*)

(*) Wahlweise stattdessen auch jede Kombination von Werten, die die Gleichung $(HC+NO_X) \times CO^{0,784} \leq 8,57$ sowie die folgenden Bedingungen: CO ≤ 20,6 g/kWh und $(HC + NO_X) \leq 2,7$ g/kWh erfüllen

Tabelle II-5: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse IWP laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 5

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Zündung	CO	HC	NO_x	PM Masse	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Stufe V	IWP-v-1 IWP-c-1	19 ≤ P < 75	alle	5,00	(HC + NO_x ≤ 4,70)		0,30	—	6,00
Stufe V	IWP-v-2 IWP-c-2	75 ≤ P < 130	alle	5,00	(HC + NO_x ≤ 5,40)		0,14	—	6,00
Stufe V	IWP-v-3 IWP-c-3	130 ≤ P < 300	alle	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Stufe V	IWP-v-4 IWP-c-4	P ≥ 300	alle	3,50	0,19	1,80	0,015	1×10^{12}	6,00

Tabelle II-6: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse IWA laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 6

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Zündung	CO	HC	NO_x	PM Masse	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Stufe V	IWA-v-1 IWA-c-1	19 ≤ P < 75	alle	5,00	(HC + NO_x ≤ 4,70)		0,30	—	6,00
Stufe V	IWA-v-2 IWA-c-2	75 ≤ P < 130	alle	5,00	(HC + NO_x ≤ 5,40)		0,14	—	6,00
Stufe V	IWA-v-3 IWA-c-3	130 ≤ P < 300	alle	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Stufe V	IWA-v-4 IWA-c-4	P ≥ 300	alle	3,50	0,19	1,80	0,015	1×10^{12}	6,00

▼B

Tabelle II-7: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse RLL laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 7

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Zündung	CO	HC	NO_x	PM Masse	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Stufe V	RLL-c-1 RLL-v-1	P > 0	alle	3,50	(HC + NO_x ≤ 4,00)		0,025	—	6,00

Tabelle II-8: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse RLR laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 8

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Zündung	CO	HC	NOx	PM Masse	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Stufe V	RLR-c-1 RLR-v-1	P > 0	alle	3,50	0,19	2,00	0,015	1×10^{12}	6,00

Tabelle II-9: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse SMB laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 9

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Zündung	CO	NOx	HC
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh
Stufe V	SMB-v-1	P > 0	SI	275	—	75

Tabelle II-10: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse ATS laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 10

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Zündung	CO	HC + NO_x
		kW		g/kWh	g/kWh
Stufe V	ATS-v-1	P > 0	SI	400	8

Besondere Bestimmungen über die Grenzwerte für die gesamten Kohlenwasserstoffe (HC) für Motoren, die ausschließlich oder zum Teil mit Gas betrieben werden

1. Für die Unterklassen, für die ein A-Faktor definiert ist, wird der in den Tabellen II-1 bis II-10 angegebene HC-Grenzwert für ausschließlich oder zum Teil mit Gas betriebene Motoren durch den mit folgender Formel berechneten Grenzwert ersetzt:

   $HC = 0{,}19 + (1{,}5 \times A \times GEV)$

   wobei GEV das durchschnittliche Gas-Energie-Verhältnis während des jeweiligen Prüfzyklus ist. Wenn sowohl ein stationärer als auch ein instationärer Prüfzyklus anzuwenden sind, wird das GEV mit dem instationären Warmstart-Prüfzyklus ermittelt. Wenn mehr als ein stationärer Prüfzyklus anzuwenden ist, wird das durchschnittliche GEV für jeden Zyklus einzeln ermittelt.

▼B

Ist der berechnete Grenzwert für HC höher als der Wert von 0,19 + A, wird der Grenzwert für HC auf 0,19 + A festgelegt.

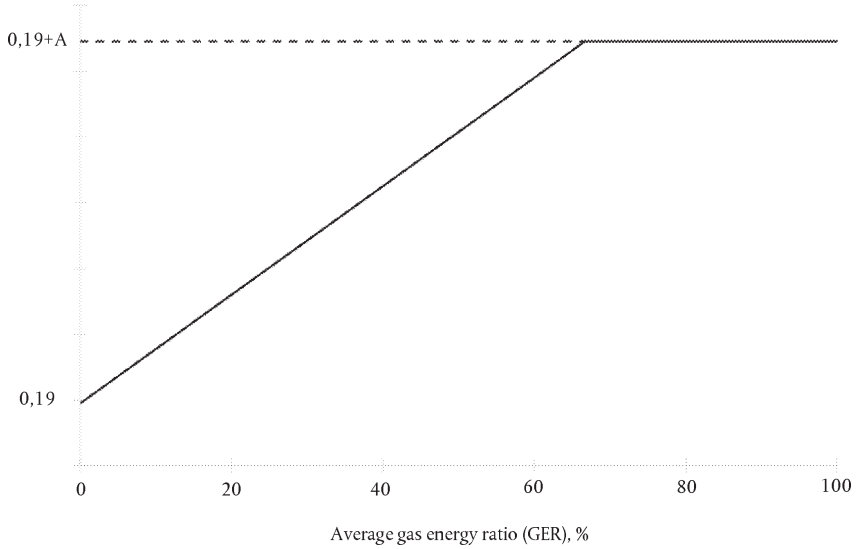


Abbildung 1: Diagramm mit Darstellung des HC-Emissionsgrenzwertes in Abhängigkeit vom durchschnittlichen GEV

2. Für Unterklassen mit einem kombinierten Grenzwert für HC und NO_x wird der kombinierte Grenzwert für HC und NO_x um 0,19 g/kWh vermindert und gilt nur für NO_x.

3. Für Motoren, die nicht mit Gas betrieben werden, wird die Formel nicht angewendet.

▼B

ANHANG III

Zeitplan für die Anwendung dieser Verordnung in Bezug auf EU-Typgenehmigungen und das Inverkehrbringen

Tabelle III-1: Zeitpunkte der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse NRE

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU-Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen von Motoren
NRE	CI	$0 < P < 8$	NRE-v-1 NRE-c-1	1. Januar 2018	1. Januar 2019
	CI	$8 \leq P < 19$	NRE-v-2 NRE-c-2		
	CI	$19 \leq P < 37$	NRE-v-3 NRE-c-3	1. Januar 2018	1. Januar 2019
		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4 NRE-c-4		
	alle	$56 \leq P < 130$	NRE-v-5 NRE-c-5	1. Januar 2019	1. Januar 2020
		$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6 NRE-c-6	1. Januar 2018	1. Januar 2019
		$P > 560$	NRE-v-7 NRE-c-7	1. Januar 2018	1. Januar 2019

Tabelle III-2: Zeitpunkte der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse NRG

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU-Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen von Motoren
NRG	alle	$P > 560$	NRG-v-1 NRG-c-1	1. Januar 2018	1. Januar 2019

Tabelle III-3: Zeitpunkte der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse NRSh

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU-Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen von Motoren
NRSh	SI	$0 < P < 19$	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	1. Januar 2018	1. Januar 2019

▼B

Tabelle III-4: Zeitpunkte der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse NRS

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU-Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen von Motoren
NRS	SI	$0 < P < 56$	NRS-vr-1a NRS-vi-1a NRS-vr-1b NRS-vi-1b NRS-v-2a NRS-v-2b NRS-v-3	1. Januar 2018	1. Januar 2019

Tabelle III-5: Zeitpunkte der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse IWP

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU-Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen von Motoren
IWP	alle	$19 \leq P < 300$	IWP-v-1 IWP-c-1 IWP-v-2 IWP-c-2 IWP-v-3 IWP-c-3	1. Januar 2018	1. Januar 2019
		$P \geq 300$	IWP-v-4 IWP-c-4	1. Januar 2019	1. Januar 2020

Tabelle III-6: Zeitpunkte der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse IWA

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU-Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen von Motoren
IWA	alle	$19 \leq P < 300$	IWA-v-1 IWA-c-1 IWA-v-2 IWA-c-2 IWA-v-3 IWA-c-3	1. Januar 2018	1. Januar 2019
		$P \geq 300$	IWA-c-4 IWA-c-4	1. Januar 2019	1. Januar 2020

Tabelle III-7: Zeitpunkte der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse RLL

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU-Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen von Motoren
RLL	alle	$P > 0$	RLL-v-1 RLL-c-1	1. Januar 2020	1. Januar 2021

▼B

Tabelle III-8: Zeitpunkte der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse RLR

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU-Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen von Motoren
RLR	alle	P > 0	RLR-v-1 RLR-c-1	1. Januar 2020	1. Januar 2021

Tabelle III-9: Zeitpunkte der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse SMB

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU-Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen von Motoren
SMB	SI	P > 0	SMB-v-1	1. Januar 2018	1. Januar 2019

Tabelle III-10: Zeitpunkte der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse ATS

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU-Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen von Motoren
ATS	SI	P > 0	ATS-v-1	1. Januar 2018	1. Januar 2019

▼B

ANHANG IV

Stationäre Prüfzyklen für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte (NRSC)

Tabelle IV-1: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse NRE

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unterklasse	NRSC
NRE	variabel	Motor mit variabler Drehzahl und einer Bezugsleistung von weniger als 19 kW	NRE-v-1 NRE-v-2	G2 oder C1
		Motor mit variabler Drehzahl und einer Bezugsleistung von 19 kW oder mehr, aber nicht mehr als 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	C1
		Motor mit variabler Drehzahl und einer Bezugsleistung über 560 kW	NRE-v-7	C1
	konstant	Motor mit konstanter Drehzahl	NRE-c-1 NRE-c-2 NRE-c-3 NRE-c-4 NRE-c-5 NRE-c-6 NRE-c-7	D2

Tabelle IV-2: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse NRG

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unterklasse	NRSC
NRG	variabel	Motor mit variabler Drehzahl für einen Generatorsatz	NRG-v-1	C1
	konstant	Motor mit konstanter Drehzahl für einen Generatorsatz	NRG-c-1	D2

Tabelle IV-3: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse NRSh

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unterklasse	NRSC
NRSh	variabel oder konstant	Motor mit einer Bezugsleistung von höchstens 19 kW für den Einsatz in handgehaltenen Maschinen	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	G3

Tabelle IV-4: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse NRS

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unterklasse	NRSC
NRS	variabel $< 3\,600\ min^{-1}$	Motor mit variabler Drehzahl und einer Bezugsleistung von höchstens 19 kW für Anwendungen mit einer Drehzahl von $< 3\,600\ min^{-1}$	NRS-vi-1a NRS-vi-1b	G1
	variabel $\geq 3\,600\ min^{-1}$; oder konstant	Motor mit variabler Drehzahl und einer Bezugsleistung von höchstens 19 kW für Anwendungen mit einer Drehzahl von $\geq 3\,600\ min^{-1}$; Motor mit konstanter Drehzahl und einer Bezugsleistung von höchstens 19 kW	NRS-vr-1a NRS-vr-1b	G2
	variabel oder konstant	Motor mit einer Bezugsleistung zwischen 19 kW und 30 kW bei einem Gesamthubraum von weniger als 1 l	NRS-v-2a	G2
		Motor mit einer Bezugsleistung über 19 kW, jedoch nicht mit einer Bezugsleistung zwischen 19 kW und 30 kW bei einem Gesamthubraum von weniger als 1 l	NRS-v-2b NRS-v-3	C2

▼B

Tabelle IV-5: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse IWP

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unterklasse	NRSC
IWP	variabel	Antriebsmotoren mit variabler Drehzahl, die Propeller mit fester Blattsteigung antreiben	IWP-v-1 IWP-v-2 IWP-v-3 IWP-v-4	E3
	konstant	Antriebsmotoren mit konstanter Drehzahl, die einen Verstellpropeller ober einen elektrisch gekoppelten Propeller antreiben	IWP-c-1 IWP-c-2 IWP-c-3 IWP-c-4	E2

Tabelle IV-6: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse IWA

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unterklasse	NRSC
IWA	variabel	Motor mit variabler Drehzahl zum Einsatz als Hilfsmotor auf Binnenschiffen	IWA-v-1 IWA-v-2 IWA-v-3 IWA-v-4	C1
	konstant	Motor mit konstanter Drehzahl zum Einsatz als Hilfsmotor auf Binnenschiffen	IWA-c-1 IWA-c-2 IWA-c-3 IWA-c-4	D2

Tabelle IV-7: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse RLL

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unterklasse	NRSC
RLL	variabel	Motor mit variabler Drehzahl zum Antrieb von Lokomotiven	RLL-v-1	F
	konstant	Motor mit konstanter Drehzahl zum Antrieb von Lokomotiven	RLL-c-1	D2

Tabelle IV-8: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse RLR

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unterklasse	NRSC
RLR	variabel	Motor mit variabler Drehzahl zum Antrieb von Triebwagen	RLR-v-1	C1
	konstant	Motor mit konstanter Drehzahl zum Antrieb von Triebwagen	RLR-c-1	D2

▼B

Tabelle IV-9: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse SMB

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unterklasse	NRSC
SMB	variabel oder konstant	Motoren zum Antrieb von Motorschlitten	SMB-v-1	H

Tabelle IV-10: NRSC-Prüfzyklus für Motoren der Klasse ATS

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unterklasse	NRSC
ATS	variabel oder konstant	Motoren zum Antrieb von ATV oder SbS	ATS-v-1	G1

Instationäre Prüfzyklen für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte

Tabelle IV-11: Instationäre Prüfzyklen für nicht für den Straßenverkehr bestimmte Motoren der Klasse NRE

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unterklasse	
NRE	variabel	Motor mit variabler Drehzahl und einer Bezugsleistung von 19 kW oder mehr, aber nicht mehr als 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	NRTC

Tabelle IV-12: Instationäre Prüfzyklen für nicht für den Straßenverkehr bestimmte Motoren der Klasse NRS ([1])

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unterklasse	
NRS	variabel oder konstant	Motor mit einer Bezugsleistung über 19 kW, jedoch nicht mit einer Bezugsleistung zwischen 19 kW und 30 kW bei einem Gesamthubraum von weniger als 1 l	NRS-v-2b NRS-v-3	LSI-NRTC

([1]) Nur anwendbar auf Motoren mit einer Höchstprüfdrehzahl von $\leq$ 3 400 min^{-1}.

▼B

ANHANG V

Emissions-Dauerhaltbarkeitsperioden (EDP) gemäß Artikel 25 Absatz 1

Tabelle V-1: EDP für die Motorenklasse NRE

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
NRE	CI	variabel	$0 < P < 8$	NRE-v-1	3 000
	CI		$8 \leq P < 19$	NRE-v-2	
	CI		$19 \leq P < 37$	NRE-v-3	5 000
	CI		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4	8 000
	alle		$56 \leq P < 130$	NRE-v-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6	
			$P > 560$	NRE-v-7	
	CI	konstant	$0 < P < 8$	NRE-c-1	3 000
	CI		$8 \leq P < 19$	NRE-c-2	
	CI		$19 \leq P < 37$	NRE-c-3	
	CI		$37 \leq P < 56$	NRE-c-4	8 000
	alle		$56 \leq P < 130$	NRE-c-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-c-6	
			$P > 560$	NRE-c-7	

Tabelle V-2: EDP für die Motorenklasse NRG

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
NRG	alle	konstant	$P > 560$	NRG-v-1	8 000
		variabel		NRG-c-1	

Tabelle V-3: EDP für die Motorenklasse NRSh

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbereich (kW)	Hubraum (cm^3)	Unterklasse	EDP (Stunden)
NRSh	SI	variabel oder konstant	$0 < P < 19$	$SV < 50$	NRSh-v-1a	50/125/300 [1]
				$SV \geq 50$	NRSh-v-1b	

[1] Die EDP-Stunden entsprechen den aufgrund der vorliegenden Verordnung in den delegierten Rechtsakten festgelegten EDP-Kategorien Kat 1/Kat 2/Kat 3.

▼B

Tabelle V-4: EDP für die Motorenklasse NRS

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbereich (kW)	Hubraum (cm^3)	Unterklasse	EDP (Stunden)
NRS	SI	variabel ≥ 3 600 min^{-1}; oder konstant	0 < P < 19	80 ≤ SV < 225	NRS-vr-1a	125/250/500 ([1])
		variabel < 3 600 min^{-1}			NRS-vi-1a	
		variabel ≥ 3 600 min^{-1}; oder konstant		SV ≥ 225	NRS-vr-1b	250/500/1 000 ([1])
		variabel < 3 600 min^{-1}			NRS-vi-1b	
		variabel oder konstant	19 ≤ P < 30	SV ≤ 1 000	NRS-v-2a	1 000
				SV > 1 000	NRS-v-2b	5 000
			30 ≤ P < 56	alle-	NRS-v-3	5 000

([1]) Die EDP-Stunden entsprechen den aufgrund der vorliegenden Verordnung in den delegierten Rechtsakten festgelegten EDP-Kategorien Kat 1/Kat 2/Kat 3.

Tabelle V-5: EDP für die Motorenklasse IWP

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
IWP	alle	variabel	19 ≤ P < 75	IWP-v-1	10 000
			75 ≤ P < 130	IWP-v-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-v-3	
			P ≥ 300	IWP-v-4	
		konstant	19 ≤ P < 75	IWP-c-1	10 000
			75 ≤ P < 130	IWP-c-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-c-3	
			P ≥ 300	IWP-c-4	

Tabelle V-6: EDP für die Motorenklasse IWA

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
IWA	alle	variabel	19 ≤ P < 75	IWA-v-1	10 000
			75 ≤ P < 130	IWA-v-2	
			130 ≤ P < 300	IWA-v-3	
			P ≥ 300	IWA-v-4	
		konstant	19 ≤ P < 75	IWA-c-1	10 000
			75 ≤ P < 130	IWA-c-2	
			130 ≤ P < 300	IWA-c-3	
			P ≥ 300	IWA-c-4	

▼B

Tabelle V-7: EDP für die Motorenklasse RLL

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
RLL	alle	variabel	P > 0	RLL-v-1	10 000
		konstant	P > 0	RLL-c-1	

Tabelle V-8: EDP für die Motorenklasse RLR

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
RLR	alle	variabel	P > 0	RLR-v-1	10 000
		konstant	P > 0	RLR-c-1	

Tabelle V-9: EDP für die Klasse SMB

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
SMB	SI	variabel oder konstant	P > 0	SMB-v-1	400 (1)

(1) Wahlweise ist eine Emissions-Dauerhaltbarkeitsperiode (EDP) von 8 000 km zulässig.

Tabelle V-10: EDP für die Motorenklasse ATS

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
ATS	SI	variabel oder konstant	P > 0	ATS-v-1	500/1 000 (1)

(1) Die EDP-Stunden entsprechen folgenden Gesamthubräumen von Motoren: < 100 cm^3/≥ 100 cm^3.

▼B

ANHANG VI

Emissionsgrenzwerte gemäß Artikel 34 Absatz 5 für Motoren mit besonderer Zweckbestimmung

Tabelle VI-1: Emissionsgrenzwerte für Motoren mit besonderer Zweckbestimmung der Motorenklasse NRE

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Zündung	CO	THC	NO_x	PM-Masse	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
Motoren mit besonderer Zweckbestimmung	NRE-v-1 NRE-c-1	$0 < P < 8$	CI	8	7,5		0,4	6,0
Motoren mit besonderer Zweckbestimmung	NRE-v-2 NRE-c-2	$8 \leq P < 19$	CI	6,6	7,5		0,4	6,0
Motoren mit besonderer Zweckbestimmung	NRE-v-3 NRE-c-3	$19 \leq P < 37$	CI	5,5	7,5		0,6	6,0
Motoren mit besonderer Zweckbestimmung	NRE-v-4 NRE-c-4	$37 \leq P < 56$	CI	5,0	4,7		0,4	6,0
Motoren mit besonderer Zweckbestimmung	NRE-v-5 NRE-c-5	$56 \leq P < 130$	alle	5,0	4,0		0,3	6,0
Motoren mit besonderer Zweckbestimmung	NRE-v-6 NRE-c-6	$130 \leq P \leq 560$	alle	3,5	4,0		0,2	6,0
Motoren mit besonderer Zweckbestimmung	NRE-v-7 NRE-c-7	$P > 560$	alle	3,5	6,4		0,2	6,0

Tabelle VI-2: Emissionsgrenzwerte für Motoren mit besonderer Zweckbestimmung der Motorenklasse NRG

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Zündung	CO	HC	NO_x	PM Masse	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
Motoren mit besonderer Zweckbestimmung	NRG-c-1 NRG-v-1	$P > 560$	alle	3,5	6,4		0,2	6,0

Tabelle VI-3: Emissionsgrenzwerte für Motoren mit besonderer Zweckbestimmung der Motorenklasse RLL

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Zündung	CO	THC	NO_x	PM Masse	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
Motoren mit besonderer Zweckbestimmung	RLL-v-1 RLL-c-1	$P \leq 560$	alle	3,5	$(HC + NO_x \leq 4,0)$		0,2	6,0
Motoren mit besonderer Zweckbestimmung	RLL-v-1 RLL-c-1	$P > 560$ kW	alle	3,5	0,5	6,0	0,2	6,0
Motoren mit besonderer Zweckbestimmung	RLL-v-1 RLL-c-1	$P > 2\,000$ kW und SVc [1] > 5 l	alle	3,5	0,4	7,4	0,2	6,0

[1] Hubraum je Zylinder.