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) 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

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Delegierte Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission vom 16. Dezember 2013	L 53	1	21.2.2014
►M2	Verordnung (EU) 2019/129 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Januar 2019	L 30	106	31.1.2019
►M3	Verordnung (EU) 2020/1694 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. November 2020	L 381	4	13.11.2020
►M4	Verordnung (EU) 2024/2838 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024	L 2838	1	7.11.2024

Berichtigt durch:

►C1 Berichtigung, ABl. L 77 vom 23.3.2016, S. 65 (168/2013)

►C2 Berichtigung, ABl. L 64 vom 10.3.2017, S. 116 (168/2013)

►C3 Berichtigung, ABl. L 398 vom 11.11.2021, S. 54 (168/2013)

▼B

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

KAPITEL I

GEGENSTAND, ANWENDUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

(1) Mit dieser Verordnung werden die Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen für die Typgenehmigung aller neuen Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten, die in Artikel 2 Absatz 1 genannt sind, festgelegt.

Diese Verordnung gilt nicht für die Einzelgenehmigung von Fahrzeugen. Mitgliedstaaten, die solche Einzelgenehmigungen erteilen, akzeptieren jedoch jede Typgenehmigung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten, die gemäß dieser Verordnung und nicht gemäß den einschlägigen nationalen Vorschriften erteilt wurde.

(2) Mit dieser Verordnung werden die Vorschriften für die Marktüberwachung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten festgelegt, die gemäß dieser Verordnung genehmigt werden müssen. Ferner werden mit dieser Verordnung die Vorschriften für die Marktüberwachung von Teilen und Ausrüstungen für diese Fahrzeuge festgelegt.

(3) Diese Verordnung lässt die Anwendung der Vorschriften hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit unberührt.

Artikel 2

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für alle zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeuge gemäß Artikel 4 und Anhang I (im Folgenden „Fahrzeuge der Klasse L“), die dazu bestimmt sind, auf öffentlichen Straßen gefahren zu werden, einschließlich Fahrzeuge, die in einer oder mehreren Stufen ausgelegt und gebaut werden, und für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten sowie für Teile und Ausrüstungen, die für solche Fahrzeuge ausgelegt und gebaut werden.

Diese Verordnung gilt auch für Enduro-Krafträder (L3e-AxE (x = 1, 2 oder 3)), Trial-Krafträder (L3e-AxT (x = 1, 2 oder 3)) und schwere Gelände-Quads (L7e-B) gemäß Artikel 4 und Anhang I.

▼B

(2) Diese Verordnung gilt nicht für die nachstehenden Fahrzeuge:

a) Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 6 km/h;

b) Fahrzeuge, die ausschließlich zur Benutzung durch körperbehinderte Personen bestimmt sind;

c) ausschließlich fußgängergeführte Fahrzeuge;

d) Fahrzeuge, die ausschließlich für die Benutzung im sportlichen Wettbewerb bestimmt sind;

e) Fahrzeuge, die zur Benutzung durch die Streitkräfte, den Katastrophenschutz, die Feuerwehr, die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte und die medizinischen Notdienste ausgelegt und gebaut sind;

f) land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge gemäß der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen ([1]), Maschinen gemäß der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte ([2]) und der Richtlinie 2006/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 über Maschinen ([3]) sowie Kraftfahrzeuge gemäß der Richtlinie 2007/46/EG;

g) Fahrzeuge, die in erster Linie für die Benutzung im Gelände bestimmt und für das Befahren unbefestigter Flächen ausgelegt sind;

h) Fahrräder mit Pedalantrieb mit Trethilfe, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von bis zu 250 W ausgestattet sind, dessen Unterstützung unterbrochen wird, wenn der Fahrer im Treten einhält, und dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und unterbrochen wird, bevor die Geschwindigkeit des Fahrzeugs 25 km/h erreicht;

i) selbstbalancierende Fahrzeuge;

j) Fahrzeuge, die nicht mindestens einen Sitzplatz haben;

k) Fahrzeuge, bei denen sich der R-Punkt in einer Sitzposition des Fahrers bei den Klassen L1e, L3e und L4e in einer Höhe von ≤ 540 mm oder bei den Klassen L2e, L5e, L6e and L7e in einer Höhe von ≤ 400 mm befindet.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung und der in Anhang II aufgeführten Rechtsakte — soweit dort nichts anderes bestimmt ist — bezeichnet der Ausdruck

1. „Typgenehmigung“ das Verfahren, nach dem eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht;

([1]) Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.
([2]) ABl. L 59 vom 27.2.1998, S. 1.
([3]) ABl. L 157 vom 9.6.2006, S. 24.

▼B

2. „Typgenehmigungsbogen“ das Dokument, mit dem die Genehmigungsbehörde amtlich bescheinigt, dass für einen Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit eine Genehmigung erteilt wurde;

3. „Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung“ eine Typgenehmigung, durch die eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein unvollständiger, vollständiger oder vervollständigter Fahrzeugtyp den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht;

4. „EU-Typgenehmigung“ das Verfahren, nach dem eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen dieser Verordnung entspricht;

5. „EU-Typgenehmigungsbogen“ das Dokument gemäß dem Muster in dem nach dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakt oder das Mitteilungsformblatt gemäß den einschlägigen UN-ECE-Regelungen, auf die in dieser Verordnung oder in den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten Bezug genommen wird;

6. „System-Typgenehmigung“ eine Typgenehmigung, durch die eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein in ein Fahrzeug eines bestimmten Typs eingebautes System den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht;

7. „Typgenehmigung einer selbstständigen technischen Einheit“ eine Typgenehmigung, durch die eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass eine selbstständige technische Einheit in Bezug auf einen oder mehrere bestimmte Fahrzeugtypen den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht;

8. „Bauteil-Typgenehmigung“ eine Typgenehmigung, durch die eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein Bauteil unabhängig von einem Fahrzeug den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht;

9. „nationale Typgenehmigung“ ein Typgenehmigungsverfahren nach dem nationalen Recht eines Mitgliedstaats, wobei sich die Gültigkeit einer solchen Genehmigung auf das Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats beschränkt;

10. „Übereinstimmungsbescheinigung“ das Dokument, mit dem der Hersteller bescheinigt, dass ein hergestelltes Fahrzeug dem genehmigten Fahrzeugtyp entspricht;

11. „Basisfahrzeug“ ein Fahrzeug, das für die erste Stufe eines Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens verwendet wird;

12. „unvollständiges Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das mindestens einer weiteren Vervollständigungsstufe unterzogen werden muss, damit es den einschlägigen technischen Anforderungen dieser Verordnung entspricht;

13. „vervollständigtes Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das einem Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahren unterzogen wurde und den einschlägigen technischen Anforderungen dieser Verordnung entspricht;

14. „vollständiges Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das keiner Vervollständigung bedarf, um die einschlägigen technischen Anforderungen dieser Verordnung zu erfüllen;

15. „System“ eine den Anforderungen dieser Verordnung oder den Anforderungen eines der gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte unterliegende Gesamtheit von Einrichtungen, die gemeinsam eine oder mehrere bestimmte Funktionen in einem Fahrzeug erfüllen;

▼B

16. „Bauteil“ eine den Anforderungen dieser Verordnung oder den Anforderungen eines der gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte unterliegende Einrichtung, die Bestandteil eines Fahrzeugs sein soll und für die unabhängig von einem Fahrzeug eine Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung und den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten oder Durchführungsrechtsakten erteilt werden kann, sofern die betreffenden Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte dies ausdrücklich vorsehen;

17. „selbstständige technische Einheit“ eine den Anforderungen dieser Verordnung oder den Anforderungen eines der gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte unterliegende Einrichtung, die Bestandteil eines Fahrzeugs sein soll und für die gesondert, jedoch nur in Bezug auf einen oder mehrere bestimmte Fahrzeugtypen eine Typgenehmigung erteilt werden kann, sofern die betreffenden Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte dies ausdrücklich vorsehen;

18. „Teile“ Waren, die für den Bau eines Fahrzeugs verwendet werden, sowie Ersatzteile;

19. „Ausrüstungen“ Waren, ausgenommen Teile, die einem Fahrzeug hinzugefügt oder daran angebracht werden können;

20. „Originalteil oder -ausrüstung“ ein Teil oder eine Ausrüstung, das/die nach den Spezifikationen und Produktionsnormen gefertigt wird, die der Fahrzeughersteller für die Fertigung von Teilen oder Ausrüstungen für den Bau des betreffenden Fahrzeugs vorschreibt; hierzu gehören Teile oder Ausrüstungen, die auf derselben Fertigungsstraße gefertigt wurden wie die Teile oder Ausrüstungen für den Bau des Fahrzeugs; bis zum Nachweis des Gegenteils ist davon auszugehen, dass Teile oder Ausrüstungen Originalteile oder -ausrüstungen sind, wenn der Hersteller bescheinigt, dass die Teile oder Ausrüstungen die gleiche Qualität aufweisen wie die für den Bau des betreffenden Fahrzeugs verwendeten Bauteile und nach den Spezifikationen und Produktionsnormen des Fahrzeugherstellers gefertigt wurden;

21. „Ersatzteile“ Waren, die in ein Fahrzeug eingebaut oder an ihm angebracht werden und Originalteile dieses Fahrzeugs ersetzen, wozu auch Waren wie Schmieröle zählen, die für die Nutzung des Fahrzeugs erforderlich sind, mit Ausnahme von Kraftstoffen;

22. „funktionale Sicherheit“ das Fehlen eines unzumutbaren Risikos der Verletzung oder Gesundheitsschädigung von Personen oder der Verletzung oder Beschädigung von Eigentum aufgrund einer Gefährdung durch die Fehlfunktion mechanischer, hydraulischer, pneumatischer, elektrischer oder elektronischer Systeme, Bauteile oder selbstständiger technischer Einheiten;

23. „verbessertes Bremssystem“ eine Bremsanlage mit Anti-Blockier-System, ein kombiniertes Bremssystem oder beides;

24. „Antiblockiersystem“ ein System, das Radschlupf erkennt und selbsttätig den Druck regelt, der die Bremskraft am Rad oder an den Rädern erzeugt, um so den Radschlupf zu begrenzen;

25. „kombinierte Bremsanlage“

    a) bei den Fahrzeugklassen L1e und L3e: ein Betriebsbremssystem, bei dem mindestens zwei Bremsen, die auf verschiedene Räder wirken, mittels einer einzigen Betätigungseinrichtung aktiviert werden,

▼B

b) bei der Fahrzeugklasse L4e: ein Betriebsbremssystem, bei dem mindestens die Bremsen der Vorder- und Hinterräder mittels einer einzigen Betätigungseinrichtung aktiviert werden (wenn das Hinterrad und das Beiwagenrad durch dasselbe Bremssystem gebremst werden, gilt dieses als Hinterradbremse),

c) bei den Fahrzeugklassen L2e, L5e, L6e und L7e: ein Betriebsbremssystem, bei dem die Bremsen aller Räder mittels einer einzigen Betätigungseinrichtung aktiviert werden;

26. „automatisches Einschalten der Beleuchtungseinrichtung“ den Umstand, dass die Beleuchtungsanlage eingeschaltet wird, wenn sich der Zündschalter oder der Ein-Aus-Schalter des Motors in der Stellung „Ein“ befindet;

27. „emissionsmindernde Einrichtung“ die Teile eines Fahrzeugs, die die Auspuff- und/oder Verdunstungsemissionen eines Fahrzeugs regeln oder begrenzen;

28. „emissionsmindernde Einrichtung für den Austausch“ eine emissionsmindernde Einrichtung oder eine Kombination von solchen Einrichtungen, die dazu bestimmt ist, eine emissionsmindernde Einrichtung für die Erstausrüstung zu ersetzen, und die als selbstständige technische Einheit genehmigt werden kann;

29. „Sitzplatz“

a) einen Sattel, in dem entweder der Fahrer oder ein Beifahrer rittlings sitzt, oder

b) einen Sitz, auf dem eine Person untergebracht werden kann, die im Falle des Fahrers mindestens die Größe einer anthropomorphen Gliederpuppe hat, die einem erwachsenen 50-perzentilen Mann entspricht;

30. „Selbstzündungsmotor“ oder „CI-Motor“ einen Verbrennungsmotor, der gemäß den Grundsätzen des Diesel-Prozesses arbeitet;

31. „Fremdzündungsmotor“ oder „PI-Motor“ einen Verbrennungsmotor, der gemäß den Grundsätzen des Otto-Prozesses arbeitet;

32. „Hybridfahrzeug“ ein Kraftfahrzeug mit mindestens zwei verschiedenen (bordeigenen) Energiewandlern und zwei verschiedenen (bordeigenen) Energiespeichersystemen zum Zwecke des Fahrzeugantriebs;

33. „Hybrid-Elektrofahrzeug“ ein Fahrzeug, das für seinen Antrieb Energie aus folgenden energie-/leistungsspeichernden Quellen im Fahrzeug bezieht:

a) einem Betriebskraftstoff,

b) einer Batterie, einem Kondensator, einem Schwungrad/Generator oder einem anderen elektrischen Energiespeichersystem.

Diese Begriffsbestimmung schließt auch Fahrzeuge ein, die Energie aus Betriebskraftstoffen lediglich zum Zwecke der Wiederaufladung des elektrischen Energiespeichersystems nutzen;

34. „Antrieb“ einen Verbrennungsmotor, einen Elektromotor, eine Hybridanwendung oder eine Kombination dieser oder anderer Motorentypen;

▼B

35. „maximale Nenndauerleistung“ die maximale Leistung über 30 Minuten an der Abtriebswelle eines Elektromotors gemäß der UN-ECE-Regelung Nr. 85;

36. „maximale Nutzleistung“ die maximale Leistung, die bei einem Verbrennungsmotor auf dem Prüfstand am Ende der Kurbelwelle oder eines entsprechenden Bauteils abgenommen wird;

37. „Abschalteinrichtung“ ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl und/oder die Motorlast, den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontroll- und des Abgasnachbehandlungssystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird;

38. „Dauerhaltbarkeit“ die derart haltbare Beschaffenheit von Bauteilen und Systemen, dass die ►C1 Anforderungen an die Umweltverträglichkeit ◄ gemäß Artikel 23 und Anhang V auch nach einer Laufleistung gemäß Anhang VII noch eingehalten werden kann und dass die funktionale Sicherheit des Fahrzeugs sichergestellt ist, wenn das Fahrzeug unter normalen Bedingungen oder seiner Bestimmung gemäß benutzt und gemäß den Empfehlungen des Herstellers gewartet wird;

39. „Hubvolumen“

    a) bei Hubkolbenmotoren das Nennvolumen der Zylinder;

    b) bei Rotationskolbenmotoren (Wankel-Motoren) das doppelte Nennvolumen der Kammern;

40. „Verdunstungsemissionen“ die Kohlenwasserstoffdämpfe, die aus dem Kraftstoffbehälter und dem Kraftstoffzufuhrsystem eines Kraftfahrzeugs entweichen und die nicht zu den Auspuffemissionen gehören;

41. „SHED-Prüfung“ eine Fahrzeugprüfung in einer gasdichten Klimakammer zur Bestimmung der Verdunstungsverluste, bei der eine besondere Verdunstungsemissionsprüfung durchgeführt wird;

42. „System für gasförmigen Kraftstoff“ ein System, das aus einem Tank für gasförmigen Kraftstoff, dem Kraftstoffzufuhrsystem sowie Bauteilen zur Kraftstoffdosierung und Kraftstoffregelung besteht und an einem Motor angebaut ist, damit dieser mit LPG, CNG oder Wasserstoff im Einstoff-, Zweistoff- oder Mehrstoffbetrieb betrieben werden kann;

43. „gasförmiger Schadstoff“ die Abgasemissionen von Kohlenmonoxid (CO), Stickoxiden (NO_x), ausgedrückt als Stickstoffdioxid-(NO_2-)Äquivalent, und Kohlenwasserstoffen (HC);

44. „Auspuffemissionen“ die Emission von gasförmigen Schadstoffen und Partikeln aus dem Fahrzeugauspuff;

45. „Partikel“ Abgasbestandteile, die bei einer Temperatur von höchstens 325 K (52 °C) mit den Filtern aus dem verdünnten Abgas abgeschieden werden, die in dem Verfahren zur Ermittlung der durchschnittlichen Auspuffemissionen beschrieben sind;

▼B

46. „Worldwide harmonised Motorcycle Testing Cycle“ oder „WMTC“ den weltweit harmonisierten Emissions-Laborprüfzyklus WMTC gemäß der globalen technischen Regelung Nr. 2 der UN-ECE;

47. „Hersteller“ jede natürliche oder juristische Person, die gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des Typgenehmigungs- oder Autorisierungsverfahrens, für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion sowie für die Marktüberwachungsbelange der hergestellten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten verantwortlich ist, und zwar unabhängig davon, ob diese natürliche oder juristische Person unmittelbar an allen Konstruktions- und Fertigungsstufen eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit, das/die Gegenstand des Genehmigungsverfahrens ist, beteiligt ist oder nicht;

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

49. „Einführer“ jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die ein Fahrzeug, System, Bauteil, eine selbstständige technische Einheit, ein Teil oder eine Ausrüstung aus einem Drittstaat in Verkehr bringt;

50. „Händler“ jede natürliche oder juristische Person in der Lieferkette, mit Ausnahme des Herstellers oder des Einführers, die ein Fahrzeug, System, Bauteil, eine selbstständige technische Einheit, ein Teil oder eine Ausrüstung auf dem Markt bereitstellt;

51. „Wirtschaftsakteur“ den Hersteller, den Bevollmächtigten des Herstellers, den Einführer oder den Händler;

52. „Zulassung“ die behördliche Genehmigung für die unbefristete, befristete oder kurzfristige Inbetriebnahme eines Fahrzeugs im Straßenverkehr, die die Identifizierung des Fahrzeugs und die Zuteilung einer als amtliches Kennzeichen bezeichneten Seriennummer umfasst;

53. „Inbetriebnahme“ den erstmaligen bestimmungsgemäßen Einsatz eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils, einer selbstständigen technischen Einheit, eines Teils oder einer Ausrüstung in der Union;

54. „Inverkehrbringen“ die erstmalige Bereitstellung eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils, einer selbstständigen technischen Einheit, eines Teils oder einer Ausrüstung in der Union;

55. „Bereitstellung auf dem Markt“ die entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils, einer selbstständigen technischen Einheit, eines Teils oder einer Ausrüstung zum Vertrieb oder zur Verwendung auf dem Markt im Rahmen einer Geschäftstätigkeit;

56. „Genehmigungsbehörde“ die Behörde eines Mitgliedstaats, die dieser Mitgliedstaat errichtet oder benannt und der Kommission notifiziert hat und die zuständig ist für alle Belange der Typgenehmigung für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten sowie für das Autorisierungsverfahren und für die Ausstellung und gegebenenfalls den Entzug oder die Verweigerung von Genehmigungsbögen; sie fungiert ferner als Kontaktstelle für die Genehmigungsbehörden anderer Mitgliedstaaten, benennt die Technischen Dienste und sorgt dafür, dass der Hersteller seine Pflichten in Bezug auf die Übereinstimmung der Produktion erfüllt;

▼B

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

58. „Marktüberwachung“ die von den nationalen Behörden durchgeführten Tätigkeiten und von ihnen getroffenen Maßnahmen, durch die sichergestellt werden soll, dass auf dem Markt bereitgestellte Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten den Anforderungen der einschlägigen Harmonisierungsvorschriften der Union entsprechen und keine Gefährdung für die Gesundheit, Sicherheit oder andere im öffentlichen Interesse schützenswerte Aspekte darstellen;

59. „nationale Behörde“ eine Genehmigungsbehörde oder jede andere Behörde, die in Bezug auf Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten sowie Teile oder Ausrüstungen an der Marktüberwachung, der Grenzkontrolle oder der Zulassung in einem Mitgliedstaat beteiligt oder dafür zuständig ist;

60. „Technischer Dienst“ eine Organisation oder Stelle, die von der Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats 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, wobei diese Aufgaben auch von der Genehmigungsbehörde selbst wahrgenommen werden können;

61. „Selbstprüfung“ die Durchführung von Prüfungen in eigenen Räumlichkeiten, die Erfassung der Prüfergebnisse und die Vorlage eines Berichts mit Schlussfolgerungen bei der Genehmigungsbehörde durch einen Hersteller, der als Technischer Dienst benannt wurde, um die Einhaltung bestimmter Anforderungen zu beurteilen;

62. „virtuelles Prüfverfahren“ Computersimulationen einschließlich Berechnungen, mit denen nachgewiesen wird, dass ein Fahrzeug, ein System, ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit den technischen Anforderungen eines gemäß Artikel 32 Absatz 6 erlassenen delegierten Rechtsakts entspricht, ohne dass dabei ein Fahrzeug, ein System, ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit physisch vorhanden sein muss;

63. „On-Board-Diagnosesystem“ oder „OBD-System“ ein System, das in der Lage ist, mithilfe rechnergespeicherter Fehlercodes den wahrscheinlichen Bereich von Fehlfunktionen anzuzeigen;

64. „Reparatur- und Wartungsinformationen“ sämtliche für Diagnose, Instandhaltung, Inspektion, regelmäßige Überwachung, Reparatur, Neuprogrammierung oder Neuinitialisierung des Fahrzeugs erforderlichen Informationen, die die Hersteller ihren autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben zur Verfügung stellen, einschließlich aller nachfolgenden Ergänzungen und Aktualisierungen dieser Informationen; dazu gehören auch sämtliche Informationen, die für den Einbau von Teilen oder Ausrüstungen in ein Fahrzeug erforderlich sind;

65. „unabhängiger Wirtschaftsakteur“ Unternehmen, die keine autorisierten Händler oder Reparaturbetriebe sind und die direkt oder indirekt an der Wartung und Reparatur von Fahrzeugen beteiligt sind, insbesondere Reparaturbetriebe, Hersteller oder Händler von Werkstattausrüstung, Werkzeugen oder Ersatzteilen, Herausgeber von technischen Informationen, Automobilclubs, Pannenhilfsdienste, Anbieter von Inspektions- und Prüfdienstleistungen sowie Einrichtungen der Aus- und Weiterbildung von Mechanikern, Herstellern und Reparaturkräften für Ausrüstungen von Fahrzeugen, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden;

▼B

66. „Vertragswerkstatt“ einen Erbringer von Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen für Fahrzeuge, der dem von einem Fahrzeuganbieter eingerichteten Vertriebssystem angehört;

67. „Fahrzeug aus einer auslaufenden Serie“ ein Fahrzeug aus dem Lagerbestand, das nicht oder nicht mehr auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen werden kann, weil neue technische Anforderungen in Kraft getreten sind, nach denen es nicht genehmigt wurde;

68. „zweirädriges Kraftfahrzeug“ oder „PTW“ (powered two-wheeler) ein zweirädriges Fahrzeug mit Antriebssystem, einschließlich zweirädrige Fahrräder mit Antriebssystem, zweirädrige Kleinkrafträder und Krafträder mit zwei Rädern;

69. „dreirädriges Kraftfahrzeug“ ein dreirädriges Fahrzeug mit Antriebssystem, das die Kriterien für die Einstufung als Fahrzeug der Klasse L5e erfüllt;

70. „vierrädriges Fahrzeug“ ein Fahrzeug mit vier Rädern, das die Kriterien für die Einstufung als Fahrzeug der Klasse L6e oder L7e erfüllt;

71. „selbstbalancierendes Fahrzeug“ ein Fahrzeugkonzept auf der Grundlage eines labilen Gleichgewichtspunkts, das eine Zusatzsteuereinrichtung zur Beibehaltung des Gleichgewichts benötigt und das einrädrige Kraftfahrzeuge oder Kraftfahrzeuge mit zwei Rädern/zwei Spuren umfasst;

72. „Doppelrad“ zwei auf einer Achse montierte Räder, die als ein Rad angesehen werden und bei denen der Abstand zwischen den Mittelpunkten der Aufstandsflächen der Reifen auf der Fahrbahn 460 mm oder weniger beträgt;

73. „Fahrzeugtyp“ eine Gruppe von Fahrzeugen, einschließlich Varianten und Versionen einer bestimmten Klasse, die sich zumindest in folgenden wesentlichen Merkmalen nicht unterscheiden:

    a) Klasse und Unterklasse,

    b) Hersteller,

    c) Fahrgestell, Rahmen oder Hilfsrahmen, Bodengruppe oder Struktur, woran wesentliche Bauteile befestigt werden,

    d) Typbezeichnung durch den Hersteller;

74. „Variante“ Fahrzeuge des gleichen Typs,

    a) die die gleichen grundlegenden Merkmale der Karosserieform aufweisen,

    b) die den gleichen Antrieb und die gleiche Antriebskonfiguration aufweisen,

    c) deren Motor, falls ein Teil des Antriebs aus einem Verbrennungsmotor besteht, nach dem gleichen Verfahren arbeitet,

    d) die die gleiche Anzahl und Anordnung der Zylinder aufweisen,

    e) die den gleichen Getriebetyp aufweisen,

    f) deren Masse in fahrbereitem Zustand sich zwischen dem niedrigsten und dem höchsten Wert um nicht mehr als 20 % des niedrigsten Wertes unterscheidet,

    g) deren zulässige Höchstmasse sich zwischen dem niedrigsten und dem höchsten Wert um nicht mehr als 20 % des niedrigsten Wertes unterscheidet,

▼B

h) deren Hubraum (im Falle von Verbrennungsmotoren) sich zwischen dem niedrigsten und dem höchsten Wert um nicht mehr als 30 % des niedrigsten Wertes unterscheidet und

i) deren Motorleistung sich zwischen dem niedrigsten und dem höchsten Wert um nicht mehr als 30 % des niedrigsten Wertes unterscheidet;

75. „Version einer Variante“ ein Fahrzeug, das aus einer Kombination von Merkmalen besteht, welche in den Beschreibungsunterlagen nach Artikel 27 Absatz 10 aufgeführt sind;

76. „Motor mit Außenverbrennung“ eine Wärmekraftmaschine, in der Brenn- und Ausdehnungskammern physikalisch getrennt sind und in der ein internes Arbeitsmedium durch Verbrennung in einer externen Quelle erhitzt wird; durch die bei der externen Verbrennung entstehende Hitze wird das interne Arbeitsmedium ausgedehnt, das dann durch diese Ausdehnung und das Einwirken auf den Mechanismus des Motors Bewegung erzeugt und nutzbare Arbeit verrichtet;

77. „Antriebsstrang“ die Bauteile und Systeme eines Fahrzeugs, die Energie erzeugen und auf die Straße übertragen, einschließlich des Motors (der Motoren), der Motorsteuersysteme und anderer Steuermodule, der emissionsmindernden Einrichtungen zum Schutz der Umwelt, einschließlich der Systeme zur Minderung von Schadstoffemissionen und Lärm, des Getriebes und der Getriebesteuerung, entweder einer Antriebswelle, eines Riemenantriebs oder eines Kettenantriebs, des Differenzialgetriebes, des Sekundärantriebs und des Reifens des Antriebsrads (Radius);

78. „Fahrzeug mit Einstoffbetrieb“ ein Fahrzeug, das hauptsächlich für den Betrieb mit einer Kraftstoffart ausgelegt ist;

79. „Gasfahrzeug mit Einstoffbetrieb“ ein Fahrzeug mit Einstoffbetrieb, das hauptsächlich mit Flüssiggas, Erdgas/Biomethan oder Wasserstoff betrieben wird, aber im Notfall oder beim Starten auch mit Ottokraftstoff betrieben werden kann, wobei der Tank für den Ottokraftstoff nicht mehr als 5 Liter fasst;

80. „E5“ ein Kraftstoffgemisch aus 5 % absolutem Ethylalkohol und 95 % Benzin;

81. „Flüssiggas“ verflüssigte Gase aus der Erdölverarbeitung, die sich aus durch Lagerung unter Druck verflüssigtem Propan und Butan zusammensetzen;

82. „Erdgas“ Erdgas mit sehr hohem Methangehalt;

83. „Biomethan“ ein erneuerbares Naturgas aus organischen Quellen, das zunächst „Biogas“ ist, dann jedoch in einem Verfahren mit der Bezeichnung „Biogas zu Biomethan“ gereinigt wird, wodurch die Verunreinigungen im Biogas, wie Kohlendioxid, Siloxane und Schwefelwasserstoff (H_2S), beseitigt werden;

84. „Fahrzeug mit Zweistoffbetrieb“ ein Fahrzeug mit zwei getrennten Kraftstoffspeichersystemen, das für den abwechselnden, aber nicht gleichzeitigen Betrieb mit zwei verschiedenen Kraftstoffen ausgelegt ist;

85. „Gasfahrzeug mit Zweistoffbetrieb“ ein Fahrzeug mit Zweistoffbetrieb, das mit Ottokraftstoff sowie entweder mit Flüssiggas, Erdgas/Biomethan oder Wasserstoff betrieben werden kann;

▼B

86. „Flexfuel-Fahrzeug“ ein Fahrzeug mit einem einzigen Kraftstoffspeichersystem, das mit unterschiedlichen Gemischen aus zwei oder mehr Kraftstoffen betrieben werden kann;

87. „E85“ ein Kraftstoffgemisch aus 85 % absolutem Ethylalkohol und 15 % Benzin;

88. „Flexfuel-Ethanol-Fahrzeug“ ein Flexfuel-Fahrzeug, das mit Ottokraftstoff oder einem Gemisch aus Ottokraftstoff und Ethanol mit einem Ethanolanteil von bis zu 85 % betrieben werden kann;

89. „H_2NG“ ein Kraftstoffgemisch aus Wasserstoff und Erdgas;

90. „Flexfuel-H_2NG-Fahrzeug“ ein Flexfuel-Fahrzeug, das mit verschiedenen Gemischen aus Wasserstoff und Erdgas/Biomethan betrieben werden kann;

91. „Flexfuel-Biodiesel-Fahrzeug“ ein Flexfuel-Fahrzeug, das mit Mineralöldiesel oder einem Gemisch aus Mineralöldiesel und Biodiesel betrieben werden kann;

92. „B5“ ein Kraftstoffgemisch aus bis zu 5 % Biodiesel und 95 % Dieselöl;

93. „Biodiesel“ einen Dieselkraftstoff auf der Grundlage von pflanzlichen Ölen oder tierischen Fetten, der aus langkettigen Alkylestern besteht, die auf nachhaltige Weise hergestellt werden;

94. „Fahrzeug mit reinem Elektroantrieb“ ein Fahrzeug, das angetrieben wird durch

    a) ein System, das aus einer oder mehreren Speichereinrichtungen für elektrische Energie, einem oder mehreren Stromrichtern und einem oder mehreren Elektromotoren besteht, die gespeicherte elektrische Energie in mechanische Energie umwandeln, die den Rädern für den Antrieb des Fahrzeugs zugeführt wird,

    b) einen elektrischen Hilfsantrieb, mit dem ein Fahrzeug ausgestattet ist, das für den Pedalantrieb ausgelegt ist;

95. „Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeug“ ein Fahrzeug, das mit einer Brennstoffzelle ausgerüstet ist, in der zum Antrieb des Fahrzeugs chemische Energie aus Wasserstoff in elektrische Energie umwandelt wird;

96. „R-Punkt“ oder „Sitzbezugspunkt“ ein vom Fahrzeughersteller für jeden Sitzplatz konstruktiv festgelegter Punkt, der in Bezug auf das dreidimensionale Bezugssystem bestimmt wurde.

Verweise in dieser Verordnung auf Anforderungen, Verfahren oder Vorkehrungen, die in dieser Verordnung festgelegt sind, sind als Verweise auf solche Anforderungen, Verfahren oder Vorkehrungen zu lesen, die in dieser Verordnung und in den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten festgelegt sind.

Artikel 4

Fahrzeugklassen

(1) Fahrzeuge der Klasse L umfassen zweirädrige, dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge gemäß diesem Artikel und Anhang I, wozu Fahrräder mit Antriebssystem, zweirädrige und dreirädrige Kleinkrafträder, zweirädrige und dreirädrige Krafträder, Krafträder mit Beiwagen, leichte und schwere Straßen-Quads sowie leichte und schwere Vierradmobile gehören.

▼B

(2) Im Sinne dieser Verordnung gelten die nachstehenden Fahrzeugklassen und -unterklassen, die in Anhang I beschrieben sind:

a) Fahrzeug der Klasse L1e (leichtes zweirädriges Kraftfahrzeug), mit den Unterklassen:

   i) Fahrzeug der Klasse L1-eA (Fahrrad mit Antriebssystem),

   ii) Fahrzeug der Klasse L1-eB (zweirädriges Kleinkraftrad);

b) Fahrzeug der Klasse L2e (dreirädriges Kleinkraftrad), mit den Unterklassen:

   i) Fahrzeug der Klasse L2e-P (dreirädriges Moped, ausgelegt für die Beförderung von Personen),

   ii) Fahrzeug der Klasse L2e-U (dreirädriges Moped, ausgelegt für die Beförderung von Gütern);

c) Fahrzeug der Klasse L3e (zweirädriges Kraftrad), weiter eingestuft in Unterklassen nach der:

   i) Kraftradleistung ([1]), mit den weiteren Unterklassen:

      — Fahrzeug der Klasse L3e-A1 (Kraftrad mit niedriger Leistung),

      — Fahrzeug der Klasse L3e-A2 (Kraftrad mit mittlerer Leistung),

      — Fahrzeug der Klasse L3e-A3 (Kraftrad mit hoher Leistung);

   ii) besonderen Nutzung:

      — L3e-A1E, L3e-A2E oder L3e-A3E (Enduro-Krafträder),

      — L3e-A1T, L3e-A2T oder L3e-A3T (Trial-Krafträder);

d) Fahrzeug der Klasse L4e (zweirädriges Kraftrad mit Beiwagen);

e) Fahrzeug der Klasse L5e (dreirädriges Kraftfahrzeug), mit den Unterklassen:

   i) Fahrzeug der Klasse L5e-A (dreirädriges Fahrzeug): hauptsächlich für die Beförderung von Personen ausgelegtes Fahrzeug,

   ii) Fahrzeug der Klasse L5e-B (dreirädriges Fahrzeug zur gewerblichen Nutzung): dreirädriges Fahrzeug zur Güterbeförderung, ausgelegt für die ausschließliche Beförderung von Gütern;

f) Fahrzeug der Klasse L6e (leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug), mit den Unterklassen:

   i) Fahrzeug der Klasse L6e-A (leichtes Straßen-Quad),

   ii) Fahrzeug der Klasse L6e-B (leichtes Vierradmobil), mit den Unterklassen:

      — Fahrzeug der Unterklasse L6e-BU (leichtes Vierradmobil für Güterbeförderung): ausschließlich für die Beförderung von Gütern ausgelegtes Nutzfahrzeug,

([1]) Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18); siehe Bestimmung der Leistung, Klassen A1 und A2, in Artikel 4 Absatz 3 Buchstaben a und b.

▼B

— Fahrzeug der Unterklasse L6e-BP (leichtes Vierradmobil für die Beförderung von Personen): hauptsächlich für die Beförderung von Personen ausgelegtes Fahrzeug;

g) Fahrzeug der Klasse L7e (schweres vierrädriges Kraftfahrzeug), mit den Unterklassen:

i) Fahrzeug der Klasse L7e-A (schweres Straßen-Quad), mit den Unterklassen:

— L7e-A1: A1-Straßen-Quad,

— L7e-A2: A2-Straßen-Quad;

ii) Fahrzeug der Klasse L7e-B (schweres Gelände-Quad), mit den Unterklassen:

— L7e-B1: Gelände-Quad,

— L7e-B2: Side-by-Side-Buggy;

iii) Fahrzeug der Klasse L7e-C (schweres Vierradmobil), mit den Unterklassen:

— Fahrzeug der Klasse L7e-CU (schweres Vierradmobil für Güterbeförderung): ausschließlich für die Beförderung von Gütern ausgelegtes Nutzfahrzeug,

— Fahrzeug der Klasse L7e-CP (schweres Vierradmobil für Personenbeförderung): hauptsächlich für die Beförderung von Personen ausgelegtes Fahrzeug.

(3) Die in Absatz 2 aufgeführten Fahrzeuge der Klasse L werden außerdem nach ihrer Antriebsart eingestuft:

a) von einem Motor mit Innenverbrennung angetrieben:

— Selbstzündungsmotor (CI),

— Fremdzündungsmotor (PI);

b) von einem Motor mit Außenverbrennung, Turbinenmotor oder Kreiskolbenmotor angetrieben, wobei ein Fahrzeug mit einem solchen Antrieb hinsichtlich der ►C1 Anforderungen an Umweltverträglichkeit und funktionale Sicherheit ◄ einem Fahrzeug gleichgestellt wird, das mit einem PI-Verbrennungsmotor ausgestattet ist;

c) von einem Druckluftmotor angetrieben und dessen Ausstoß von Schadstoffen und/oder inerten Gasen die in der Umgebungsluft vorhandenen Werte nicht überschreitet, wobei ein solches Fahrzeug hinsichtlich der Anforderungen für die funktionale Sicherheit und der Kraftstoffspeicherung und -versorgung einem gasbetriebenen Fahrzeug gleichgestellt wird;

d) von einem Elektromotor angetrieben;

e) Hybridfahrzeug, bei dem eine der in den Buchstaben a, b, c oder d dieses Absatzes genannten Antriebskonfigurationen mit einer anderen kombiniert wird oder das mit einer Mehrfachkombination dieser Antriebskonfigurationen ausgestattet ist, einschließlich einer Kombination aus mehreren Verbrennungsmotoren und/oder Elektromotoren.

▼B

(4) Hinsichtlich der Einstufung der Fahrzeuge der Klasse L in Absatz 2 gilt, dass ein Fahrzeug, das nicht in eine bestimmte Klasse eingestuft wird, weil es mindestens eines der für diese Klasse festgelegten Kriterien nicht erfüllt, in die nächste Klasse eingestuft wird, deren Kriterien es entspricht. Dies gilt für die folgenden Gruppen von Klassen und Unterklassen:

a) Klasse L1e mit ihren Unterklassen L1e-A und L1e-B und Klasse L3e mit ihren Unterklassen L3e-A1, L3e-A2 und L3e-A3;

b) Klasse L2e und Klasse L5e mit ihren Unterklassen L5e-A und L5e-B;

c) Klasse L6e mit ihren Unterklassen L6e-A und L6e-B und Klasse L7e mit ihren Unterklassen L7e-A, L7e-B und L7e-C;

d) jede andere logische Folge von Klassen und/oder Unterklassen, die vom Hersteller vorgeschlagen und von der Genehmigungsbehörde genehmigt wird.

(5) Unbeschadet der Einstufung in Klassen bzw. Unterklassen gemäß den Absätzen 1 bis 4 dieses Artikels und gemäß Anhang I gelten zusätzliche Unterklassen gemäß Anhang V, um ►C1 die Prüfverfahren für die Umweltverträglichkeit ◄ auf internationaler Ebene durch Bezugnahme auf die UN-ECE-Regelungen und die globalen technischen Regelungen der UN-ECE zu harmonisieren.

Artikel 5

Bestimmung der Masse in fahrbereitem Zustand

(1) Die Masse eines Fahrzeugs der Klasse L in fahrbereitem Zustand wird bestimmt durch die Messung der Masse des unbeladenen Fahrzeugs, das für den normalen Betrieb bereit ist, und umfasst die Masse

a) der Flüssigkeiten;

b) der Standardausrüstung gemäß den Spezifikationen des Herstellers;

c) des „Kraftstoffs“ in den Kraftstoffbehältern, die zu mindestens 90 % ihres Fassungsvermögens gefüllt sind.

   Für die Zwecke dieses Buchstabens:

   i) wenn ein Fahrzeug mit einem „flüssigen Brennstoff“ angetrieben wird, gilt dieser als „Kraftstoff“,

   ii) wenn ein Fahrzeug mit einem flüssigen „Kraftstoff-Öl-Gemisch“ angetrieben wird:

      — wenn Kraftstoff zum Antrieb des Fahrzeugs und Schmieröl im Vorhinein gemischt werden, dann gilt dieses „Vorgemisch“ als „Kraftstoff“,

      — wenn Kraftstoff zum Antrieb des Fahrzeugs und Schmieröl getrennt gelagert werden, dann gilt lediglich der „Kraftstoff“ zum Antrieb des Fahrzeugs als „Kraftstoff“, oder

   iii) wenn ein Fahrzeug mit einem gasförmigen Kraftstoff oder einem Kraftstoff aus verflüssigtem Gas oder mit Druckluft betrieben wird, kann die Masse des „Kraftstoffs“ in dem bzw. den Behältern für den gasförmigen Kraftstoff mit 0 kg angesetzt werden;

d) des Aufbaus, des Führerhauses, der Türen und

e) der Scheiben, der Anhängevorrichtung, der Ersatzräder sowie des Werkzeugs.

▼B

(2) Die Masse eines Fahrzeugs der Klasse L in fahrbereitem Zustand schließt folgende Massen nicht ein:

a) die Masse des Fahrers (75 kg) und des Beifahrers (65 kg);

b) die Masse der im Bereich der Ladefläche installierten Maschinen oder Ausrüstungen;

c) im Falle eines Hybridfahrzeugs oder eines Fahrzeugs mit reinem Elektroantrieb die Masse der Antriebsbatterien;

d) im Falle von Fahrzeugen mit Einstoff-, Zweistoff- oder Mehrstoffbetrieb die Masse des Zufuhrsystems für gasförmige Kraftstoffe sowie die Masse der Behälter für gasförmigen Kraftstoff; und

e) im Falle des Antriebs mit komprimierter Luft die Masse der Behälter für die Speicherung von Druckluft.

KAPITEL II

ALLGEMEINE PFLICHTEN

Artikel 6

Pflichten der Mitgliedstaaten

(1) Die Mitgliedstaaten errichten oder benennen die Genehmigungsbehörden, die für Genehmigungsangelegenheiten zuständig sind, sowie die Marktüberwachungsbehörden, die für Marktüberwachungsangelegenheiten zuständig sind, gemäß dieser Verordnung. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission die Errichtung und Benennung solcher Behörden.

Bei der Notifizierung sind Name und Anschrift einschließlich der elektronischen Anschrift sowie der Zuständigkeitsbereich der Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden anzugeben. Die Kommission veröffentlicht die Liste der Genehmigungsbehörden mit den dazugehörigen Angaben auf ihrer Internetseite.

(2) Die Mitgliedstaaten gestatten das Inverkehrbringen, die Zulassung oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten nur, wenn diese den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen.

(3) Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen, die Zulassung oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten nicht unter Verweis auf die von dieser Verordnung erfassten Aspekte des Baus oder der Wirkungsweise untersagen, beschränken oder behindern, wenn diese den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen.

(4) Die Mitgliedstaaten organisieren und führen die Marktüberwachung und die Kontrolle von in den Markt eingeführten Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten gemäß Kapitel III der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 durch.

Artikel 7

Pflichten der Genehmigungsbehörden

(1) Die Genehmigungsbehörden stellen sicher, dass Hersteller, die eine Typgenehmigung beantragen, ihre Pflichten gemäß dieser Verordnung erfüllen.

(2) Die Genehmigungsbehörden erteilen eine Genehmigung nur für solche Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen.

▼B

Artikel 8

Maßnahmen zur Marktüberwachung

(1) Die Marktüberwachungsbehörden führen in Bezug auf typgenehmigte Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten unter Berücksichtigung der anerkannten Grundsätze der Risikobewertung sowie von Beschwerden und sonstigen Informationen in angemessenem Umfang geeignete Kontrollen der Unterlagen durch.

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

Wenn Wirtschaftsakteure Übereinstimmungsbescheinigungen vorlegen, tragen die Marktüberwachungsbehörden diesen Bescheinigungen gebührend Rechnung.

(2) Für andere als die in Absatz 1 genannten Teile und Ausrüstungen gilt Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 ohne Einschränkung.

Artikel 9

Pflichten der Hersteller

(1) Beim Inverkehrbringen oder bei der Inbetriebnahme ihrer Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten gewährleisten die Hersteller, dass sie gemäß den Anforderungen dieser Verordnung und der gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte hergestellt und genehmigt wurden.

(2) Im Falle einer Mehrstufen-Typgenehmigung ist jeder Hersteller für die Genehmigung und die Übereinstimmung der Produktion der Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten, die er auf seiner Fahrzeug-Fertigungsstufe hinzufügt, verantwortlich. Verändert ein Hersteller Bauteile oder Systeme, die auf früheren Fertigungsstufen bereits genehmigt wurden, so ist er für die Genehmigung und die Übereinstimmung der Produktion der veränderten Bauteile und Systeme verantwortlich.

(3) Verändert ein Hersteller das unvollständige Fahrzeug so, dass dieses in eine andere Fahrzeugklasse eingestuft wird und somit andere Rechtsvorschriften als jene für die früheren Fertigungsstufen gelten, so ist er auch für die Übereinstimmung mit den Anforderungen verantwortlich, die für die Fahrzeugklasse, in die das veränderte Fahrzeug eingestuft wird, gelten.

(4) Für die Zwecke der Genehmigung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten, die unter diese Verordnung fallen, benennt ein außerhalb der Union ansässiger Hersteller einen in der Union ansässigen Bevollmächtigten, der ihn bei der Genehmigungsbehörde vertritt.

(5) Ein außerhalb der Union ansässiger Hersteller benennt außerdem für die Zwecke der Marktüberwachung einen einzigen in der Union ansässigen Bevollmächtigten, wobei es sich um den in Absatz 4 genannten oder einen weiteren Bevollmächtigten handeln kann.

▼B

(6) Der Hersteller ist gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des Genehmigungsverfahrens und für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich, und zwar auch dann, wenn er nicht an allen Stufen der Herstellung des Fahrzeugs, des Systems, des Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit unmittelbar beteiligt ist.

(7) Gemäß dieser Verordnung und den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten stellt der Hersteller durch geeignete Verfahren sicher, dass bei Serienfertigung stets Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ gewährleistet ist. Änderungen an der Konstruktion eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit oder an deren Merkmalen sowie Änderungen der Anforderungen, auf die bei Erklärung der Übereinstimmung eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit verwiesen wird, werden gemäß Kapitel VI berücksichtigt.

(8) Zusätzlich zu den gesetzlich vorgeschriebenen Schildern und den Typgenehmigungszeichen, die gemäß Artikel 39 an seinen Fahrzeugen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten angebracht werden, gibt der Hersteller seinen Namen, seinen eingetragenen Handelsnamen oder seine eingetragene Handelsmarke und seine Kontaktanschrift in der Union entweder auf dem auf dem Markt bereitgestellten Fahrzeug, Bauteil oder der selbstständigen technischen Einheit selbst oder, wenn dies nicht möglich ist, auf der Verpackung oder in den dem Bauteil oder der selbstständigen technischen Einheit beigefügten Unterlagen an.

(9) Solange sich ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit in seiner Verantwortung befindet, stellt der Hersteller sicher, dass die Lagerungs- oder Transportbedingungen die Übereinstimmung mit den Anforderungen dieser Verordnung nicht beeinträchtigen.

Artikel 10

Pflichten der Hersteller hinsichtlich ihrer Produkte, die nicht den Anforderungen entsprechen oder ein erhebliches Risiko darstellen

(1) Ein Hersteller, der der Auffassung ist oder Grund zu der Annahme hat, dass sein Fahrzeug, System, Bauteil oder seine selbstständige technische Einheit beim Inverkehrbringen oder bei der Inbetriebnahme nicht dieser Verordnung oder den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten entspricht, ergreift unverzüglich die erforderlichen Korrekturmaßnahmen, um die Übereinstimmung dieses Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder dieser selbstständigen technischen Einheit herzustellen, es/sie gegebenenfalls vom Markt zu nehmen oder zurückzurufen.

Der Hersteller teilt dies unverzüglich der Genehmigungsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat, und macht dabei ausführliche Angaben, insbesondere über die fehlende Übereinstimmung und die ergriffenen Korrekturmaßnahmen.

(2) Wenn das Fahrzeug, das System, das Bauteil, die selbstständige technische Einheit, das Teil oder die Ausrüstung ein erhebliches Risiko darstellt, unterrichtet der Hersteller unverzüglich die Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen das Fahrzeug, das System, das Bauteil, die selbstständige technische Einheit, das Teil oder die Ausrüstung auf dem Markt bereitgestellt oder in Betrieb genommen wurde, davon und macht dabei ausführliche Angaben, insbesondere über die fehlende Übereinstimmung und die ergriffenen Korrekturmaßnahmen.

▼B

(3) Der Hersteller hält die in Artikel 29 Absatz 10 genannten Beschreibungsunterlagen und der Fahrzeughersteller zusätzlich eine Kopie der in Artikel 38 genannten Übereinstimmungsbescheinigungen zehn Jahre lang nach dem Inverkehrbringen eines Fahrzeugs und fünf Jahre lang nach dem Inverkehrbringen eines Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit für die Genehmigungsbehörden zur Einsichtnahme bereit.

(4) Der Hersteller händigt der nationalen Behörde auf deren begründetes Verlangen über die Genehmigungsbehörde eine Kopie des EU-Typgenehmigungsbogens oder der in Artikel 51 Absatz 1 genannten Genehmigung in einer für diese Behörde leicht zu verstehenden Sprache aus, aus der die Übereinstimmung des Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit hervorgeht. Der Hersteller kooperiert mit der nationalen Behörde bei allen Maßnahmen gemäß Artikel 20 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 zur Abwendung von Risiken, die mit seinen Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten, die in Verkehr gebracht, zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, verbunden sind.

Artikel 11

Pflichten der Bevollmächtigten des Herstellers für die Marktüberwachung

Der Bevollmächtigte des Herstellers für die Marktüberwachung nimmt die Aufgaben wahr, die der Hersteller in der entsprechenden Vollmacht festgelegt hat. Gemäß dieser Vollmacht kann der Bevollmächtigte mindestens folgende Aufgaben wahrzunehmen:

a) Er hat Zugang zu der in Artikel 27 genannten Beschreibungsmappe und den in Artikel 38 genannten Übereinstimmungsbescheinigungen, damit sie zehn Jahre lang nach dem Inverkehrbringen eines Fahrzeugs und fünf Jahre lang nach dem Inverkehrbringen eines Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit für die Typgenehmigungsbehörden zur Einsichtnahme bereitgestellt werden können.

b) Auf begründetes Verlangen einer Genehmigungsbehörde händigt er alle erforderlichen Informationen und Unterlagen zum Nachweis der Übereinstimmung der Produktion eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit an diese Behörde aus.

c) Auf Verlangen der Genehmigungs- oder Marktüberwachungsbehörden kooperiert er bei allen Maßnahmen zur Abwendung der erheblichen Risiken, die mit Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen, selbstständigen technischen Einheiten, Teilen oder Ausrüstungen verbunden sind, die zu ihrem Aufgabenbereich gehören.

Artikel 12

Pflichten der Einführer

(1) Der Einführer bringt nur konforme Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die entweder eine EU-Typgenehmigung erhalten haben oder die Anforderungen für eine nationale Genehmigung erfüllen, oder Teile oder Ausrüstungen, die in vollem Umfang den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 entsprechen, in Verkehr.

▼B

(2) Vor dem Inverkehrbringen eines typgenehmigten Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer typgenehmigten selbstständigen technischen Einheit stellt der Einführer sicher, dass Beschreibungsunterlagen gemäß Artikel 29 Absatz 10 vorhanden sind und dass das System, Bauteil oder die selbstständige technische Einheit das Typgenehmigungszeichen trägt und mit Artikel 9 Absatz 8 in Einklang steht. Im Fall eines Fahrzeugs überprüft der Einführer, ob das Fahrzeug mit der vorgeschriebenen Übereinstimmungsbescheinigung versehen ist.

(3) Ist ein Einführer der Auffassung oder hat er Grund zu der Annahme, dass ein Fahrzeug, System, Bauteil, eine selbstständige technische Einheit, ein Teil oder eine Ausrüstung nicht den Anforderungen dieser Verordnung entspricht und insbesondere nicht mit der entsprechenden Typgenehmigung übereinstimmt, darf er dieses Fahrzeug, System, Bauteil oder diese selbstständige technische Einheit nicht in Verkehr bringen, seine bzw. ihre Inbetriebnahme nicht erlauben oder es bzw. sie nicht zulassen, bevor die Übereinstimmung hergestellt ist. Ist er außerdem der Auffassung oder hat er Grund zu der Annahme, dass das Fahrzeug, System, Bauteil, die selbstständige technische Einheit, das Teil oder die Ausrüstung ein erhebliches Risiko darstellt, unterrichtet er den Hersteller sowie die Marktüberwachungsbehörden davon. Bei typgenehmigten Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten unterrichtet er auch die Genehmigungsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat.

(4) Der Einführer gibt seinen Namen, seinen eingetragenen Handelsnamen oder seine eingetragene Handelsmarke und seine Kontaktanschrift auf dem Fahrzeug, System, Bauteil, der selbstständigen technischen Einheit, dem Teil oder der Ausrüstung selbst oder, wenn dies nicht möglich ist, auf der Verpackung oder in den dem System, Bauteil, der selbstständigen technischen Einheit, dem Teil oder der Ausrüstung beigefügten Unterlagen an.

(5) Der Einführer stellt sicher, dass dem Fahrzeug, System, Bauteil oder der selbstständigen technischen Einheit die gemäß Artikel 55 erforderlichen Anleitungen und Informationen in der Amtsprache oder den Amtssprachen der betreffenden Mitgliedstaaten beigefügt sind.

(6) Solange sich ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit in seiner Verantwortung befindet, stellt der Einführer sicher, dass die Lagerungs- oder Transportbedingungen die Übereinstimmung mit den Anforderungen dieser Verordnung nicht beeinträchtigen.

(7) Sofern er dies angesichts des mit einem Fahrzeug, System, Bauteil, einer selbstständigen technischen Einheit, einem Teil oder einer Ausrüstung verbundenen erheblichen Risikos für angemessen hält, prüft der Einführer zum Schutz der Gesundheit und der Sicherheit der Verbraucher etwaige Beschwerden und Rückrufe und führt gegebenenfalls ein Register der Beschwerden und Rückrufe der Fahrzeuge, Systeme, Bauteile, selbstständigen technischen Einheiten, Teile oder Ausrüstungen und hält die Händler über diese Überwachung auf dem Laufenden.

Artikel 13

Pflichten der Einführer hinsichtlich der Produkte, die nicht den Anforderungen entsprechen oder ein erhebliches Risiko darstellen

(1) Ein Einführer, der der Auffassung ist oder Grund zu der Annahme hat, dass ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit, das/die er in Verkehr gebracht hat, nicht dieser Verordnung entspricht, ergreift unverzüglich die erforderlichen Korrekturmaßnahmen, um die Übereinstimmung dieses Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder dieser selbstständigen technischen Einheit herzustellen oder es/sie gegebenenfalls zurückzunehmen oder zurückzurufen.

▼B

(2) Der Einführer unterrichtet, wenn mit einem Fahrzeug, System, Bauteil, einer selbstständigen technischen Einheit, einem Teil oder einer Ausrüstung ein erhebliches Risiko verbunden ist, unverzüglich den Hersteller und die Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen er es/sie auf dem Markt bereitgestellt hat. Der Einführer unterrichtet diese auch über die getroffenen Maßnahmen und macht dabei ausführliche Angaben, insbesondere über das erhebliche Risiko und die vom Hersteller getroffenen Korrekturmaßnahmen.

(3) Der Einführer hält zehn Jahre lang nach dem Inverkehrbringen eines Fahrzeugs und fünf Jahre lang nach dem Inverkehrbringen eines Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit eine Abschrift der Übereinstimmungsbescheinigung für die Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden bereit und stellt sicher, dass diesen Behörden Beschreibungsunterlagen gemäß Artikel 29 Absatz 10 auf Verlangen vorlegt werden können.

(4) Der Einführer händigt einer nationalen Behörde auf deren begründetes Verlangen alle Informationen und Unterlagen in einer für die betreffende Behörde leicht verständlichen Sprache aus, die für den Nachweis der Übereinstimmung des Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit erforderlich sind. Der Einführer kooperiert mit dieser Behörde auf deren Verlangen bei allen Maßnahmen zur Abwendung von Risiken, die mit Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen, selbstständigen technischen Einheiten, Teilen oder Ausrüstungen verbunden sind, die er in Verkehr gebracht hat.

Artikel 14

Pflichten der Händler

(1) Der Händler beachtet die Vorschriften dieser Verordnung mit der gebührenden Sorgfalt, wenn er ein Fahrzeug, System, Bauteil, eine selbstständige technische Einheit, ein Teil oder eine Ausrüstung auf dem Markt bereitstellt.

(2) Bevor ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit auf dem Markt bereitgestellt, es/sie zugelassen oder in Betrieb genommen wird, überprüft der Händler, ob das Fahrzeug, System, Bauteil oder die selbstständige technische Einheit mit der gesetzlich vorgeschriebenen Kennzeichnung oder dem Typgenehmigungszeichen versehen sind, ob die vorgeschriebenen Unterlagen, die Gebrauchsanleitung und die Sicherheitsinformationen in der Amtssprache oder den Amtssprachen des Mitgliedstaates beigefügt sind, in dem das Fahrzeug, System, Bauteil oder die selbstständige technische Einheit auf dem Markt bereitgestellt werden soll, und ob der Einführer und der Hersteller die Anforderungen von Artikel 12 Absätze 2 und 4 sowie Artikel 39 Absätze 1 und 2 erfüllt haben.

(3) Solange sich ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit in seiner Verantwortung befindet, gewährleistet der Händler, dass die Lagerungs- oder Transportbedingungen die Übereinstimmung mit den Anforderungen dieser Verordnung nicht beeinträchtigen.

▼B

Artikel 15

Pflichten der Händler in Bezug auf die Produkte, die nicht den Anforderungen entsprechen oder ein erhebliches Risiko darstellen

(1) Ist ein Händler der Auffassung oder hat er Grund zu der Annahme, dass ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit nicht mit den Anforderungen dieser Verordnung übereinstimmt, darf er dieses Fahrzeug, System, Bauteil oder diese selbstständige technische Einheit nicht auf dem Markt bereitstellen, zulassen oder in Betrieb nehmen, bis die Übereinstimmung hergestellt ist.

(2) Ein Händler, der der Auffassung ist oder Grund zu der Annahme hat, dass ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit, das/die er auf dem Markt bereitgestellt oder zugelassen hat oder für dessen/deren Inbetriebnahme er verantwortlich ist, nicht dieser Verordnung entspricht, informiert den Hersteller oder den Bevollmächtigten des Herstellers, um sicherzustellen, dass die erforderlichen Korrekturmaßnahmen gemäß Artikel 10 Absatz 1 oder Artikel 13 Absatz 1 getroffen werden, um die Übereinstimmung dieses Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder dieser selbstständigen technischen Einheit herzustellen oder es/sie gegebenenfalls zurückzurufen.

(3) Wenn mit dem Fahrzeug, System, Bauteil, der selbstständigen technischen Einheit, dem Teil oder der Ausrüstung ein erhebliches Risiko verbunden ist, unterrichtet der Händler unverzüglich den Hersteller, den Einführer sowie die Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen er es/sie auf dem Markt bereitgestellt hat. Der Händler unterrichtet diese ferner über die getroffenen Maßnahmen und macht dabei ausführliche Angaben, insbesondere über das erhebliche Risiko und die vom Hersteller getroffenen Korrekturmaßnahmen.

(4) Der Händler stellt auf begründetes Verlangen einer nationalen Behörde sicher, dass der Hersteller der nationalen Behörde die in Artikel 10 Absatz 4 genannten Informationen vorlegt oder dass der Einführer der nationalen Behörde die in Artikel 13 Absatz 3 genannten Informationen vorlegt. Der Händler kooperiert mit dieser Behörde auf deren Verlangen bei allen Maßnahmen gemäß Artikel 20 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 zur Abwendung von Risiken, die mit dem Fahrzeug, System, Bauteil, der selbstständigen technischen Einheiten, dem Teil oder der Ausrüstung verbunden sind, die er auf dem Markt bereitgestellt hat.

Artikel 16

Fälle, in denen die Pflichten des Herstellers auch für Einführer und Händler gelten

Ein Einführer oder Händler gilt als Hersteller für die Zwecke dieser Verordnung und unterliegt den Pflichten der Hersteller gemäß Artikel 9 und Artikel 11, wenn er ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit unter seinem eigenen Namen oder seiner eigenen Marke auf dem Markt bereitstellt, zulässt oder für dessen/deren Inbetriebnahme verantwortlich ist oder ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit so verändert, dass die Übereinstimmung mit den geltenden Anforderungen beeinträchtigt werden kann.

Artikel 17

Identifizierung der Wirtschaftsakteure

Die Wirtschaftsakteure nennen den Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden auf Verlangen für einen Zeitraum von zehn Jahren im Falle eines Fahrzeugs und von fünf Jahren im Falle eines Systems, Bauteils, einer selbstständigen technischen Einheit, eines Teil oder einer Ausrüstung:

▼B

a) die Wirtschaftsakteure, von denen sie ein Fahrzeug, System, Bauteil, eine selbstständige technische Einheit, ein Teil oder eine Ausrüstung bezogen haben;

b) die Wirtschaftsakteure, an die sie ein Fahrzeug, System, Bauteil, eine selbstständige technische Einheit, ein Teil oder eine Ausrüstung geliefert haben.

KAPITEL III

MATERIELLE ANFORDERUNGEN

Artikel 18

Allgemeine materielle Anforderungen

(1) Fahrzeuge der Klasse L sowie für solche Fahrzeuge bestimmte Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten müssen den Anforderungen der Anhänge II bis VIII für die betreffenden Fahrzeug(unter)klassen entsprechen.

(2) Fahrzeuge der Klasse L oder ihre Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten, deren elektromagnetische Verträglichkeit durch die in Absatz 3 dieses Artikels genannten delegierten Rechtsakte zur Fahrzeugauslegung und die gemäß dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakte geregelt wird, unterliegen nicht der Richtlinie 2004/108/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Dezember 2004 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die elektromagnetische Verträglichkeit ([1]).

(3) Um die Anforderungen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen der Klasse L in dieser Verordnung zu vervollständigen, erlässt die Kommission gemäß Artikel 75 delegierte Rechtsakte, in denen detaillierte technische Anforderungen und Prüfverfahren gemäß der Zusammenfassung in Anhang II Teil A, B und C festgelegt werden, und gewährleistet damit ein hohes Sicherheits- und Umweltschutzniveau gemäß den einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung. Die ersten entsprechenden delegierten Rechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2014 erlassen.

Artikel 19

Verbot von Abschalteinrichtungen

Die Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Sicherheit und die elektromagnetische Verträglichkeit beeinträchtigen oder die Wirkung der OBD-Systeme, der Schalldämpfung oder der Schadstoffemissionsminderungssysteme reduzieren, sind verboten. Ein Konstruktionselement gilt nicht als Abschalteinrichtung, wenn eine der nachstehenden Bedingungen erfüllt ist:

a) wenn die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten;

b) wenn die Einrichtung nicht länger arbeitet, als zum Anlassen des Motors erforderlich ist;

c) wenn die Betriebsbedingungen in einem wesentlichen Umfang in die Prüfverfahren einbezogen wurden, mittels derer festgestellt wird, ob das Fahrzeug den Anforderungen dieser Verordnung und den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten entspricht.

([1]) ABl. L 390 vom 31.12.2004, S. 24.

▼B

Artikel 20

Herstellerseitige Maßnahmen hinsichtlich Änderungen am Antriebsstrang von Fahrzeugen

(1) Fahrzeuge der Klasse L mit Ausnahme der Unterklassen L3e-A3 und L4e-A3 werden seitens des Herstellers mit Merkmalen zur Verhinderung unbefugter Eingriffe in den Antriebsstrang des Fahrzeugs ausgestattet, mittels einer Reihe technischer Anforderungen und Spezifikationen mit folgendem Ziel:

a) Es sollen Veränderungen verhindert werden, die die Sicherheit insbesondere durch eine Leistungssteigerung des Fahrzeugs beeinträchtigen können, indem unbefugt in den Antriebsstrang zur Heraufsetzung des maximalen Drehmoments und/oder der maximalen Nutzleistung und/oder der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs, die im Rahmen des vom Hersteller des Fahrzeugs durchgeführten Typgenehmigungsverfahrens ordnungsgemäß festgestellt worden sind, eingegriffen wird, und/oder

b) es sollen Umweltschäden verhindert werden.

(2) Die Kommission erlässt gemäß Artikel 75 delegierte Rechtsakte in Bezug auf die speziellen Anforderungen für die in Absatz 1 genannten Maßnahmen und um die Einhaltung von Absatz 4 zu ermöglichen. Die ersten entsprechenden delegierten Rechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2014 erlassen.

(3) Nach einer Veränderung des Antriebsstrangs muss das Fahrzeug den technischen Anforderungen entsprechen, die zu dem Zeitpunkt für die ursprüngliche Fahrzeugklasse und -unterklasse oder gegebenenfalls die neue Fahrzeugklasse und -unterklasse galten, als das Originalfahrzeug in Verkehr gebracht, zugelassen oder in Betrieb genommen wurde, einschließlich der jüngsten Änderungen dieser Anforderungen.

Wenn ein Fahrzeughersteller den Antriebsstrang eines Fahrzeugtyps so konstruiert, dass es möglich ist, ihn so zu verändern, dass das Fahrzeug nicht mehr dem genehmigten Typ, sondern einer zusätzlichen Variante oder Version entspricht, fügt der Fahrzeughersteller die entsprechenden Informationen für jede auf diese Weise erzeugte Variante oder Version dem Antrag bei, und jede Variante oder Version muss ausdrücklich typgenehmigt werden. Wenn das veränderte Fahrzeug in eine neue Klasse oder Unterklasse fällt, ist eine neue Typgenehmigung zu beantragen.

(4) Unbeschadet des Absatzes 1 ist der Hersteller bestrebt, zur Vermeidung von Veränderungen oder Anpassungen mit nachteiligen Auswirkungen auf die funktionale Sicherheit oder die Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs durch beste Ingenieurspraxis zu verhindern, dass derartige Veränderungen oder Anpassungen technisch möglich sind, es sei denn, solche Veränderungen oder Anpassungen werden ausdrücklich angegeben und sind Bestandteil der Beschreibungsmappe und mithin durch die Typgenehmigung abgedeckt.

▼M2

Artikel 21

Allgemeine Anforderungen an On-Board-Diagnosesysteme

(1) Beginnend mit den Anwendungsterminen nach Anhang IV werden Fahrzeuge der Klasse L, außer solchen der Klassen L1e, L2e und L6e, mit einem OBD-System ausgestattet, das den funktionsbezogenen Anforderungen und den Testverfahren, die in den delegierten Rechtsakten gemäß Absatz 8 festgelegt sind, entspricht.

▼M2

(2) Beginnend mit den in Anhang IV Nummer 1.8.1 festgelegten Terminen werden Fahrzeuge der Klassen und Unterklassen L3e, L4e, L5e-A und L7e-A mit einem OBD-I-System ausgestattet, das das Emissionskontrollsystem hinsichtlich sämtlicher Fehler in den Stromkreisen und der Elektronik überwacht und diejenigen Fehler, die zu einer Überschreitung der Emissionsschwellenwerte nach Anhang VI Teil B1 führen, meldet.

(3) Beginnend mit den in Anhang IV Nummer 1.8.2 festgelegten Terminen werden Fahrzeuge der Klassen und Unterklassen L3e, L4e, L5e und L7e mit einem OBD-I-System ausgestattet, das das Emissionskontrollsystem hinsichtlich sämtlicher Fehler in den Stromkreisen und der Elektronik überwacht und meldet, wenn die Emissionsschwellenwerte nach Anhang VI Teil B1 überschritten werden. Die OBD-I-Systeme für diese (Unter-)Klassen von Fahrzeugen melden auch die Auslösung einer Betriebsart, durch die das Drehmoment des Motors wesentlich verringert wird.

(4) Beginnend mit den in Anhang IV Nummer 1.8.3 festgelegten Terminen werden Fahrzeuge der Klassen L3e, L4e, L5e und L7e mit einem OBD-I-System ausgestattet, das das Emissionskontrollsystem hinsichtlich sämtlicher Fehler in den Stromkreisen und der Elektronik überwacht und meldet, wenn die Emissionsschwellenwerte nach Anhang VI Teil B2 überschritten werden. Die OBD-I-Systeme für diese Klassen von Fahrzeugen melden auch die Auslösung einer Betriebsart, durch die das Drehmoment des Motors wesentlich verringert wird.

(5) Beginnend mit den in Anhang IV Nummer 1.8.4 festgelegten Terminen werden Fahrzeuge der Klassen und Unterklassen L3e, L4e, L5e-A und L7e-A zusätzlich mit einem OBD-II-System ausgestattet, das das Emissionskontrollsystem, mit Ausnahme der Überwachung des Katalysators, auf Fehler und Funktionsminderungen, die zu einer Überschreitung der OBD-Emissionsschwellenwerte nach Anhang VI Teil B1 führen, überwacht und diese meldet.

(6) Beginnend mit den in Anhang IV Nummer 1.8.5 festgelegten Terminen werden Fahrzeuge der Klassen und Unterklassen L3e, L4e, L5e-A und L7e-A zusätzlich mit einem OBD-II-System ausgestattet, das das Emissionskontrollsystem auf Fehler und Funktionsminderungen, die zu einer Überschreitung der OBD-Emissionsschwellenwerte nach Anhang VI Teil B2 führen, überwacht und diese meldet.

(7) Die Absätze 5 und 6 gelten nicht für Enduro-Krafträder der Unterklasse L3e-AxE und Trial-Krafträder der Unterklasse L3e-AxT.

(8) Zur Harmonisierung der Meldung von Fehlern im Bereich der funktionalen Sicherheit oder des Emissionskontrollsystems durch das OBD-System, und zur Erleichterung einer wirksamen und effizienten Reparatur der Fahrzeuge wird der Kommission die Befugnis übertragen, nach Artikel 75 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung der ausführlichen technischen Anforderungen an die On-Board-Diagnose für die in Anhang II Teil C1 (Anforderungen an die Fahrzeugbauweise und allgemeine Anforderungen an die Typgenehmigung) zu Nummer 11 gehörige Zeile genannten Fahrzeugklassen, einschließlich der funktionsbezogenen OBD-Anforderungen und Testverfahren für die in den Absätzen 1 bis 7 dieses Artikels genannten Gegenstände, sowie durch Festlegung der ausführlichen technischen Anforderungen an die Prüfung Typ VIII nach Anhang V, zu erlassen.

▼B

Artikel 22

Anforderungen für die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen

(1) Der Hersteller stellt sicher, dass die von ihm hergestellten Fahrzeuge so ausgelegt, gefertigt und zusammengebaut sind, dass die Verletzungsgefahr für Fahrzeuginsassen und andere Verkehrsteilnehmer möglichst gering ist.

(2) Der Hersteller stellt sicher, dass die funktionale Sicherheit des Fahrzeugs während der gesamten normalen Lebensdauer erhalten bleibt, wenn das Fahrzeug unter normalen Bedingungen benutzt und gemäß den Empfehlungen des Herstellers gewartet wird. Der Hersteller übergibt in der Beschreibungsmappe eine Erklärung, durch die bestätigt wird, dass die Haltbarkeit der Systeme, Teile und Ausrüstungen, die von kritischer Bedeutung für die funktionale Sicherheit sind, durch geeignete Prüfungen und die Anwendung guter Ingenieurspraxis gewährleistet ist.

(3) Der Hersteller gewährleistet, dass Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten den einschlägigen Anforderungen des Anhangs II und des Anhangs VIII entsprechen und den Prüfverfahren und Leistungsanforderungen genügen, die in einem gemäß Absatz 5 erlassenen delegierten Rechtsakt festgelegt werden.

(4) Bauteile von Fahrzeugen unterliegen nicht der Richtlinie 2006/95/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten betreffend elektrische Betriebsmittel zur Verwendung innerhalb bestimmter Spannungsgrenzen ([1]), wenn die mit ihnen verbundenen Gefahren elektrischer Natur von den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten oder Durchführungsrechtakten erfasst werden.

(5) Um die Erreichung eines hohen Niveaus der funktionalen Sicherheit zu gewährleisten, erlässt die Kommission gemäß Artikel 75 delegierte Rechtsakte zu den speziellen Anforderungen für die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen gemäß Anhang II Teil B und stützt sich dabei gegebenenfalls auf die in Anhang VIII aufgeführten erhöhten Anforderungen für die funktionale Sicherheit. Die ersten entsprechenden delegierten Rechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2014 erlassen.

(6) Zur Harmonisierung der der in ►C1 Anhang II Teil B Nummer 18 ◄ aufgeführten Anforderungen und Prüfungen für die normale Lebensdauer zur Gewährleistung der Festigkeit der Fahrzeugstruktur erlässt die Kommission in einem zweiten Schritt bis zum 31. Dezember 2020 gemäß Artikel 75 einen delegierten Rechtsakt.

(7) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte zur Festlegung eines Musters für die Erklärung des Herstellers erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 73 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 23

Anforderungen für die Umweltverträglichkeit

(1) Der Hersteller stellt sicher, dass die von ihm hergestellten Fahrzeuge so ausgelegt, gefertigt und zusammengebaut sind, dass ihre Auswirkungen auf die Umwelt möglichst gering sind. Der Hersteller stellt sicher, dass typgenehmigte Fahrzeuge den Anforderungen für die Umweltverträglichkeit gemäß den Anhängen II, V und VI und während der Dauerhaltbarkeits-Laufleistung gemäß Anhang VII entsprechen.

([1]) ABl. L 374 vom 27.12.2006, S. 10.

▼B

(2) Der Hersteller stellt sicher, dass die Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten innerhalb der in Anhang IV aufgeführten Anwendungsterminen den Prüfverfahren und Prüfanforderungen gemäß Anhang V genügen, die in einem gemäß Absatz 12 dieses Artikels erlassenen delegierten Rechtsakt festgelegt werden.

(3) Der Hersteller stellt sicher, dass die Anforderungen für die Typgenehmigung bezüglich der Überprüfung der Voraussetzungen der Dauerhaltbarkeit eingehalten werden. Nach Wahl des Herstellers muss eines der nachstehenden Verfahren zur Prüfung der Dauerhaltbarkeit verwendet werden, um gegenüber der Genehmigungsbehörde den Nachweis zu erbringen, dass die Umweltverträglichkeit eines typgenehmigten Fahrzeugs dauerhaft ist:

a) tatsächliche Prüfung von Fahrzeugen auf ihre Dauerhaltbarkeit bei vollständigem Zurücklegen der Fahrstrecke:

Die Prüffahrzeuge legen die Gesamtfahrstrecke gemäß Anhang VII Teil A physisch vollständig zurück und werden nach dem Verfahren der Prüfung Typ V gemäß dem delegierten Rechtsakt geprüft, der gemäß Absatz 12 dieses Artikels erlassen wurde. Die Ergebnisse der Prüfung der Emissionen bis zur und einschließlich der vollständigen Fahrstrecke gemäß Anhang VII Teil A müssen unter den in Anhang VI Teil A aufgeführten ►C1 Grenzwerten für die Umweltverträglichkeitsprüfung ◄ liegen;

b) tatsächliche Prüfung von Fahrzeugen auf ihre Dauerhaltbarkeit bei teilweisem Zurücklegen der Fahrstrecke:

Die Prüffahrzeuge legen mindestens 50 % der Gesamtfahrstrecke gemäß Anhang VII Teil A physisch vollständig zurück und werden nach dem Verfahren der Prüfung Typ V gemäß dem delegierten Rechtsakt geprüft, der gemäß Absatz 12 dieses Artikels erlassen wurde. Gemäß diesem Rechtsakt werden die Prüfungsergebnisse auf die volle Fahrstrecke gemäß Anhang VII Teil A extrapoliert. Sowohl die Prüfungsergebnisse als auch die extrapolierten Ergebnisse müssen unter den in Anhang VI Teil A aufgeführten ►C1 Grenzwerten für die Umweltverträglichkeitsprüfung ◄ liegen;

▼M2

c) mathematisches Dauerhaltbarkeitsverfahren:

Bis zum 31. Dezember 2024 muss für jeden Emissionsbestandteil das Produkt des Verschlechterungsfaktors nach Anhang VII Teil B und des Ergebnisses der Umweltverträglichkeitsprüfung eines Fahrzeugs, das eine Fahrleistung von mehr als 100 km nach dem ersten Starten am Ende der Fertigungsstraße erbracht hat, niedriger sein als der Grenzwert für die Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anhang VI Teil A.

Ungeachtet des Unterabsatzes 1 muss — bei Neufahrzeugen ab dem 1. Januar 2020 und bei bestehenden Fahrzeugtypen ab dem 1. Januar 2021 — bis zum 31. Dezember 2024 für jeden Emissionsbestandteil das Produkt des Verschlechterungsfaktors nach Anhang VII Teil B und des Ergebnisses der Umweltverträglichkeitsprüfung eines Fahrzeugs mit einer Fahrleistung — nach dem ersten Starten des Fahrzeugs am Ende der Fertigungsstraße — von mehr als 2 500 km bei

▼M2

Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 130 km/h und von mehr als 3 500 km bei Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 130 km/h, niedriger sein als der Grenzwert für die Auspuffemissionen nach Anhang VI Teil A.

▼B

(4) Bis zum 1. Januar 2016 führt die Kommission eine umfassende Umweltverträglichkeitsstudie durch. Die Studie bewertet die Luftqualität und den Schadstoffanteil der Fahrzeuge der L-Klasse und deckt die Anforderungen der in Anhang V aufgeführten Prüfungen Typ I, IV, V, VII und VIII ab.

Darin werden die neuesten wissenschaftlichen Daten, die Forschungsergebnisse, die Modellbildung sowie die Kostenwirksamkeit mit Blick auf die Einführung endgültiger politischer Maßnahmen zusammengeführt und bewertet, indem die in Anhang IV festgelegte Anwendung der Euro-5-Norm und die in Anhang V, Anhang VI Teil A2, B2 und C2 und in Anhang VII festgelegten ►C1 Anforderungen an die Umweltverträglichkeit ◄ für die Euro-5-Norm hinsichtlich der Dauerhaltbarkeits-Laufleistung und der Verschlechterungsfaktoren bestätigt und endgültig festgelegt werden.

(5) Auf der Grundlage der Ergebnisse gemäß Absatz 4 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2016 einen Bericht über Folgendes vor:

a) die Termine für die Anwendung der Euro-5-Norm gemäß Anhang IV;

b) die Emissionsgrenzwerte der Euro-5-Norm gemäß Anhang VI Teil A2 und die OBD-Schwellenwerte gemäß Anhang VI Teil B2;

c) dass alle neuen Fahrzeugtypen der (Unter-)Klassen L3e, L5e, L6e-A und L7e-A auf Ebene der Euro-5-Norm neben OBD-I zusätzlich mit OBD-II ausgerüstet werden;

d) die Dauerhaltbarkeits-Laufleistung für die Euro-5-Norm gemäß Anhang VII Teil A und die Verschlechterungsfaktoren für die Euro-5-Norm gemäß Anhang VII Teil B.

Die Kommission unterbreitet angemessene Gesetzgebungsvorschläge unter Berücksichtigung dieses Berichts.

(6) Auf der Grundlage der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie erlässt die Kommission einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 75, in dem festgelegt wird, welche der (Unter-)Klassen L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B und L7e-C für die Euro-5-Norm der SHED-Prüfung oder Durchlässigkeitsprüfungen für Kraftstoffbehälter und Kraftstoffzufuhrleitungen mit den in Anhang VI Teil C2 genannten Grenzwerten unterzogen werden.

(7) Der Hersteller stellt sicher, dass Fahrzeuge der Klasse L für die Genehmigung und für Erweiterungen die geltenden Prüfungsanforderungen hinsichtlich der Umweltverträglichkeit gemäß Anhang V Teil A erfüllen.

▼B

(8) Hinsichtlich der Prüfung Typ I ist der einschlägige Emissionsgrenzwert für Krafträder der Unterklassen L3e-AxE (Enduro, x = 1, 2 oder 3) und L3e-AxT (Trial, x = 1, 2 oder 3) die Summe aus L_2 (THC) und L_2 (NO_x) aus Anhang VI Teil A. Die Ergebnisse der Prüfung der Emissionen (NO_x + THC) müssen kleiner oder gleich diesem Grenzwert (L_2 + L_2) sein.

(9) Fahrzeuge der Klasse L4e müssen den ►C1 Anforderungen an die Umweltverträglichkeit ◄ genügen, die in Anhang V für Fahrzeuge der Klasse L3e festgelegt sind, wobei in Bezug auf die in Anhang V genannten Prüfungen Typ I, IV, VII und VIII entweder die komplette Gruppe des angetriebenen Basisfahrzeugs mit Beiwagen oder lediglich das angetriebene Basisfahrzeug ohne Beiwagen geprüft wird.

(10) Der Hersteller gewährleistet, dass alle emissionsmindernden Einrichtungen für den Austausch zum Zeitpunkt ihres Inverkehrbringens oder ihrer Inbetriebnahme in der Union gemäß dieser Verordnung typgenehmigt sind.

(11) Die in den Absätzen 1 bis 10 genannten Anforderungen gelten für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten gemäß Anhang II.

(12) Um den Umweltschutz auf hohem Niveau sicherzustellen, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 75 delegierte Rechtsakte in Bezug auf die ausführlichen technischen Spezifikationen für die ►C1 Anforderungen an die Umweltverträglichkeit ◄ für die in den Absätzen 1, 2, 3, 6 und 7 dieses Artikels aufgeführten Aspekte, einschließlich Prüfverfahren, zu erlassen.

Artikel 24

Zusätzliche ►C1 Anforderungen an die Umweltverträglichkeit ◄ hinsichtlich der Treibhausgasemissionen und des Kraftstoffverbrauchs sowie des Verbrauchs an elektrischer Energie und der elektrischen Reichweite

(1) Kohlendioxid-(CO_2-)Emissionen werden vom Hersteller nach dem anwendbaren Emissions-Laborprüfzyklus ermittelt und vom Hersteller der Genehmigungsbehörde mitgeteilt. Der Kraftstoffverbrauch und/oder der Verbrauch an elektrischer Energie und die elektrische Reichweite werden entweder auf der Grundlage der Emissions-Laborprüfergebnisse bei der Typgenehmigung berechnet oder gemessen, vom Technischen Dienst bezeugt und der Genehmigungsbehörde mitgeteilt.

(2) Das CO_2-Messergebnis, der berechnete oder gemessene Kraftstoffverbrauch, der Verbrauch an elektrischer Energie und die elektrische Reichweite werden gemäß dem Durchführungsrechtsakt nach Artikel 27 Absatz 4 in die Beschreibungsmappe aufgenommen, und die entsprechenden Informationen werden auch in der Übereinstimmungsbescheinigung angegeben.

Der Hersteller stellt sicher, dass die Daten zu CO_2-Emission, Kraftstoffverbrauch, Verbrauch an elektrischer Energie und elektrischer Reichweite zusätzlich zu ihrer Angabe in der Übereinstimmungsbescheinigung dem Fahrzeugkäufer zum Zeitpunkt des Kaufs eines Neufahrzeugs in einem geeigneten Format nach ihrer Wahl bereitgestellt werden.

▼B

(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 75 delegierte Rechtsakte in Bezug auf die Anforderungen an die Prüfverfahren für die Prüfung Typ VII hinsichtlich der Verfahren zur Messung der CO_2-Emissionen und zur Berechnung und Messung des Kraftstoffverbrauchs, des Verbrauchs an elektrischer Energie und der elektrische Reichweite zu erlassen.

KAPITEL IV

EU-TYPGENEHMIGUNGSVERFAHREN

Artikel 25

Verfahren für die EU-Typgenehmigung

(1) Bei der Beantragung einer Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung kann der Hersteller zwischen den folgenden Verfahren wählen:

a) Mehrphasen-Typgenehmigung,

b) Einphasen-Typgenehmigung,

c) gemischte Typgenehmigung.

Zusätzlich kann der Hersteller von Fahrzeugen der Klassen gemäß Absatz 5 die Mehrstufen-Typgenehmigung wählen.

Für die Typgenehmigung von Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten kann nur das Verfahren der Einphasen-Typgenehmigung angewandt werden.

(2) Bei der Mehrphasen-Typgenehmigung werden schrittweise für sämtliche zum Fahrzeug gehörigen Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten die EU-Typgenehmigungen erteilt, was schließlich zur Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung führt.

(3) Bei der Einphasen-Typgenehmigung wird das gesamte Fahrzeug in einem einzigen Vorgang genehmigt.

(4) Die gemischte Typgenehmigung ist ein Mehrphasen-Typgenehmigungsverfahren, bei dem die Genehmigungen für ein System oder mehrere Systeme in der Schlussphase des Genehmigungsverfahrens für das gesamte Fahrzeug erteilt werden, ohne dass für diese Systeme EU-Typgenehmigungsbögen ausgestellt werden müssen.

(5) Beim Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahren bescheinigen eine oder mehrere Genehmigungsbehörden, dass — je nach Fertigungsstand — ein Typ eines unvollständigen oder vervollständigten Fahrzeugs den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen dieser Verordnung entspricht.

Eine Mehrstufen-Typgenehmigung wird für einen Typ eines unvollständigen oder vervollständigten Fahrzeugs erteilt, der mit den Angaben in der Beschreibungsmappe gemäß Artikel 27 übereinstimmt und, abhängig vom Fertigungsstand des Fahrzeugs, den technischen Anforderungen der in Anhang II aufgeführten einschlägigen Rechtsakte entspricht.

▼B

(6) Die Typgenehmigung für die letzte Fertigungsstufe wird erst erteilt, nachdem die Genehmigungsbehörde festgestellt hat, dass das in der letzten Fertigungsstufe typgenehmigte Fahrzeug zu diesem Zeitpunkt alle geltenden technischen Anforderungen erfüllt. Dies umfasst eine Dokumentenkontrolle aller Anforderungen, die von einer in einem mehrstufigen Verfahren erteilten Typgenehmigung für ein unvollständiges Fahrzeug abgedeckt werden, auch wenn diese für eine andere Fahrzeug(unter)klasse erteilt wird.

Die Mehrstufen-Genehmigung nach Absatz 1 Unterabsatz 2 gilt nur für Fahrzeuge der Unterklassen L2e -U, L4e, L5e-B, L6e-BU und L7e-CU.

(7) Die Wahl des Genehmigungsverfahrens berührt nicht die geltenden materiellen Anforderungen, die der genehmigte Fahrzeugtyp zu dem Zeitpunkt erfüllen muss, an dem die Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung erteilt wird.

(8) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 75 in Bezug auf die detaillierten Vorkehrungen für die Typgenehmigungsverfahren delegierte Rechtsakte zu erlassen. Die ersten entsprechenden delegierten Rechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2014 erlassen.

Artikel 26

Antrag auf Typgenehmigung

(1) Der Hersteller reicht den Antrag auf Typgenehmigung bei der Genehmigungsbehörde ein.

(2) Für ein und denselben Typ eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit kann nur ein einziger Antrag in nur einem einzigen Mitgliedstaat eingereicht werden.

(3) Für jeden zu genehmigenden Typ ist ein gesonderter Antrag einzureichen.

Artikel 27

Beschreibungsmappe

(1) Der Antragsteller legt der Genehmigungsbehörde eine Beschreibungsmappe vor.

(2) Die Beschreibungsmappe enthält folgende Unterlagen:

a) einen Beschreibungsbogen;

b) alle Daten, Zeichnungen, Fotos und sonstigen Informationen;

c) für Fahrzeuge die Angabe des oder der gewählten Verfahren nach Artikel 25 Absatz 1;

d) alle zusätzlichen Informationen, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Antragsverfahrens angefordert werden.

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

▼B

(4) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten Muster für den Beschreibungsbogen und die Beschreibungsmappe fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 73 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Die ersten entsprechenden Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2014 erlassen.

Artikel 28

Besondere Anforderungen für die Informationen, die für den Antrag auf Typgenehmigung gemäß den verschiedenen Verfahren beizubringen sind

(1) Ein Antrag auf Mehrphasen-Typgenehmigung umfasst eine Beschreibungsmappe gemäß Artikel 27 sowie sämtliche Typgenehmigungsbögen, die gemäß den in Anhang II aufgeführten jeweils anwendbaren Rechtsakten erforderlich sind.

Im Falle der Typgenehmigung eines Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit gemäß den in Anhang II aufgeführten anwendbaren Rechtsakten hat die Genehmigungsbehörde Zugang zu der zugehörigen Beschreibungsmappe, bis die Genehmigung entweder erteilt oder verweigert worden ist.

(2) Ein Antrag auf Einphasen-Typgenehmigung umfasst eine Beschreibungsmappe gemäß Artikel 27, die die einschlägigen Angaben gemäß den gemäß dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakten in Bezug auf diese jeweils anwendbaren Rechtsakte enthält.

(3) Im Falle eines gemischten Typgenehmigungsverfahrens liegen der Beschreibungsmappe ein oder mehrere Typgenehmigungsbögen bei, die gemäß den in Anhang II aufgeführten jeweils anwendbaren Rechtsakten erforderlich sind, und sie enthält, wenn kein Typgenehmigungsbogen vorgelegt wird, die einschlägigen Angaben gemäß den gemäß dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakten in Bezug auf diese jeweils anwendbaren Rechtsakte.

(4) Unbeschadet der Absätze 1, 2 und 3 sind für die Mehrstufen-Typgenehmigung folgende Angaben vorzulegen:

a) in der ersten Stufe diejenigen Teile der Beschreibungsmappe und diejenigen EU-Typgenehmigungsbögen, die den Fertigungsstand des Basisfahrzeugs betreffen;

b) in der zweiten und jeder weiteren Stufe diejenigen Teile der Beschreibungsmappe und diejenigen EU-Typgenehmigungsbögen, die die jeweilige Baustufe betreffen, sowie eine Kopie des EU-Typgenehmigungsbogens für das Fahrzeug, der für die vorangegangene Baustufe ausgestellt wurde, sowie ausführliche Angaben zu allen Änderungen oder Ergänzungen, die vom Hersteller am Fahrzeug vorgenommen wurden.

Die Angaben nach Unterabsatz 1 Buchstaben a oder b können gemäß Absatz 3 zur Verfügung gestellt werden.

(5) Die Genehmigungsbehörde kann vom Hersteller unter Angabe von Gründen zusätzliche Informationen anfordern, die für eine Entscheidung über die erforderlichen Prüfungen notwendig sind oder die die Durchführung dieser Prüfungen erleichtern.

▼B

KAPITEL V

DURCHFÜHRUNG DER EU-TYPGENEHMIGUNGSVERFAHREN

Artikel 29

Allgemeine Bestimmungen

(1) Die Genehmigungsbehörden erteilen eine EU-Typgenehmigung erst, nachdem sie die in Artikel 33 genannten Vorkehrungen zur Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion überprüft und sich vergewissert haben, dass der Typ eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit den geltenden Anforderungen entspricht.

(2) EU-Typgenehmigungen werden gemäß diesem Kapitel erteilt.

(3) Stellt eine Genehmigungsbehörde fest, dass ein Typ eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit zwar den erforderlichen Bestimmungen entspricht, aber dennoch ein erhebliches Risiko für die Sicherheit darstellt oder die Umwelt oder die öffentliche Gesundheit ernsthaft gefährden kann, so kann sie die Erteilung der EU-Typgenehmigung verweigern. In diesem Fall übermittelt sie den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten und der Kommission unverzüglich ausführliche Unterlagen mit einer Begründung ihrer Entscheidung und Belegen für ihre Feststellungen.

(4) Die EU-Typgenehmigungsbögen werden gemäß einem harmonisierten System nummeriert, das von der Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten festgelegt wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 73 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Die ersten entsprechenden Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2014 erlassen.

(5) Die Genehmigungsbehörde übermittelt innerhalb eines Monats nach Ausstellung eines EU-Typgenehmigungsbogens den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten für jeden Fahrzeugtyp, für den sie eine Genehmigung erteilt hat, mittels eines gemeinsamen sicheren elektronischen Austauschsystems eine Kopie des EU-Typgenehmigungsbogens einschließlich seiner Anlagen. Die Kopie kann auch die Form einer sicheren elektronischen Datei haben.

(6) Die Genehmigungsbehörde unterrichtet die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten unverzüglich über jede Verweigerung und jeden Entzug einer Fahrzeug-Typgenehmigung sowie über die Gründe hierfür.

(7) Die Genehmigungsbehörde übermittelt den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten alle drei Monate eine Liste der EU-Typgenehmigungen für Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die sie im vorangegangenen Dreimonatszeitraum erteilt, geändert, verweigert oder entzogen hat.

(8) Die Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, übermittelt auf Verlangen einer Genehmigungsbehörde eines anderen Mitgliedstaats dieser mittels eines gemeinsamen sicheren elektronischen Austauschsystems innerhalb eines Monats nach Eingang des Ersuchens eine Kopie des angeforderten EU-Typgenehmigungsbogens mit den zugehörigen Anlagen. Die Kopie kann auch die Form einer sicheren elektronischen Datei haben.

(9) Die Genehmigungsbehörde übermittelt die in den Absätzen 5 bis 8 genannten Angaben ebenfalls der Kommission, wenn diese dies verlangt.

▼B

(10) Die Genehmigungsbehörde stellt Beschreibungsunterlagen zusammen, die aus der Beschreibungsmappe sowie den Prüfberichten und allen weiteren vom Technischen Dienst oder der Genehmigungsbehörde im Zuge der Wahrnehmung ihrer Aufgaben der Beschreibungsmappe hinzugefügten Unterlagen bestehen. Die Beschreibungsunterlagen umfassen 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 aufeinander folgenden Schritte des EU-Typgenehmigungsverfahrens, insbesondere das Datum der Revisionen und Aktualisierungen, festgehalten werden. Die Genehmigungsbehörde hält die Informationen aus den Beschreibungsunterlagen nach dem Ende der Gültigkeit der betreffenden Genehmigung zehn Jahre lang bereit.

Artikel 30

Besondere Bestimmungen für den EU-Typgenehmigungsbogen

(1) Der EU-Typgenehmigungsbogen enthält Folgendes in Form von Anlagen:

a) die Beschreibungsunterlagen nach Artikel 29 Absatz 10,

▼M2

b) das Blatt mit den Prüfergebnissen,

▼B

c) Name(n), Unterschriftsprobe(n) und Dienststellung(en) der zur Unterzeichnung von Übereinstimmungsbescheinigungen berechtigten Person(en),

d) im Falle einer EU-Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung ein ausgefülltes Exemplar der Übereinstimmungsbescheinigung.

(2) Der EU-Typgenehmigungsbogen wird auf der Grundlage des Musters ausgestellt, das von der Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten festgelegt wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 73 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Die ersten entsprechenden Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2014 erlassen.

(3) Für jeden Fahrzeugtyp

a) füllt die Genehmigungsbehörde alle zutreffenden Abschnitte des EU-Typgenehmigungsbogens, einschließlich der Anlage mit den Prüfergebnissen, aus,

b) erstellt die Genehmigungsbehörde das Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen,

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

Die Kommission legt das Muster für die unter Buchstabe a genannte Anlage mit den Prüfergebnissen im Wege von Durchführungsrechtsakten fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 73 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Die ersten entsprechenden Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2014 erlassen.

(4) Im Falle einer EU-Typgenehmigung, die gemäß Artikel 40 mit einer Beschränkung ihrer Gültigkeit oder mit Ausnahmen von gewissen Bestimmungen dieser Verordnung oder der gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte verbunden ist, sind diese Beschränkungen oder Ausnahmen im EU-Typgenehmigungsbogen anzugeben.

▼B

(5) Wählt der Hersteller das gemischte Typgenehmigungsverfahren, so trägt die Genehmigungsbehörde in den Beschreibungsunterlagen die Angaben zu den gemäß den in Artikel 32 Absatz 1 genannten Durchführungsrechtsakten erstellten Prüfberichten ein, zu denen keine EU-Typgenehmigungsbögen vorliegen.

(6) Wählt der Hersteller das Einphasen-Typgenehmigungsverfahren, so erstellt die Genehmigungsbehörde eine Aufstellung der geltenden Anforderungen oder Rechtsakte und fügt sie dem EU-Typgenehmigungsbogen bei. Die Kommission legt das Muster für eine solche Aufstellung im Wege von Durchführungsrechtsakten fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 73 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Die ersten entsprechenden Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2014 erlassen.

Artikel 31

Spezifische Bestimmungen für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten

(1) Die EU-Typgenehmigung wird für ein System erteilt, das mit den Angaben in der Beschreibungsmappe übereinstimmt und den technischen Anforderungen der in Anhang II aufgeführten einschlägigen Rechtsakte entspricht.

(2) Die EU-Typgenehmigung in Bezug auf ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit wird für ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit erteilt, das/die mit den Angaben in der Beschreibungsmappe übereinstimmt und den technischen Anforderungen der in Anhang II aufgeführten einschlägigen Rechtsakte entspricht.

(3) Werden Bauteile oder selbstständige technische Einheiten — auch solche, die zur Reparatur oder Wartung eines Fahrzeugs bestimmt sind, — zugleich von einer System-Typgenehmigung in Bezug auf ein Fahrzeug erfasst, so ist für sie keine zusätzliche Genehmigung für ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit erforderlich, sofern dies in den in Anhang II aufgeführten einschlägigen Rechtsakten nicht ausdrücklich vorgesehen ist.

(4) Wenn ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit nur in Verbindung mit anderen Teilen des Fahrzeugs seine/ihre Funktion erfüllen kann oder nur in Verbindung mit anderen Teilen des Fahrzeugs ein besonderes Merkmal aufweist und daher die Einhaltung der Anforderungen nur dann geprüft werden kann, wenn das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit in Verbindung mit diesen anderen Fahrzeugteilen betrieben wird, muss der Geltungsbereich der EU-Typgenehmigung für das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit entsprechend eingeschränkt werden.

In diesem Fall muss der EU-Typgenehmigungsbogen Angaben zu etwaigen Beschränkungen für die Verwendung des Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit und zu besonderen Einbauvorschriften enthalten.

Stattet der Fahrzeughersteller das Fahrzeug mit einem solchen Bauteil oder einer solchen selbstständigen technischen Einheit aus, so wird die Einhaltung etwaiger Verwendungsbeschränkungen oder Einbauvorschriften anlässlich der Erteilung der Genehmigung für das Fahrzeug geprüft.

Artikel 32

Für die EU-Typgenehmigung erforderliche Prüfungen

(1) Die Einhaltung der technischen Vorschriften dieser Verordnung und der in Anhang II aufgeführten Rechtsakte wird durch geeignete Prüfungen nachgewiesen, die von den benannten Technischen Diensten durchgeführt werden.

▼B

Die Prüfverfahren gemäß Unterabsatz 1 sowie die für die Durchführung der Prüfungen vorgeschriebenen Spezialausrüstungen und -werkzeuge werden in den in Anhang II aufgeführten einschlägigen Rechtsakten beschrieben.

Die Form der Prüfberichte entspricht den allgemeinen Anforderungen, die von der Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 73 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Die ersten entsprechenden Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2014 erlassen.

(2) Der Hersteller stellt der Genehmigungsbehörde die Zahl von Fahrzeugen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten zur Verfügung, die gemäß den in Anhang II aufgeführten einschlägigen Rechtsakten für die Durchführung der vorgeschriebenen Prüfungen notwendig sind.

(3) Die erforderlichen Prüfungen werden an Fahrzeugen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten durchgeführt, die für den Typ, für den eine Genehmigung erteilt werden soll, repräsentativ sind.

Der Hersteller kann jedoch mit Zustimmung der Genehmigungsbehörde ein Fahrzeug, ein System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit wählen, das/die zwar nicht für den Typ, für den eine Genehmigung erteilt werden soll, repräsentativ ist, aber im Hinblick auf das geforderte Leistungsniveau eine Reihe der ungünstigsten Eigenschaften aufweist. Zur Erleichterung der Entscheidung im Auswahlprozess können virtuelle Prüfverfahren angewandt werden.

(4) Mit Zustimmung der Genehmigungsbehörde können auf Antrag des Herstellers virtuelle Prüfverfahren als Alternative zu den in Absatz 1 genannten Prüfverfahren in Bezug auf jene Anforderungen angewandt werden, die in den gemäß Absatz 6 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt werden.

(5) Virtuelle Prüfverfahren erfüllen die Bedingungen der gemäß Absatz 6 erlassenen delegierten Rechtsakte.

(6) Um sicherzustellen, dass die Ergebnisse virtueller Prüfungen genauso aussagekräftig sind wie die Ergebnisse physischer Prüfungen, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 75 in Bezug auf die Anforderungen, hinsichtlich derer virtuelle Prüfungen angewandt werden können, und die Bedingungen, unter denen solche virtuellen Prüfungen durchzuführen sind, delegierte Rechtsakte zu erlassen. Beim Erlass dieser delegierten Rechtsakte legt die Kommission gegebenenfalls die in Anhang XVI der Richtlinie 2007/46/EG vorgesehenen Anforderungen und Verfahren zugrunde.

Artikel 33

Übereinstimmung der Produktion

(1) Die Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt, ergreift die notwendigen Maßnahmen, um — erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten — zu überprüfen, ob geeignete Vorkehrungen getroffen wurden, um sicherzustellen, dass die hergestellten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten mit dem genehmigten Typ übereinstimmen.

(2) Die Genehmigungsbehörde, die eine EU-Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung erteilt, ergreift die notwendigen Maßnahmen, um zu überprüfen, dass die durch den Hersteller ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigungen Artikel 38 entsprechen. Zu diesem Zweck überprüft die Genehmigungsbehörde, dass eine ausreichende Zahl von Mustern von Übereinstimmungsbescheinigungen Artikel 38 entspricht und dass der Hersteller angemessene Vorkehrungen getroffen hat, um sicherzustellen, dass die Daten in den Übereinstimmungsbescheinigungen richtig sind.

▼B

(3) Die Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, ergreift bezüglich dieser Genehmigung die notwendigen Maßnahmen, um — erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten — zu überprüfen, ob die Vorkehrungen nach den Absätzen 1 und 2 weiterhin angemessen sind, damit die hergestellten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten weiterhin mit dem genehmigten Typ übereinstimmen und die Übereinstimmungsbescheinigungen Artikel 38 weiterhin entsprechen.

(4) Um sich zu vergewissern, dass die Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten dem genehmigten Typ entsprechen, 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 den Absätzen 1 und 2 genannten Vorkehrungen nicht angewandt werden, erheblich von den festgelegten Vorkehrungen und Kontrollplänen abweichen, nicht mehr angewandt oder nicht mehr als geeignet betrachtet werden, obwohl die Produktion nicht eingestellt wurde, so ergreift sie die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass das Verfahren zur Gewährleistung der Übereinstimmung der Produktion ordnungsgemäß eingehalten wird, oder sie entzieht die Typgenehmigung.

(6) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 75 in Bezug auf die detaillierten Vorkehrungen bezüglich der Übereinstimmung der Produktion delegierte Rechtsakte zu erlassen. Die ersten entsprechenden delegierten Rechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2014 erlassen.

KAPITEL VI

ÄNDERUNG VON EU-TYPGENEHMIGUNGEN

Artikel 34

Allgemeine Bestimmungen

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

Diese Genehmigungsbehörde entscheidet, welches der in Artikel 35 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 35 genannten 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.

▼B

Artikel 35

Revisionen und Erweiterungen von EU-Typgenehmigungen

(1) Ändern sich Angaben in den Beschreibungsunterlagen, ohne dass Kontrollen oder Prüfungen wiederholt werden müssen, so wird die Änderung als „Revision“ bezeichnet.

In diesen Fällen gibt die Genehmigungsbehörde, soweit erforderlich, die revidierten Seiten der Beschreibungsunterlagen heraus, auf denen die Art der Änderung und das Datum der Neuausgabe leicht ersichtlich sind. Eine konsolidierte, aktualisierte Fassung der Beschreibungsunterlagen mit einer ausführlichen Beschreibung der Änderungen erfüllt diese Anforderung.

(2) Eine Änderung wird als „Erweiterung“ bezeichnet, wenn sich in den Beschreibungsunterlagen vermerkte 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) neue Anforderungen aufgrund eines der in Anhang II aufgeführten Rechtsakte auf den genehmigten Fahrzeugtyp oder das genehmigte System oder Bauteil oder die genehmigte selbstständige technische Einheit Anwendung finden.

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

(3) Anlässlich der Herausgabe geänderter Seiten oder einer konsolidierten, aktualisierten Fassung ist das Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen, das dem Genehmigungsbogen 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) Sind die neuen, in Absatz 2 Buchstabe c genannten Anforderungen unter technischen Gesichtspunkten für den Fahrzeugtyp nicht von Belang oder betreffen sie eine andere Fahrzeugklasse als die, zu der das Fahrzeug gehört, so ist keine Änderung der Typgenehmigung für das Fahrzeug erforderlich.

Artikel 36

Herausgabe und Bekanntgabe von Änderungen

(1) Bei Erweiterung einer Typgenehmigung werden alle betroffenen Teile des EU-Typgenehmigungsbogens, seiner Anlagen und des Inhaltsverzeichnisses zu den Beschreibungsunterlagen aktualisiert. Der aktualisierte Genehmigungsbogen und seine Anlagen werden dem Antragsteller unverzüglich ausgestellt.

(2) Im Falle einer Revision stellt die Genehmigungsbehörde dem Antragsteller unverzüglich die revidierten Dokumente oder die konsolidierte, aktualisierte Fassung, gegebenenfalls einschließlich des geänderten Inhaltsverzeichnisses zu den Beschreibungsunterlagen, aus.

(3) Die Genehmigungsbehörde unterrichtet die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten nach den in Artikel 29 genannten Verfahren von allen an EU-Typgenehmigungen vorgenommenen Änderungen.

▼B

KAPITEL VII

GÜLTIGKEIT EINER EU-TYPGENEHMIGUNG

Artikel 37

Erlöschen der Gültigkeit

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

(2) Eine EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge verliert ihre Gültigkeit in jedem der folgenden Fälle:

a) wenn neue Anforderungen, die für den genehmigten Fahrzeugtyp gelten, für die Bereitstellung auf dem Markt, die Zulassung oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen verbindlich werden und eine entsprechende Aktualisierung der Typgenehmigung nicht möglich ist,

b) wenn die Produktion des genehmigten Fahrzeugs freiwillig endgültig eingestellt wird,

c) wenn die Gültigkeitsdauer der Genehmigung aufgrund einer Beschränkung gemäß Artikel 40 Absatz 6 befristet ist;

d) wenn die Genehmigung gemäß Artikel 33 Absatz 5, Artikel 49 Absatz 1 oder Artikel 52 Absatz 4 entzogen wurde.

(3) Wird nur eine Variante innerhalb eines Typs oder nur eine Version innerhalb einer Variante ungültig, so wird die EU-Typgenehmigung für das fragliche Fahrzeug nur für die betroffene Variante oder Version ungültig.

(4) Wird die Produktion eines bestimmten Fahrzeugtyps endgültig eingestellt, muss der Hersteller die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung für dieses Fahrzeug erteilt hat, davon in Kenntnis setzen.

Innerhalb eines Monats nach Erhalt einer Mitteilung nach Unterabsatz 1 unterrichtet die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung für das Fahrzeug 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 EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge ungültig wird.

Die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, teilt den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten unverzüglich alle sachdienlichen Angaben mit, damit gegebenenfalls Artikel 44 angewandt werden kann.

Die Mitteilung nach Unterabsatz 2 enthält insbesondere das Herstellungsdatum und die Fahrzeug-Identifizierungsnummer des letzten hergestellten Fahrzeugs.

KAPITEL VIII

ÜBEREINSTIMMUNGSBESCHEINIGUNG UND KENNZEICHNUNGEN

Artikel 38

Übereinstimmungsbescheinigung

(1) Der Hersteller in seiner Eigenschaft als Inhaber einer EU-Typgenehmigung für ein Fahrzeug legt jedem vollständigen, unvollständigen oder vervollständigten Fahrzeug, das in Übereinstimmung mit dem genehmigten Fahrzeugtyp hergestellt wurde, eine Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform bei.

▼B

Eine solche Bescheinigung wird dem Käufer kostenlos zusammen mit dem Fahrzeug ausgehändigt. Ihre Aushändigung darf nicht von einer ausdrücklichen Aufforderung oder von der Vorlage zusätzlicher Informationen beim Hersteller abhängig gemacht werden.

Der Fahrzeughersteller stellt dem Fahrzeughalter in den zehn Jahren nach dem Fertigungsdatum des Fahrzeugs auf Antrag gegen Entgelt ein Duplikat der Übereinstimmungsbescheinigung aus, wobei dieses Entgelt die Kosten der Ausstellung nicht übersteigen darf. Jedes Duplikat ist auf der Vorderseite deutlich sichtbar mit dem Vermerk „Duplikat“ zu kennzeichnen.

(2) Der Hersteller verwendet das Muster für eine Übereinstimmungsbescheinigung, das die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten festlegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 73 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Die Übereinstimmungsbescheinigung muss fälschungssicher sein. Zu diesem Zweck ist in den Durchführungsrechtakten festzulegen, dass das für die Bescheinigung verwendete Papier durch verschiedene drucktechnische Sicherungen geschützt sein muss. Die ersten entsprechenden Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2014 erlassen.

(3) Die Übereinstimmungsbescheinigung ist in mindestens einer der Amtssprachen der Union abzufassen. Jeder Mitgliedstaat kann verlangen, dass die Übereinstimmungsbescheinigung in seine Amtssprache(n) übersetzt wird.

(4) Die zur Unterzeichnung von Übereinstimmungsbescheinigungen berechtigte(n) Person(en) gehört/gehören der Organisation des Herstellers an und ist/sind von der Unternehmensleitung ordnungsgemäß ermächtigt, für den Hersteller die volle rechtliche Verantwortung bezüglich Konstruktion und Bau eines Fahrzeugs oder bezüglich der Übereinstimmung der Produktion des Fahrzeugs zu übernehmen.

(5) Die Übereinstimmungsbescheinigung ist vollständig auszufüllen und darf hinsichtlich der Nutzung des Fahrzeugs keine anderen als die in dieser Verordnung oder einem der gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte vorgesehenen Beschränkungen enthalten.

(6) Im Falle eines unvollständigen oder vervollständigten Fahrzeugs trägt der Hersteller nur diejenigen Angaben in die Übereinstimmungsbescheinigung ein, die in der betreffenden Genehmigungsstufe zu ergänzen oder zu ändern sind, und fügt dieser Bescheinigung gegebenenfalls alle Übereinstimmungsbescheinigungen der vorangegangenen Genehmigungsstufen bei.

(7) Die Übereinstimmungsbescheinigung für Fahrzeuge, die nach Artikel 40 Absatz 2 genehmigt wurden, muss in ihrem Titel folgenden Zusatz tragen: „Für vollständige/vervollständigte Fahrzeuge, die nach Artikel 40 Absatz 4 der 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 typgenehmigt wurden (vorläufige Genehmigung)“.

(8) Die in den in Absatz 2 genannten Durchführungsrechtsakten festgelegte Übereinstimmungsbescheinigung muss für Fahrzeuge, die nach Artikel 42 typgenehmigt wurden, in ihrem Titel folgenden Zusatz tragen: „Für vollständige/vervollständigte Fahrzeuge, die als Kleinserienfahrzeuge typgenehmigt wurden“; in der Nähe dieses Zusatzes ist das Herstellungsjahr gefolgt von einer fortlaufenden Nummer anzubringen, die zwischen 1 und der in Anhang III genannten höchstzulässigen Stückzahl liegt und angibt, um das wievielte zulässige Fahrzeug im betreffenden Jahr gefertigten Serie es sich handelt.

▼B

(9) Unbeschadet des Absatzes 1 kann der Hersteller der Zulassungsstelle jedes Mitgliedstaats die Übereinstimmungsbescheinigung auch in elektronischer Form übermitteln.

Artikel 39

Gesetzlich vorgeschriebenes Schild mit der entsprechenden Kennzeichnung für Fahrzeuge und Typgenehmigungszeichen für Bauteile oder selbstständige technische Einheiten

(1) Der Hersteller eines Fahrzeugs versieht jedes in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellte Fahrzeug mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Schild mit der entsprechenden Kennzeichnung, die gemäß dem nach Absatz 3 erlassenen einschlägigen Durchführungsrechtsakt erforderlich ist.

(2) Der Hersteller eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit versieht alle in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellten Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten, auch wenn sie Bestandteil von Systemen sind, mit dem Typgenehmigungszeichen, das nach dem gemäß dieser Verordnung erlassenen einschlägigen Durchführungsrechtsakt oder der einschlägigen UN-ECE-Regelung vorgeschrieben ist.

Ist kein Typgenehmigungszeichen erforderlich, so bringt der Hersteller mindestens seinen Firmennamen oder sein Firmenzeichen, die Typennummer oder eine Identifizierungsnummer an.

(3) Das gesetzlich vorgeschriebene Schild und das EU-Typgenehmigungszeichen müssen dem Muster entsprechen, das von der Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten festgelegt wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 73 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Die ersten entsprechenden Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2014 erlassen.

KAPITEL IX

AUSNAHMEN FÜR NEUE TECHNIKEN ODER NEUE KONZEPTE

Artikel 40

Ausnahmen für neue Techniken oder neue Konzepte

(1) Der Hersteller kann eine EU-Typgenehmigung für den Typ eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit beantragen, bei dem neue Techniken oder neue Konzepte verwirklicht sind, die mit einem oder mehreren der in Anhang II aufgeführten Rechtsakte unvereinbar sind.

(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 System, dem Bauteil oder der selbstständigen technischen Einheit verwirklichten Techniken oder Konzepte mit einem oder mehreren der in Anhang II aufgeführten Rechtsakte unvereinbar sind;

b) in dem Antrag werden die Auswirkungen der neuen Technik auf die Sicherheit und den Umweltschutz sowie die Maßnahmen beschrieben, durch die sichergestellt wird, dass Sicherheit und Umweltschutz mindestens in dem gleichen Maße gewährleistet sind wie durch die Anforderungen, 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.

▼B

(3) Für Ausnahmen von einer solchen EU-Typgenehmigung für neue Techniken oder neue Konzepte ist eine Autorisierung der Kommission erforderlich. Diese Autorisierung wird im Wege eines Durchführungsrechtsakts erteilt. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 73 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(4) Solange die Kommission nicht über die Autorisierung entschieden hat, kann die Genehmigungsbehörde bereits die EU-Typgenehmigung erteilen, die jedoch vorläufig ist, nur in dem Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats gültig ist und für einen Fahrzeugtyp gilt, der unter die beantragte Ausnahme fällt. Die Genehmigungsbehörde setzt die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten umgehend davon in Kenntnis und übermittelt ihnen gleichzeitig die in Absatz 2 genannten Unterlagen.

Der vorläufige Charakter und die räumlich begrenzte Gültigkeit sind aus dem Kopf des Typgenehmigungsbogens und aus dem Kopf der Übereinstimmungsbescheinigung ersichtlich. Die Kommission kann zur Bereitstellung harmonisierter Muster für den Typgenehmigungsbogen und die Übereinstimmungsbescheinigung für die Zwecke dieses Absatzes Durchführungsrechtsakte erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 73 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(5) Andere Genehmigungsbehörden können beschließen, die in Absatz 4 genannte vorläufige Genehmigung in ihrem Hoheitsgebiet schriftlich anzuerkennen.

(6) Gegebenenfalls wird in der in Absatz 3 genannten Autorisierung der Kommission angegeben, ob sie in irgendeiner Weise beschränkt ist. Die Gültigkeitsdauer der Typgenehmigung beträgt in jedem Fall mindestens 36 Monate.

(7) Beschließt die Kommission, die Autorisierung zu verweigern, so teilt die Genehmigungsbehörde dem Inhaber der vorläufigen Typgenehmigung nach Absatz 4 unverzüglich mit, dass die vorläufige Genehmigung sechs Monate nach dem Tag des Beschlusses der Kommission über die Verweigerung aufgehoben wird.

Fahrzeuge, die in Übereinstimmung mit der vorläufigen Genehmigung vor deren Ungültigwerden hergestellt wurden, dürfen jedoch in jedem Mitgliedstaat, der die vorläufige Genehmigung anerkannt hat, in Verkehr gebracht, zugelassen oder in Betrieb genommen werden.

Artikel 41

Anschließende Anpassung der delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte

(1) Autorisiert die Kommission die die Genehmigung einer Ausnahme gemäß Artikel 40, so unternimmt sie unverzüglich die notwendigen Schritte, um die betreffenden delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte an den technischen Fortschritt anzupassen.

Betrifft die Ausnahme nach Artikel 40 eine UN-ECE-Regelung, so unterbreitet die Kommission einen Vorschlag zur Änderung der betreffenden UN-ECE-Regelung gemäß dem Verfahren des Geänderten Übereinkommens von 1958.

(2) Sobald die einschlägigen Rechtsakte geändert sind, werden alle Beschränkungen in dem Beschluss der Kommission zur Autorisierung der Ausnahme aufgehoben.

Wurden die notwendigen Schritte zur Anpassung der delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte nicht unternommen, so kann die Kommission auf Antrag des Mitgliedstaats, der die Genehmigung erteilt hat, im Wege eines Beschlusses in Form eines gemäß dem in Artikel 73 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassenen Durchführungsrechtsakts den Mitgliedstaat autorisieren, die Gültigkeitsdauer der Typgenehmigung zu verlängern.

▼B

KAPITEL X

KLEINSERIENFAHRZEUGE

Artikel 42

Nationale Kleinserien-Typgenehmigung

(1) Der Hersteller kann eine nationale Kleinserien-Typgenehmigung für einen Fahrzeugtyp im Rahmen der in Anhang III festgelegten jährlichen Mengen beantragen. Diese festgelegten Mengen gelten für die Bereitstellung auf dem Markt, die Zulassung oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen des genehmigten Typs auf dem Markt eines jeden Mitgliedstaats in einem bestimmten Jahr.

(2) Bei dem in Absatz 1 genannten Fahrzeugtyp können die Mitgliedstaaten von der Anwendung einer oder mehrerer materieller Anforderungen eines oder mehrerer der in Anhang II aufgeführten delegierten Rechtsakte absehen, sofern sie einschlägige alternative Anforderungen festlegen.

Unter „alternativen Anforderungen“ sind Verwaltungsvorschriften und technische Anforderungen zu verstehen, die darauf abzielen, — so weit, wie es praktisch machbar ist — das gleiche Maß an funktionaler Sicherheit, Umweltschutz und Sicherheit am Arbeitsplatz zu gewährleisten wie die Vorschriften eines oder mehrerer der in Anhang II aufgeführten delegierten Rechtsakte.

Bei dem in Absatz 1 genannten Fahrzeugtyp können die Mitgliedstaaten von der Anwendung einer oder mehrerer Verwaltungsvorschriften dieser Verordnung oder der gemäß dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakte absehen.

Ein Mitgliedstaat darf nur aus begründetem Anlass von der Anwendung der in diesem Absatz genannten Bestimmungen absehen.

(3) Im Hinblick auf die nationale Typgenehmigung von Fahrzeugen nach diesem Artikel werden Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die gemäß den in Anhang II aufgeführten Rechtsakten typgenehmigt wurden, akzeptiert.

(4) Der Typgenehmigungsbogen für Fahrzeuge, die gemäß diesem Artikel typgenehmigt wurden, wird gemäß dem in Artikel 30 Absatz 2 genannten Muster abgefasst, darf in seinem Kopf aber nicht die Bezeichnung „EU-Typgenehmigungsbogen für Fahrzeuge“ tragen und muss Angaben dazu enthalten, inwieweit nach Absatz 2 von der Anwendung von Vorschriften abgesehen wurde. Typgenehmigungsbögen sind gemäß dem in Artikel 29 Absatz 4 genannten harmonisierten System zu nummerieren.

(5) Der Typgenehmigungsbogen muss Angaben zur Art der Ausnahmen nach Absatz 2 Unterabsätze 1 und 3 enthalten.

(6) Die nationale Kleinserien-Typgenehmigung gilt nur für das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, dessen Genehmigungsbehörde sie erteilt hat.

(7) Auf Antrag des Herstellers wird jedoch den Genehmigungsbehörden der vom Hersteller angegebenen Mitgliedstaaten per Einschreiben oder E-Mail eine Kopie des Typgenehmigungsbogens und der zugehörigen Anlagen übermittelt.

▼B

(8) Die Genehmigungsbehörden der vom Hersteller angegebenen Mitgliedstaaten entscheiden binnen drei Monaten nach Eingang des Antrags nach Absatz 7, ob sie die Typgenehmigung anerkennen. Sie teilen der Genehmigungsbehörde, die die nationale Kleinserien-Typgenehmigung erteilt hat, ihre Entscheidung förmlich mit.

(9) Die Genehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten akzeptieren die nationale Typgenehmigung, sofern sie keinen begründeten Anlass zu der Annahme haben, dass die nationalen technischen Anforderungen, nach denen das Fahrzeug genehmigt wurde, ihren eigenen Anforderungen nicht gleichwertig sind.

(10) Auf Ersuchen eines Antragstellers, der ein Fahrzeug mit einer nationalen Kleinserien-Typgenehmigung in einem anderen Mitgliedstaat in Verkehr bringen oder zulassen will, übermittelt die Genehmigungsbehörde, die die nationale Kleinserien-Typgenehmigung erteilt hat, der nationalen Behörde des anderen Mitgliedstaats eine Kopie des Typgenehmigungsbogens einschließlich der Beschreibungsunterlagen. Die Absätze 8 und 9 finden Anwendung.

KAPITEL XI

BEREITSTELLUNG AUF DEM MARKT, ZULASSUNG ODER INBETRIEBNAHME

Artikel 43

Bereitstellung auf dem Markt, Zulassung oder Inbetriebnahme von Fahrzeugen

Unbeschadet der Artikel 46 und 47 dürfen Fahrzeuge, für die die EU-Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung vorgeschrieben ist oder für die der Hersteller eine solche Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung erhalten hat, nur dann auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung nach Artikel 38 versehen sind.

Die Bereitstellung auf dem Markt oder die Inbetriebnahme unvollständiger Fahrzeuge ist zulässig, die für die Fahrzeugzulassung zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten können für solche Fahrzeuge jedoch die Zulassung verweigern und ihre Benutzung im Straßenverkehr untersagen.

Artikel 44

Bereitstellung auf dem Markt, Zulassung oder Inbetriebnahme von Fahrzeugen einer auslaufenden Serie

(1) Innerhalb der in den Absätzen 2 und 4 festgelegten höchstzulässigen Stückzahlen und Frist für auslaufende Serien dürfen Fahrzeuge, die einem Fahrzeugtyp entsprechen, dessen EU-Typgenehmigung gemäß Artikel 37 nicht mehr gültig ist, auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen werden.

▼M2

Unterabsatz 1 gilt nur für Fahrzeuge, die sich im Gebiet der Union befinden und für die zum Zeitpunkt ihrer Herstellung eine gültige EU-Typgenehmigung bestand, die aber weder zugelassen noch in Betrieb genommen wurden, bevor diese EU-Typgenehmigung ungültig wurde.

▼B

(2) Absatz 1 gilt bei vollständigen Fahrzeugen für einen Zeitraum von 24 Monaten, bei vervollständigten Fahrzeugen für einen Zeitraum von 30 Monaten, ab dem Tag des Ungültigwerdens der EU-Typgenehmigung.

▼B

(3) Ein Hersteller, der Absatz 1 in Anspruch nehmen will, muss dies bei der nationalen Behörde eines jeden Mitgliedstaats beantragen, in dem solche Fahrzeuge auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen werden sollen. In diesem Antrag ist darzulegen, aus welchen technischen oder wirtschaftlichen Gründen die Fahrzeuge den neuen Anforderungen für die Typgenehmigung nicht entsprechen können.

Die betroffene nationale Behörde entscheidet innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Antrags, ob und für welche Stückzahl sie die Zulassung dieser Fahrzeuge in ihrem Hoheitsgebiet gestattet.

(4) Die Zahl der Fahrzeuge einer auslaufenden Serie darf 10 % der Zahl der in den zwei vorangegangenen Jahren zugelassenen Fahrzeuge oder die Zahl von 100 Fahrzeugen pro Mitgliedstaat nicht überschreiten, wobei die höhere Zahl maßgeblich ist.

(5) Ein eigener Vermerk, aus dem hervorgeht, dass es sich um Fahrzeuge einer auslaufenden Serie handelt, ist auf der Übereinstimmungsbescheinigung der gemäß diesem Verfahren in Betrieb genommenen Fahrzeuge anzubringen.

(6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Zahl der Fahrzeuge, die nach dem Verfahren dieses Artikels auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen werden sollen, wirksam überwacht wird.

(7) Dieser Artikel ist nur anwendbar, wenn die Produktion aufgrund des Erlöschens der Gültigkeit der Typgenehmigung in dem in Artikel 37 Absatz 2 Buchstabe a genannten Fall eingestellt wurde.

▼M3

Artikel 44a

Besondere Bestimmungen für Fahrzeuge aus einer auslaufenden Serie als Antwort auf die COVID-19-Pandemie

(1) Abweichend von Artikel 44 und vorbehaltlich der Absätze 2, 3 und 4 des vorliegenden Artikels dürfen Fahrzeuge, die einem Fahrzeugtyp entsprechen, dessen EU-Typgenehmigung am 1. Januar 2021 gemäß Artikel 37 Absatz 2 Buchstabe a ungültig wird, bis zum 31. Dezember 2021 als Fahrzeuge aus einer auslaufenden Serie auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen werden.

(2) Die Zahl der Fahrzeuge aus einer auslaufenden Serie gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels darf die Zahl der Fahrzeuge mit einer EU-Typgenehmigung, die am 1. Januar 2021 gemäß Artikel 37 Absatz 2 Buchstabe a ungültig wird, und die sich am 15. März 2020 im Lagerbestand befanden, nicht überschreiten.

(3) Ein Hersteller, der die Ausnahmeregelung nach Absatz 1 in Anspruch nehmen möchte, reicht bei der nationalen Behörde jedes Mitgliedstaats, in dem die betreffenden Fahrzeuge auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen werden sollen, einen Antrag ein, in dem die Zahl der Fahrzeuge aus einer auslaufenden Serie angegeben ist, für die die Ausnahme nach Absatz 1 beantragt wird.

▼M3

Die betreffende nationale Behörde entscheidet innerhalb eines Monats nach Eingang des Antrags, ob und in welcher Zahl diese Fahrzeuge aus einer auslaufenden Serie in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen werden.

(4) In der Übereinstimmungsbescheinigung für die nach Absatz 1 in Betrieb genommenen Fahrzeuge wird ein besonderer Eintrag vorgenommen, mit dem diese Fahrzeuge als „2021 — Fahrzeuge aus einer auslaufenden Serie“ näher bestimmt werden.

(5) Bis 1. Juli 2021 teilen die Mitgliedstaaten der Kommission mit, für wie viele Fahrzeuge der Status „aus einer auslaufenden Serie“ nach diesem Artikel gewährt wurde.

▼B

Artikel 45

Bereitstellung auf dem Markt oder Inbetriebnahme von Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten

(1) Bauteile oder selbstständige technische Einheiten dürfen nur dann auf dem Markt bereitgestellt oder in Betrieb genommen werden, wenn sie den Anforderungen der in Anhang II aufgeführten einschlägigen Rechtsakte entsprechen und ordnungsgemäß gemäß Artikel 39 gekennzeichnet sind.

(2) Absatz 1 gilt nicht für Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die speziell für Neufahrzeuge ausgelegt und gebaut sind, die nicht unter diese Verordnung fallen.

(3) Abweichend von Absatz 1 können die Mitgliedstaaten die Bereitstellung auf dem Markt oder die Inbetriebnahme von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten gestatten, die gemäß Artikel 40 von der Anwendung einer oder mehrerer Bestimmungen dieser Verordnung ausgenommen wurden oder für den Einbau in Fahrzeuge bestimmt sind, für die eine Genehmigung gemäß Artikel 42 erteilt wurde, die diese Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten selbst betrifft.

(4) Abweichend von Absatz 1 und soweit in dieser Verordnung oder in einem der gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte nichts anderes bestimmt ist, können die Mitgliedstaaten die Bereitstellung auf dem Markt oder die Inbetriebnahme von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten gestatten, die für den Einbau in Fahrzeuge bestimmt sind, für die zum Zeitpunkt ihrer Bereitstellung auf dem Markt oder ihrer Inbetriebnahme weder nach dieser Verordnung noch nach der Richtlinie 2002/24/EG eine Typgenehmigung erforderlich war.

▼B

KAPITEL XII

SCHUTZKLAUSELN

Artikel 46

Verfahren zur Behandlung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten, mit denen ein erhebliches Risiko verbunden ist, auf nationaler Ebene

(1) Sind die Marktüberwachungsbehörden eines Mitgliedstaats gemäß Artikel 20 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 tätig geworden oder haben sie hinreichenden Grund zu der Annahme, dass ein/eine von dieser Verordnung erfasste(s) Fahrzeug, System, Bauteil oder selbstständige technische Einheit die Gesundheit oder Sicherheit von Menschen oder andere im öffentlichen Interesse schützenswerte Aspekte, die unter diese Verordnung fallen, erheblich gefährdet, so beurteilt die Genehmigungsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat, ob das/die betreffende Fahrzeug, System, Bauteil oder selbstständige technische Einheit alle in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen erfüllt. Die betroffenen Wirtschaftsakteure arbeiten uneingeschränkt mit den Genehmigungs- und/oder den Marktüberwachungsbehörden zusammen.

Gelangt die Genehmigungsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat, im Verlauf dieser Beurteilung zu dem Ergebnis, dass das Fahrzeug, System, Bauteil oder die selbstständige technische Einheit nicht die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt, so fordert sie unverzüglich den betroffenen Wirtschaftsakteur dazu auf, innerhalb einer der Art des Risikos angemessenen Frist alle geeigneten Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, um die Übereinstimmung des Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit mit diesen Anforderungen herzustellen, es/sie vom Markt zu nehmen oder zurückzurufen.

Artikel 21 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 gilt für die in Unterabsatz 2 dieses Absatzes genannten Maßnahmen.

(2) Sind die Genehmigungsbehörden der Auffassung, dass sich die Nichtübereinstimmung nicht auf das Hoheitsgebiet ihres Mitgliedstaats beschränkt, so unterrichten sie die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten über die Ergebnisse der Beurteilung und die Maßnahmen, zu denen sie den Wirtschaftsakteur aufgefordert haben.

(3) Der Wirtschaftsakteur gewährleistet, dass sich alle geeigneten Korrekturmaßnahmen, die er ergreift, auf sämtliche nichtübereinstimmenden Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten erstrecken, die er in der Union in Verkehr gebracht oder zugelassen hat oder für deren Inbetriebnahme er verantwortlich ist.

(4) Ergreift der betreffende Wirtschaftsakteur innerhalb der in Absatz 1 Unterabsatz 2 genannten Frist keine angemessenen Korrekturmaßnahmen, so treffen die nationalen Behörden alle geeigneten Maßnahmen, um die Bereitstellung auf dem Markt, die Zulassung oder die Inbetriebnahme der nichtübereinstimmenden Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten auf ihrem nationalen Markt zu untersagen oder einzuschränken, sie vom Markt zu nehmen oder zurückzurufen.

(5) Die nationalen Behörden unterrichten die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich von den in Absatz 4 vorgesehenen Maßnahmen.

▼B

Aus den Informationen gehen alle verfügbaren Angaben hervor, insbesondere die Daten für die Identifizierung des/der nichtübereinstimmenden Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder selbstständigen technischen Einheit, seine/ihre Herkunft, die Art der behaupteten Nichtübereinstimmung und des Risikos sowie die Art und Dauer der ergriffenen nationalen Maßnahmen und die Argumente des betroffenen Wirtschaftsakteurs. Die Genehmigungsbehörden geben insbesondere an, ob die Nichtübereinstimmung auf eine der folgenden Ursachen zurückzuführen ist:

a) das Fahrzeug, System, Bauteil oder die selbstständige technische Einheit erfüllt Anforderungen hinsichtlich der Gesundheit oder Sicherheit von Menschen, des Umweltschutzes oder anderer im öffentlichen Interesse schützenswerter Aspekte gemäß dieser Verordnung nicht;

b) die in Anhang II aufgeführten einschlägigen Rechtsakte weisen Mängel auf.

(6) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten innerhalb eines Monats über alle erlassenen Maßnahmen und jede weitere ihnen vorliegende Information zur Nichtübereinstimmung des Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit sowie, falls sie der gemeldeten nationalen Maßnahme nicht zustimmen, über ihre Einwände.

(7) Erhebt ein anderer Mitgliedstaat oder die Kommission innerhalb eines Monats nach Erhalt der in Absatz 6 dieses Artikels genannten Informationen einen Einwand gegen eine Maßnahme eines Mitgliedstaats, so unterzieht die Kommission diese Maßnahme einer Bewertung nach Artikel 47.

(8) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass unverzüglich geeignete beschränkende Maßnahmen hinsichtlich des/der betreffenden Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder selbstständigen technischen Einheit getroffen werden, wie etwa die Rücknahme des Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit von ihrem Markt.

Artikel 47

Schutzklauselverfahren der Union

(1) Wurden im Zuge des Verfahrens gemäß Artikel 46 Absätze 3 und 4 Einwände gegen eine Maßnahme eines Mitgliedstaats erhoben oder ist die Kommission der Auffassung, dass eine nationale Maßnahme nicht mit dem Unionsrecht vereinbar ist, so nimmt die Kommission nach Konsultation der Mitgliedstaaten und des/der betroffenen Wirtschaftsakteurs/-akteure unverzüglich eine Beurteilung der nationalen Maßnahme vor. Anhand der Ergebnisse dieser Beurteilung fasst die Kommission gemäß dem in Artikel 73 Absatz 2 genannten Prüfverfahren einen Beschluss darüber, ob sie die nationale Maßnahme als gerechtfertigt betrachtet oder nicht.

Die Kommission teilt ihren Beschluss allen Mitgliedstaaten und dem/den betroffenen Wirtschaftsakteur(en) mit.

(2) Hält die Kommission die nationale Maßnahme für gerechtfertigt, so ergreifen alle Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass das/die nichtübereinstimmende Fahrzeug, System, Bauteil oder selbstständige technische Einheit vom Markt genommen wird, und unterrichten die Kommission darüber. Hält sie die nationale Maßnahme nicht für gerechtfertigt, so muss der betreffende Mitgliedstaat die Maßnahme gemäß dem Beschluss nach Absatz 1 zurücknehmen oder anpassen.

▼B

(3) Wird die nationale Maßnahme als gerechtfertigt erachtet und mit Mängeln dieser Verordnung oder der gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte begründet, so schlägt die Kommission geeignete Maßnahmen wie folgt vor:

a) Handelt es sich um gemäß dieser Verordnung erlassene delegierte Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte, schlägt die Kommission die notwendigen Änderungen an dem betreffenden Rechtsakt vor;

b) handelt es sich um UN-ECE-Regelungen, schlägt die Kommission gemäß dem nach dem Geänderten Übereinkommen von 1958 geltenden Verfahren die erforderlichen Änderungen an den betreffenden UN-ECE-Regelungen vor.

Artikel 48

Übereinstimmende Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die ein erhebliches Risiko darstellen

(1) Stellt ein Mitgliedstaat nach einer Beurteilung gemäß Artikel 46 Absatz 1 fest, dass Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten ein erhebliches Risiko für die Sicherheit von Menschen darstellen oder die Umwelt oder die öffentliche Gesundheit ernsthaft gefährden, obwohl sie den für sie geltenden Anforderungen entsprechen oder ordnungsgemäß gekennzeichnet sind, fordert er den betroffenen Wirtschaftsakteur dazu auf, alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um dafür zu sorgen, dass das/die betreffende Fahrzeug, System, Bauteil oder selbstständige technische Einheit beim Inverkehrbringen, bei der Zulassung oder nach der Inbetriebnahme kein solches Risiko mehr darstellt oder dass es/sie innerhalb einer der Art des Risikos angemessenen, vertretbaren Frist vom Markt genommen oder zurückgerufen wird. Der Mitgliedstaat kann die Zulassung solcher Fahrzeuge verweigern, solange der Hersteller nicht alle geeigneten Maßnahmen ergriffen hat.

(2) Im Falle von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten nach Absatz 1 gewährleistet der Wirtschaftsakteur, dass hinsichtlich aller derartigen Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten, die in der Union in Verkehr gebracht, zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, Korrekturmaßnahmen ergriffen werden.

(3) Der Mitgliedstaat gemäß Absatz 1 unterrichtet die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten innerhalb eines Monats über alle verfügbaren Angaben, insbesondere über die für die Identifizierung des betreffenden Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder der betreffenden selbstständigen technischen Einheit erforderlichen Daten, die Herkunft und die Lieferkette des Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit, die Art des Risikos sowie die Art und Dauer der ergriffenen nationalen Maßnahmen.

(4) Die Kommission konsultiert unverzüglich die Mitgliedstaaten und den/die betroffenen Wirtschaftsakteur(e) sowie insbesondere die Genehmigungsbehörde, die die Typgenehmigung erteilt hat, und nimmt eine Beurteilung der ergriffenen nationalen Maßnahme vor. Anhand der Ergebnisse dieser Beurteilung entscheidet die Kommission, ob sie die in Absatz 1 genannte nationale Maßnahme als gerechtfertigt betrachtet oder nicht, und schlägt, soweit erforderlich, geeignete Maßnahmen vor.

(5) Die Kommission richtet ihren Beschluss an alle Mitgliedstaaten und teilt ihn diesen und dem/den betroffenen Wirtschaftsakteur(en) unverzüglich mit.

▼B

Artikel 49

Nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmende Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten

(1) Stimmen neue Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die mit einer Übereinstimmungsbescheinigung oder einem Genehmigungszeichen versehen sind, nicht mit dem genehmigten Typ überein, so ergreift die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, die notwendigen Maßnahmen, einschließlich eines Entzugs der Typgenehmigung, um sicherzustellen, dass die hergestellten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten mit dem jeweils genehmigten Typ in Übereinstimmung gebracht werden.

(2) Für die Zwecke des Absatzes 1 gelten Abweichungen von den Angaben im EU-Typgenehmigungsbogen oder in den Beschreibungsunterlagen als Nichtübereinstimmung mit dem genehmigten Typ.

(3) Weist eine Genehmigungsbehörde nach, dass neue Fahrzeuge, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die mit einer Übereinstimmungsbescheinigung oder einem Genehmigungszeichen aus einem anderen Mitgliedstaat versehen sind, nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmen, so kann sie die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, auffordern, sich zu vergewissern, dass die hergestellten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten weiterhin mit dem jeweils genehmigten Typ 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 hierzu notwendigen Maßnahmen.

(4) Die Genehmigungsbehörde fordert die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung für ein System, ein Bauteil, eine selbstständige technische Einheit oder ein unvollständiges Fahrzeug erteilt hat, in folgenden Fällen auf, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die hergestellten Fahrzeuge wieder mit dem genehmigten Typ in Übereinstimmung gebracht werden:

a) im Falle einer EU-Typgenehmigung für ein Fahrzeug, wenn die Nichtübereinstimmung eines Fahrzeugs ausschließlich auf die Nichtübereinstimmung eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit zurückzuführen ist;

b) im Falle einer Mehrstufen-Typgenehmigung, wenn die Nichtübereinstimmung eines vervollständigten Fahrzeugs ausschließlich auf die Nichtübereinstimmung eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit, das/die Bestandteil des unvollständigen Fahrzeugs ist, oder auf die Nichtübereinstimmung des unvollständigen Fahrzeugs selbst zurückzuführen ist.

(5) Bei Erhalt einer derartigen Aufforderung ergreift die betroffene Genehmigungsbehörde möglichst bald, spätestens aber innerhalb von drei Monaten ab dem Datum der Aufforderung die hierzu notwendigen Maßnahmen, erforderlichenfalls unter Mitwirkung der auffordernden Genehmigungsbehörde.

(6) Wird eine Nichtübereinstimmung festgestellt, so ergreift die Genehmigungsbehörde des Mitgliedstaats, der die EU-Typgenehmigung für das System, das Bauteil, die selbstständige technische Einheit oder die Genehmigung für das unvollständige Fahrzeug erteilt hat, die in Absatz 1 genannten Maßnahmen.

Die Genehmigungsbehörden unterrichten einander innerhalb eines Monats von jedem Entzug einer EU-Typgenehmigung und den Gründen hierfür.

(7) 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 Kommission wird laufend davon unterrichtet und führt erforderlichenfalls geeignete Konsultationen durch, um eine Lösung herbeizuführen.

▼B

Artikel 50

Inverkehrbringen und Inbetriebnahme von Teilen oder Ausrüstungen, von denen ein erhebliches Risiko für das einwandfreie Funktionieren wesentlicher Systeme ausgehen kann

(1) Teile oder Ausrüstungen, von denen ein erhebliches Risiko für das einwandfreie Funktionieren von Systemen ausgehen kann, die für die Sicherheit des Fahrzeugs oder für seine Umweltverträglichkeit von wesentlicher Bedeutung sind, dürfen nicht in Verkehr gebracht, zugelassen oder in Betrieb genommen werden und müssen verboten werden, es sei denn, für sie wurde von einer Genehmigungsbehörde eine Autorisierung gemäß Artikel 51 Absätze 1 und 4 erteilt.

(2) Damit die einheitliche Anwendung von Absatz 1 gewährleistet wird, kann die Kommission Durchführungsrechtsakte im Hinblick auf die Erstellung einer Liste derartiger Teile oder Ausrüstungen erlassen, wobei sie sich auf die verfügbaren Informationen und insbesondere auf die von den Mitgliedstaaten zu den nachstehenden Aspekten gemachten Angaben stützt:

a) Vorhandensein eines erheblichen Risikos für die Sicherheit oder die Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen, die mit den betreffenden Teilen oder Ausrüstungen ausgestattet sind;

b) mögliche Auswirkungen, die eine eventuelle Autorisierungspflicht für Teile oder Ausrüstungen aufgrund dieses Artikels für Verbraucher und Hersteller im Zubehör- und Ersatzteilmarkt hätte.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 73 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(3) Absatz 1 findet keine Anwendung auf Originalteile oder -ausrüstungen und auf Teile oder Ausrüstungen, die gemäß einem der in Anhang II aufgeführten Rechtsakte typgenehmigt wurden, es sei denn, dass sich die Genehmigung auf andere als die in Absatz 1 erfassten Aspekte bezieht.

Absatz 1 gilt nicht für Teile oder Ausrüstungen, die ausschließlich für Rennfahrzeuge hergestellt werden, die nicht für die Nutzung auf öffentlichen Straßen bestimmt sind. Sind die in einer gemäß einem Durchführungsrechtsakt nach Absatz 2 erstellten Liste verzeichneten Teile oder Ausrüstungen sowohl für Rennzwecke als auch für die Nutzung auf Straßen bestimmt, dürfen diese Teile oder Ausrüstungen der Öffentlichkeit nicht für die Verwendung in Straßenfahrzeugen zur Verfügung gestellt werden, es sei denn, sie erfüllen die Anforderungen dieses Artikels. Die Kommission erlässt gegebenenfalls Vorschriften für die Kennzeichnung der in diesem Absatz genannten Teile oder Ausrüstungen.

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 75 in Bezug auf die Anforderungen, die die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Teile und Ausrüstungen erfüllen müssen, delegierte Rechtsakte zu erlassen.

Diese Anforderungen können auf die in Anhang II aufgeführten Rechtsakte gegründet sein oder in einem Vergleich zwischen den Teilen oder Ausrüstungen und der Umweltverträglichkeit und dem Sicherheitsniveau des Originalfahrzeugs bzw. dessen Teilen bestehen. In beiden Fällen muss mit den Anforderungen sichergestellt werden, dass die Teile oder Ausrüstungen das Funktionieren der Systeme, die für die Sicherheit des Fahrzeugs oder seine Umweltverträglichkeit von wesentlicher Bedeutung sind, nicht beeinträchtigen.

▼B

Artikel 51

Teile oder Ausrüstungen, von denen ein erhebliches Risiko für das einwandfreie Funktionieren wesentlicher Systeme ausgehen kann — weitere Anforderungen

(1) Für die Zwecke des Artikels 50 Absatz 1 reicht der Hersteller von Teilen oder Ausrüstungen bei der Genehmigungsbehörde einen Antrag ein, dem ein von einem benannten Technischen Dienst erstellter Prüfbericht beigefügt ist, mit dem bescheinigt wird, dass die Teile oder Ausrüstungen, für die eine Autorisierung beantragt wird, die in Artikel 50 Absatz 4 genannten Anforderungen erfüllen. Der Hersteller darf je Typ und Teil nur einen einzigen Antrag bei nur einer einzigen Genehmigungsbehörde einreichen.

Die Genehmigungsbehörde, die eine Autorisierung erteilt hat, übermittelt auf Ersuchen der zuständigen Behörde eines anderen Mitgliedstaats mittels eines gemeinsamen sicheren elektronischen Austauschsystems innerhalb eines Monats nach Eingang des Ersuchens eine Kopie der angeforderten Bescheinigung der Autorisierung mit den zugehörigen Anlagen. Die Kopie kann auch die Form einer sicheren elektronischen Datei haben.

(2) Der Antrag muss Angaben zum Hersteller der Teile oder Ausrüstungen, Angaben zum Typ, die Identifizierungs- und Teilnummern der Teile oder Ausrüstungen, den Namen des Fahrzeugherstellers, die Typbezeichnung des Fahrzeugs und gegebenenfalls das Baujahr oder alle sonstigen Informationen enthalten, die die Identifizierung des Fahrzeugs ermöglichen, das mit den Teilen oder Ausrüstungen ausgestattet werden soll.

Ist die Genehmigungsbehörde unter Berücksichtigung des Prüfberichts und weiterer Nachweise zu der Überzeugung gelangt, dass die betreffenden Teile oder Ausrüstungen den in Artikel 50 Absatz 4 genannten Anforderungen entsprechen, so autorisiert sie das Inverkehrbringen der Teile oder Ausrüstungen und ihre Inbetriebnahme vorbehaltlich des Absatzes 4 Unterabsatz 2 dieses Artikels.

Die Genehmigungsbehörde stellt dem Hersteller unverzüglich eine entsprechende Bescheinigung aus.

(3) Die Kommission kann zur Festlegung eines Musters und eines Nummerierungssystems für die Bescheinigung nach Absatz 2 Unterabsatz 3 Durchführungsrechtsakte erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 73 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(4) Der Hersteller teilt der Genehmigungsbehörde, die die Autorisierung erteilt hat, unverzüglich jede Änderung mit, die sich auf die Bedingungen auswirkt, unter denen die Autorisierung erteilt wurde. Die Genehmigungsbehörde entscheidet dann, ob die Autorisierung geändert oder neu ausgestellt werden muss und ob weitere Prüfungen erforderlich sind.

Der Hersteller ist dafür verantwortlich, dass die Teile oder Ausrüstungen jederzeit unter den Bedingungen hergestellt werden, aufgrund deren die Autorisierung erteilt wurde.

(5) Vor der Erteilung jeder Autorisierung prüft die Genehmigungsbehörde, ob zufriedenstellende Vorkehrungen getroffen wurden und Verfahren bestehen, die eine wirksame Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion gewährleisten.

Stellt die Genehmigungsbehörde fest, dass die Bedingungen für die Erteilung der Autorisierung nicht mehr erfüllt sind, fordert sie den Hersteller auf, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die Teile und Ausrüstungen wieder in Übereinstimmung gebracht werden. Erforderlichenfalls entzieht sie die Autorisierung.

▼B

(6) Alle Meinungsverschiedenheiten zwischen Genehmigungsbehörden verschiedener Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit der in Absatz 2 Unterabsatz 2 genannten Autorisierung werden der Kommission zur Kenntnis gebracht. Nach Anhörung der Genehmigungsbehörden ergreift die Kommission geeignete Maßnahmen zur Beilegung der Meinungsverschiedenheiten, was erforderlichenfalls auch die Aufforderung zum Entzug der Autorisierung einschließen kann.

(7) Solange die in Artikel 50 Absatz 2 genannte Liste nicht erstellt ist, dürfen die Mitgliedstaaten ihre nationalen Bestimmungen über Teile oder Ausrüstungen beibehalten, die das einwandfreie Funktionieren von Systemen, die für die Sicherheit des Fahrzeugs oder seine Umweltverträglichkeit von wesentlicher Bedeutung sind, beinträchtigen können.

Artikel 52

Rückruf von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten

(1) Muss ein Hersteller, dem eine EU-Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung erteilt wurde, in Verkehr gebrachte oder zugelassene Fahrzeuge oder solche, für deren Inbetriebnahme er verantwortlich war, gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 zurückrufen, weil von einem System, einem Bauteil oder einer selbstständigen technischen Einheit, mit denen diese Fahrzeuge ausgerüstet sind, ein erhebliches Risiko für die Sicherheit, die öffentliche Gesundheit oder die Umwelt ausgeht, unabhängig davon, ob sie nach dieser Verordnung ordnungsgemäß genehmigt sind, oder weil von einem Teil, für das keine besonderen Anforderungen im Typgenehmigungsrecht bestehen, ein erhebliches Risiko für die Sicherheit, die öffentliche Gesundheit oder die Umwelt ausgeht, so teilt dieser Hersteller dies unverzüglich der Genehmigungsbehörde mit, die die Genehmigung für die Fahrzeuge erteilt hat.

(2) Muss ein Hersteller von Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten, dem eine EU-Typgenehmigung erteilt wurde, in Verkehr gebrachte Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten oder solche, für deren Inbetriebnahme er verantwortlich war, gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 zurückrufen, weil von ihnen ein erhebliches Risiko für die Sicherheit, die Sicherheit am Arbeitsplatz, die öffentliche Gesundheit oder die Umwelt ausgeht, unabhängig davon, ob sie nach dieser Verordnung ordnungsgemäß genehmigt sind, so teilt der Hersteller dies unverzüglich der Genehmigungsbehörde mit, die die Genehmigung dafür erteilt hat.

(3) Der Hersteller muss der Genehmigungsbehörde Abhilfemaßnahmen vorschlagen, die geeignet sind, das in den Absätzen 1 und 2 genannte erhebliche Risiko zu beseitigen. Die Genehmigungsbehörde unterrichtet die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten unverzüglich über die vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen.

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

(4) Ist die betreffende Genehmigungsbehörde der Ansicht, dass die Abhilfemaßnahmen nicht ausreichen oder zu langsam umgesetzt werden, so teilt sie dies unverzüglich der Genehmigungsbehörde mit, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat.

▼B

Daraufhin informiert die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, den Hersteller. Wenn der Hersteller 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 53

Bekanntgabe von Entscheidungen und Rechtsbehelfe

(1) Jede Entscheidung aufgrund dieser Verordnung und jede Entscheidung, durch die eine EU-Typgenehmigung verweigert oder entzogen, die Zulassung verweigert, das Inverkehrbringen, die Zulassung oder die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs verboten oder beschränkt oder die Rücknahme eines Fahrzeugs vom Markt gefordert wird, ist genau zu begründen.

(2) Jede Entscheidung ist den Beteiligten unter Angabe der in dem betreffenden Mitgliedstaat nach geltendem Recht vorgesehenen Rechtsbehelfe und der Rechtsbehelfsfristen bekannt zu geben.

KAPITEL XIII

INTERNATIONALE REGELUNGEN

Artikel 54

Für die EU-Typgenehmigung erforderliche UN-ECE-Regelungen

(1) UN-ECE-Regelungen oder deren Änderungen, denen die Union zugestimmt hat oder denen die Union beigetreten ist und die in dieser Verordnung oder in den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten aufgeführt sind, sind Bestandteil der Anforderungen für die EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge.

(2) Die Genehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten erkennen die nach den in Absatz 1 genannten UN-ECE-Regelungen erteilten Genehmigungen und gegebenenfalls die einschlägigen Genehmigungszeichen anstelle der Genehmigungen und Genehmigungszeichen an, die gemäß dieser Verordnung und den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten erteilt wurden.

(3) Hat die Union für die Zwecke der EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge einer UN-ECE-Regelung oder Änderungen daran zugestimmt, so erlässt die Kommission gemäß Artikel 75 einen delegierten Rechtsakt, um die UN-ECE-Regelung oder die Änderungen daran verbindlich zu machen und diese Verordnung oder die gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte entsprechend zu ändern.

In diesem delegierten Rechtsakt werden auch die Zeitpunkte angegeben, ab denen die UN-ECE-Regelung oder die Änderungen daran verbindlich gelten, und erforderlichenfalls Übergangsbestimmungen festgelegt.

Die Kommission erlässt gesonderte delegierte Rechtsakte im Hinblick auf die verbindliche Anwendung von UN-ECE-Regelungen.

▼B

KAPITEL XIV

TECHNISCHE INFORMATIONEN

Artikel 55

Für Nutzer bestimmte Informationen

(1) Technische Informationen des Herstellers in Bezug auf Angaben, die in dieser Verordnung oder in den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten oder Durchführungsrechtsakten vorgesehen sind, dürfen nicht von den Angaben abweichen, die von der Genehmigungsbehörde genehmigt worden sind.

(2) Wenn ein gemäß dieser Verordnung erlassener delegierter Rechtsakt oder Durchführungsrechtsakt dies vorsieht, stellt der Hersteller den Nutzern alle relevanten Informationen und erforderlichen Anweisungen zur Verfügung, aus denen alle mit einem Fahrzeug, System, Bauteil oder einer selbstständigen technischen Einheit verbundenen besonderen Nutzungsbedingungen oder Nutzungseinschränkungen zu ersehen sind.

(3) Die in Absatz 2 genannten Informationen sind in der Amtssprache oder den Amtssprachen des Mitgliedstaates abzufassen, in dem das Fahrzeug in Verkehr gebracht, zugelassen oder in Betrieb genommen wird. Sie sind in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde in die Betriebsanleitung aufzunehmen.

Artikel 56

Für Hersteller von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten bestimmte Informationen

(1) Der Fahrzeughersteller muss den Herstellern von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten alle Angaben, gegebenenfalls auch Zeichnungen, zur Verfügung stellen, die in den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten oder Durchführungsrechtsakten genannt sind und für die EU-Typgenehmigung von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten oder für den Erhalt einer Autorisierung nach Artikel 50 benötigt werden.

Der Fahrzeughersteller kann Hersteller von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten vertraglich zur Geheimhaltung von Informationen verpflichten, die nicht öffentlich zugänglich sind, einschließlich der Informationen, die Rechte des geistigen Eigentums betreffen.

(2) Ist ein Hersteller von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten Inhaber eines EU-Typgenehmigungsbogens, in dem nach Artikel 31 Absatz 4 auf Nutzungseinschränkungen und/oder besondere Einbauvorschriften hingewiesen wird, so stellt er dem Fahrzeughersteller alle diesbezüglichen Informationen zur Verfügung.

Wenn ein gemäß dieser Verordnung erlassener delegierter Rechtsakt dies vorsieht, fügt der Hersteller von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten den von ihm hergestellten Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten Hinweise auf Nutzungseinschränkungen und/oder besondere Einbauvorschriften bei.

▼B

KAPITEL XV

ZUGANG ZU REPARATUR- UND WARTUNGSINFORMATIONEN

Artikel 57

Pflichten des Herstellers

(1) Der Hersteller gewährt unabhängigen Wirtschaftsakteuren über Internetseiten unter Verwendung eines standardisierten Formats uneingeschränkten Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen auf leicht und unverzüglich zugängliche Weise. Insbesondere ist dieser Zugang so zu gestalten, dass gegenüber dem Zugang der autorisierten Händler und Reparaturbetriebe oder der Informationsbereitstellung keine Diskriminierung der unabhängigen Wirtschaftsakteure stattfindet. Diese Pflicht gilt nicht für Fahrzeuge, die als Kleinserienfahrzeug genehmigt wurden.

(2) Solange die Kommission keinen gemeinsamen Standard erlassen hat, sind die Informationen nach Absatz 1 durchgängig so verfügbar zu machen, dass sie von unabhängigen Wirtschaftsakteuren mit zumutbarem Aufwand verarbeitet werden können.

Der Hersteller stellt unabhängigen Wirtschaftsakteuren und autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben ebenfalls Weiterbildungsmaterial zur Verfügung.

(3) Die in Absatz 1 genannten Informationen umfassen mindestens alle folgenden Elemente:

a) eine eindeutige Fahrzeug-Identifizierungsnummer,

b) Servicehandbücher mit Reparatur- und Wartungsaufzeichnungen sowie Serviceplänen,

c) technische Anleitungen und technische Kundendienst-Rundschreiben,

d) Informationen über Bauteile und Diagnose (z. B. untere und obere Grenzwerte für Messungen),

e) Schaltpläne,

f) die Fehlercodes des Diagnosesystems einschließlich herstellerspezifischer Codes,

g) die für den Fahrzeugtyp geltende Software-Identifikation und die für diesen geltenden Kalibrierungsprüfwerte,

h) Informationen über Spezialwerkzeuge und -geräte und mithilfe herstellerspezifischer Einrichtungen übermittelte Informationen,

i) Informationen über Datenspeicherung und bidirektionale Kontroll- und Prüfdaten,

j) Arbeitseinheiten.

(4) Autorisierte Händler oder Reparaturbetriebe, die zum Vertriebsnetz eines Fahrzeugherstellers gehören, gelten im Sinne dieser Verordnung insoweit als unabhängige Wirtschaftsakteure, als sie Wartungs- und Reparaturarbeiten an Fahrzeugen ausführen, die nicht von dem Hersteller stammen, zu dessen Vertriebsnetz sie gehören.

(5) Reparatur- und Wartungsinformationen müssen außer während der Wartung des Informationssystems jederzeit zur Verfügung stehen.

▼B

(6) Für die Zwecke der Herstellung und Instandhaltung von OBD-kompatiblen Ersatzteilen oder für die Instandhaltung benötigten Teilen und Diagnose- und Prüfgeräten stellt der Fahrzeughersteller allen interessierten Herstellern oder Reparaturbetrieben von Bauteilen und Diagnose- und Prüfgeräten die einschlägigen OBD- sowie Reparatur- und Wartungsinformationen diskriminierungsfrei zur Verfügung.

(7) Für die Zwecke der Entwicklung und Herstellung von Fahrzeugausrüstungen für mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge stellt der Fahrzeughersteller den betroffenen Herstellern, Einbaubetrieben und Reparaturbetrieben von Ausrüstungen für mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge die einschlägigen OBD- sowie Reparatur- und Wartungsinformationen diskriminierungsfrei zur Verfügung.

(8) Beantragt ein Hersteller für ein Fahrzeug die EU-Typgenehmigung, so muss er der Genehmigungsbehörde die Einhaltung dieser Verordnung bezüglich der nach diesem Artikel erforderlichen Informationen nachweisen.

Stehen diese Informationen nicht zur Verfügung oder entsprechen sie nicht dieser Verordnung und den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten, wenn eine EU-Typgenehmigung beantragt wird, so stellt der Hersteller die fehlenden Informationen innerhalb von sechs Monaten nach Erteilung der Typgenehmigung zur Verfügung.

Der Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, um ein Muster einer Bescheinigung über den Zugang zu OBD- sowie Reparatur- und Wartungsinformationen festzulegen, mit der der Hersteller gegenüber der Genehmigungsbehörde die Einhaltung der entsprechenden Bestimmungen nachweist. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 73 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(9) Wird die Einhaltung dieser Verordnung innerhalb der in Absatz 8 Unterabsatz 2 genannten Frist nicht nachgewiesen, so trifft die Genehmigungsbehörde geeignete Maßnahmen, um für die Einhaltung dieser Verordnung zu sorgen.

(10) Der Hersteller macht Änderungen und Ergänzungen seiner Reparatur- und Wartungsinformationen auf seinen Internetseiten zum selben Zeitpunkt zugänglich, zu dem er sie seinen autorisierten Reparaturbetrieben zur Verfügung stellt.

(11) Werden Reparatur- und Wartungsaufzeichnungen über ein Fahrzeug in einer zentralen Datenbank des Fahrzeugherstellers oder in einer für diesen unterhaltenen zentralen Datenbank gespeichert, haben unabhängige Reparaturbetriebe unentgeltlichen Zugang zu derartigen Aufzeichnungen und haben die Möglichkeit, Informationen über von ihnen durchgeführte Reparatur- und Wartungsarbeiten einzugeben.

(12) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 75 delegierte Rechtsakte in Bezug auf die ausführlichen Anforderungen für den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen zu erlassen, insbesondere technische Spezifikationen darüber, wie Fahrzeugreparatur- und Wartungsinformationen bereitzustellen sind.

Artikel 58

Pflichten bei mehreren Typgenehmigungsinhabern

(1) Bei der Mehrphasen-Typgenehmigung oder der Mehrstufen-Typgenehmigung ist der für die jeweilige Typgenehmigung verantwortliche Hersteller auch für die Übermittlung der Reparaturinformationen betreffend das jeweilige System, das jeweilige Bauteil, die jeweilige selbstständige technische Einheit oder die jeweilige Stufe sowohl an den Endhersteller als auch an unabhängige Wirtschaftsakteure verantwortlich.

▼B

(2) Der Endhersteller ist für die Bereitstellung von Informationen über das gesamte Fahrzeug an unabhängige Wirtschaftsakteure verantwortlich.

Artikel 59

Gebühren für den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen

(1) Der Hersteller kann für den Zugang zu den unter diese Verordnung fallenden Reparatur- und Wartungsinformationen eine angemessene und verhältnismäßige Gebühr erheben. Eine Gebühr ist nicht angemessen oder verhältnismäßig, wenn der Umfang der Nutzung dieser Informationen durch den unabhängigen Wirtschaftsakteur nicht berücksichtigt wird und sie daher eine abschreckende Wirkung zeigt.

(2) Der Hersteller bietet den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für einen Tag, einen Monat oder ein Jahr an, wobei die Gebühr nach der Dauer des gewährten Zugangs gestaffelt ist.

Artikel 60

Forum für Fragen des Zugangs zu Fahrzeuginformationen

Der Tätigkeitsbereich des durch Artikel 13 Absatz 9 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge ([1]) eingerichteten Forums für Fragen des Zugangs zu Fahrzeuginformationen wird auf die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallenden Fahrzeuge ausgedehnt.

Anhand von Nachweisen für eine absichtliche oder unbeabsichtigte missbräuchliche Verwendung von OBD- sowie Reparatur- und Wartungsinformationen berät das in Absatz 1 genannte Forum die Kommission im Hinblick auf Maßnahmen zur Verhinderung einer derartigen missbräuchlichen Verwendung.

KAPITEL XVI

BENENNUNG UND NOTIFIZIERUNG VON TECHNISCHEN DIENSTEN

Artikel 61

Anforderungen für Technische Dienste

(1) Die benennenden Genehmigungsbehörden stellen sicher, dass ein Technischer Dienst vor seiner Benennung nach Artikel 63 die Anforderungen der Absätze 2 bis 9 dieses Artikels erfüllt.

(2) Unbeschadet des Artikels 64 Absatz 1 wird ein Technischer Dienst nach dem nationalen Recht eines Mitgliedstaats gegründet und ist mit Rechtspersönlichkeit ausgestattet.

(3) Bei einem Technischen Dienst muss es sich um einen unabhängigen Dritten handeln, der mit dem Prozess des Entwurfs und der Herstellung, Lieferung oder Wartung eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit, das/die er bewertet, in keinerlei Verbindung steht.

([1]) ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1.

▼B

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

(4) Ein Technischer Dienst, seine oberste Leitungsebene und die Mitarbeiter, die für die Erfüllung von Tätigkeiten, für die sie gemäß Artikel 63 Absatz 1 benannt sind, zuständig sind, dürfen nicht Konstrukteur, Hersteller, Lieferant oder Wartungsbetrieb der von ihnen zu bewertenden Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten sein oder an diesen Tätigkeiten beteiligte Parteien vertreten. Dies schließt nicht die Verwendung von in Absatz 3 dieses Artikels genannten und bereits einer Bewertung unterzogenen Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten, die für die Tätigkeit des Technischen Dienstes nötig sind, oder die Verwendung solcher Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten zum persönlichen Gebrauch aus.

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

(5) Technische Dienste und ihre Mitarbeiter führen die Tätigkeitskategorien, für die sie benannt wurden, mit der größtmöglichen beruflichen Sorgfalt und der vorauszusetzenden fachlichen Kompetenz in dem betreffenden Bereich durch; sie dürfen keinerlei Einflussnahme, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, die sich auf ihre Beurteilung oder die Ergebnisse ihrer Bewertungsarbeit auswirken könnte, vor allem keiner Einflussnahme, die von Personen oder Personengruppen ausgeht, die ein Interesse am Ergebnis dieser Tätigkeiten haben.

(6) Ein Technischer Dienst muss in der Lage sein, alle Tätigkeitskategorien, für die er gemäß Artikel 63 Absatz 1 benannt wurde, durchzuführen, indem er zur Zufriedenheit der benennenden Genehmigungsbehörde nachweist, 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 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, die bei Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten zur Anwendung kommt, und der Tatsache, dass es sich bei dem Produktionsprozess um eine Massenfertigung oder Serienproduktion handelt, 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.

▼B

Zudem muss er gegenüber der benennenden Genehmigungsbehörde nachweisen, dass er die in den gemäß Artikel 65 erlassenen delegierten Rechtsakten aufgeführten Normen einhält, die für die Tätigkeitskategorien, für die er benannt wird, relevant sind.

(7) Die Unparteilichkeit des Technischen Dienstes, seiner obersten Leitungsebene und seines Bewertungspersonals wird garantiert. Sie dürfen keine Tätigkeit ausüben, die ihre Unabhängigkeit bei der Beurteilung oder ihre Integrität im Zusammenhang mit den Tätigkeitskategorien, für die sie benannt werden, beeinträchtigen kann.

(8) Technische Dienste schließen eine Haftpflichtversicherung für ihre Tätigkeiten ab, sofern die Haftpflicht nicht aufgrund der nationalen Rechtsvorschriften vom Mitgliedstaat übernommen wird oder der Mitgliedstaat selbst unmittelbar für die Konformitätsbewertung verantwortlich ist.

(9) Informationen, welche die Mitarbeiter eines Technischen Dienstes bei der Durchführung ihrer Aufgaben gemäß dieser Verordnung oder einer nationalen Durchführungsvorschrift dazu erhalten, fallen unter die berufliche Schweigepflicht außer gegenüber der benennenden Genehmigungsbehörde oder im Fall anderslautender Bestimmungen der Rechtsvorschriften der Union oder des Mitgliedstaats. Eigentumsrechte müssen geschützt werden.

Artikel 62

Zweigunternehmen von Technischen Diensten und Vergabe von Unteraufträgen

(1) Ein Technischer Dienst darf nur mit Zustimmung der benennenden Genehmigungsbehörde einige seiner Tätigkeiten, für die er gemäß Artikel 63 Absatz 1 benannt wurde, an einen Unterauftragnehmer vergeben oder von einem Zweigunternehmen durchführen lassen.

(2) Vergibt ein Technischer Dienst bestimmte Aufgaben im Zusammenhang mit den Tätigkeitskategorien, für die er benannt wurde, an Unterauftragnehmer oder überträgt er diese einem Zweigunternehmen, so stellt er sicher, dass der Unterauftragnehmer oder das Zweigunternehmen die Anforderungen von Artikel 61 erfüllt, und unterrichtet die benennende Genehmigungsbehörde entsprechend.

(3) Ein Technischer Dienst trägt die volle Verantwortung für die Arbeiten, die von seinen Unterauftragnehmern oder Zweigunternehmen ausgeführt werden, unabhängig davon, wo diese niedergelassen sind.

(4) Ein Technischer Dienst hält die einschlägigen Unterlagen über die Bewertung der Qualifikation des Unterauftragnehmers oder des Zweigunternehmens und die von ihm/ihr ausgeführten Aufgaben für die benennende Genehmigungsbehörde bereit.

Artikel 63

Benennung von Technischen Diensten

(1) Technische Dienste werden entsprechend ihrem Zuständigkeitsbereich für eine oder mehrere der folgenden Tätigkeitskategorien benannt:

a) Kategorie A: Technische Dienste, die die Prüfungen, die in dieser Verordnung und in den in Anhang II aufgeführten Rechtsakten genannt sind, in eigenen Einrichtungen durchführen;

▼B

b) Kategorie B: Technische Dienste, die die Prüfungen, die in dieser Verordnung und in den in Anhang II aufgeführten Rechtsakten genannt sind, beaufsichtigen, soweit diese Prüfungen in Einrichtungen des Herstellers oder eines Dritten durchgeführt werden;

c) Kategorie C: Technische Dienste, die die Verfahren des Herstellers zur Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion bewerten und regelmäßig überwachen;

d) Kategorie D: Technische Dienste, die Prüfungen oder Kontrollen zur Überwachung der Übereinstimmung der Produktion beaufsichtigen oder durchführen.

(2) Eine Genehmigungsbehörde darf für eine oder mehrere der in Absatz 1 genannten Tätigkeiten als Technischer Dienst benannt werden.

(3) Technische Dienste eines Drittlandes, bei denen es sich nicht um nach Artikel 64 benannte Dienste handelt, dürfen nur im Einklang mit Artikel 67 notifiziert werden, wenn die Anerkennung technischer Dienste durch ein bilaterales Abkommen zwischen der Union und dem betreffenden Drittland geregelt ist. Dies hindert einen nach dem nationalen Recht eines Mitgliedstaats gemäß Artikel 61 Absatz 2 gegründeten Technischen Dienst nicht daran, Zweigunternehmen in Drittländern einzurichten, sofern diese Zweigunternehmen direkt vom benannten Technischen Dienst verwaltet und überwacht werden.

Artikel 64

Akkreditierte interne Technische Dienste des Herstellers

(1) Ein akkreditierter interner Technischer Dienst eines Herstellers darf hinsichtlich der technischen Anforderungen, für die die Selbstprüfung gemäß einem gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakt zulässig ist, lediglich als Technischer Dienst für Tätigkeiten der Kategorie A benannt werden. Dieser Technische Dienst stellt einen eigenen und gesonderten Teil des Unternehmens dar und darf nicht an Entwurf, Herstellung, Lieferung oder Wartung der von ihm bewerteten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten beteiligt sein.

(2) Ein akkreditierter interner Technischer Dienst erfüllt folgende Anforderungen:

a) Zusätzlich zu seiner Benennung durch die Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats wird er von einer nationalen Akkreditierungsstelle im Sinne des Artikels 2 Nummer 11 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 in Übereinstimmung mit den in Artikel 65 dieser Verordnung genannten Normen und Verfahren akkreditiert;

b) der akkreditierte interne Technische Dienst und seine Mitarbeiter sind organisatorisch abgrenzbar und verfügen innerhalb des Unternehmens, dem sie angehören, über Berichtsverfahren, die ihre Unparteilichkeit gewährleisten, und weisen dies gegenüber der nationalen Akkreditierungsstelle nach;

c) weder der akkreditierte interne Technische Dienst noch seine Mitarbeiter dürfen eine Tätigkeit ausüben, die ihre Unabhängigkeit bei der Beurteilung oder ihre Integrität im Zusammenhang mit den Tätigkeitskategorien, für die sie benannt wurden, beeinträchtigen könnte;

d) der akkreditierte interne Technische Dienst erbringt seine Leistungen ausschließlich für das Unternehmen, dem er angehört.

▼B

(3) Ein akkreditierter interner Technischer Dienst muss für die Zwecke des Artikels 67 der Kommission nicht notifiziert werden; allerdings werden der benennenden Genehmigungsbehörde auf deren Verlangen Informationen von dem Unternehmen, zu dem er gehört, oder von der nationalen Akkreditierungsstelle Informationen über die Akkreditierung übermittelt.

Artikel 65

Verfahren für Leistungsnormen und die Bewertung Technischer Dienste

Um sicherzustellen, dass Technische Dienste in allen Mitgliedstaaten dasselbe hohe Leistungsniveau aufweisen, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 75 delegierte Rechtsakte in Bezug auf die Normen, die die Technischen Dienste einzuhalten haben, und das Verfahren zur Bewertung von Technischen Diensten nach Artikel 66 und zu ihrer Akkreditierung nach Artikel 64 zu erlassen.

Artikel 66

Bewertung der Fähigkeiten Technischer Dienste

(1) Die benennende Genehmigungsbehörde erstellt einen Bewertungsbericht als Nachweis der Bewertung des geprüften Technischen Dienstes im Hinblick auf die Einhaltung der Anforderungen dieser Verordnung und der gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte. Dieser Bericht kann eine von einer Akkreditierungsstelle erstellte Akkreditierungsbescheinigung beinhalten.

(2) Die Bewertung, auf die sich der in Absatz 1 genannte Bericht stützt, wird gemäß den Bestimmungen durchgeführt, die in einem gemäß Artikel 65 erlassenen delegierten Rechtsakt festgelegt werden. Der Bewertungsbericht wird mindestens alle drei Jahre überprüft.

(3) Der Bewertungsbericht wird der Kommission auf Anforderung übermittelt. In solchen Fällen, und wenn die Bewertung nicht auf einer Akkreditierungsbescheinigung basiert, die von einer nationalen Akkreditierungsstelle ausgestellt wurde und in der diese bescheinigt, dass der Technische Dienst die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt, legt die benennende Genehmigungsbehörde der Kommission die Unterlagen vor, die die Kompetenz des Technischen Dienstes belegen, sowie die Vereinbarungen, die getroffen wurden, um sicherzustellen, dass der Technische Dienst regelmäßig von der benennenden Genehmigungsbehörde überwacht wird und den Anforderungen dieser Verordnung und der gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte genügt.

Die Genehmigungsbehörde, die gemäß Artikel 63 Absatz 2 als Technischer Dienst benannt 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.

(4) Ein akkreditierter interner Technischer Dienst hat die einschlägigen Bestimmungen dieses Artikels einzuhalten.

▼B

Artikel 67

Notifizierungsverfahren

(1) Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission den Namen, die Anschrift einschließlich der E-Mail-Adresse, die Namen der zuständigen Personen und die Tätigkeitskategorie(n) eines jeden Technischen Dienstes, den sie benannt haben, sowie alle anschließenden Änderungen dieser Benennungen. Bei der Notifizierung ist anzugeben, für welche in Anhang II aufgeführten Gegenstände die Technischen Dienste benannt wurden.

(2) Ein Technischer Dienst darf die Tätigkeiten gemäß Artikel 63 Absatz 1 für die benennende Genehmigungsbehörde, die für die Typgenehmigung zuständig ist, nur dann durchführen, wenn er 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 63 Absatz 1 durchführen wird, von mehreren benennenden Genehmigungsbehörden benannt und von den Mitgliedstaaten dieser benennenden Genehmigungsbehörden notifiziert werden.

(4) Der Kommission werden alle späteren einschlägigen Änderungen der Benennung notifiziert.

(5) Ist es in Anwendung eines in Anhang II aufgeführten Rechtsakts erforderlich, eine bestimmte Organisation oder zuständige Stelle, deren Tätigkeit nicht in Artikel 63 Absatz 1 erfasst ist, aufgrund des betreffenden Rechtsakts zu benennen, so erfolgt die Notifizierung gemäß diesem Artikel.

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

Artikel 68

Änderungen der Benennungen

(1) Falls eine benennende Genehmigungsbehörde feststellt oder davon unterrichtet wird, dass ein Technischer Dienst die in dieser Verordnung genannten Anforderungen nicht mehr erfüllt oder dass er seinen Verpflichtungen nicht nachkommt, schränkt sie die Benennung gegebenenfalls ein, setzt sie aus oder widerruft sie, wobei sie das Ausmaß berücksichtigt, in dem diesen Anforderungen nicht genügt oder diesen Verpflichtungen nicht nachgekommen wurde. Der Mitgliedstaat, der diesen Technischen Dienst notifiziert hat, unterrichtet die Kommission unverzüglich davon. Die Kommission ändert die in Artikel 67 Absatz 6 genannten veröffentlichten Informationen entsprechend ab.

(2) Wird die Benennung 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.

▼B

Artikel 69

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 Voraussetzungen 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, einschließlich erforderlichenfalls eines Widerrufs der Benennung.

Artikel 70

Verpflichtungen der Technischen Dienste in Bezug auf ihre Tätigkeit

(1) Ein Technischer Dienst führt die Tätigkeitskategorien, für die er benannt wurde, für die benennende Genehmigungsbehörde im Einklang mit den Bewertungs- und Prüfverfahren gemäß dieser Verordnung und den in Anhang II aufgeführten Rechtsakten durch.

Ein Technischer Dienst führt die Genehmigungsprüfungen oder Kontrollen, die in dieser Verordnung oder einem der in Anhang II aufgeführten Rechtsakte festgelegt sind, selbst durch oder beaufsichtigt diese, es sei denn, dass alternative Verfahren zugelassen sind. Ein Technischer Dienst darf nur die Prüfungen, Bewertungen oder Kontrollen durchführen, für die er von seiner Genehmigungsbehörde ordnungsgemäß benannt wurde.

(2) Ein Technischer Dienst muss stets

a) seiner benennenden Genehmigungsbehörde gestatten, den Technischen Dienst gegebenenfalls bei der Konformitätsbewertung zu beaufsichtigen, und

b) seiner benennenden Genehmigungsbehörde unbeschadet des Artikels 61 Absatz 9 und des Artikels 71 auf Anforderung Informationen über seine unter den Anwendungsbereich 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 vom Hersteller verlangt, angemessene Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, und erst dann einen Typgenehmigungsbogen ausstellt, wenn die angemessenen Korrekturmaßnahmen zur Zufriedenheit der Genehmigungsbehörde getroffen wurden.

▼B

(4) Wurde bereits ein Typgenehmigungsbogen ausgestellt und stellt ein für die benennende Genehmigungsbehörde tätiger Technischer Dienst im Rahmen der Überwachung der Übereinstimmung der Produktion fest, dass ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit die Anforderungen dieser Verordnung nicht mehr erfüllt, so teilt er dies der benennenden Genehmigungsbehörde mit. Die Genehmigungsbehörde ergreift die in Artikel 33 vorgesehenen geeigneten Maßnahmen.

Artikel 71

Informationspflichten der Technischen Dienste

(1) Die Technischen Dienste melden ihrer benennenden Genehmigungsbehörde:

a) jede festgestellte Nichtübereinstimmung, die eine Verweigerung, Einschränkung, Aussetzung oder Rücknahme eines Typgenehmigungsbogens erfordern kann,

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

c) jedes Auskunftsersuchen über ihre Tätigkeiten, das sie von den Marktüberwachungsbehörden erhalten haben.

(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 XVII

DURCHFÜHRUNGSRECHTSAKTE UND DELEGIERTE RECHTSAKTE

Artikel 72

Durchführungsrechtsakte

Damit die Ziele dieser Verordnung erreicht werden, und zur Festlegung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung erlässt die Kommission nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 73 Absatz 2 Durchführungsrechtsakte zur Festlegung folgender Durchführungsmaßnahmen:

a) das Muster für die Erklärung des Herstellers zur Haltbarkeit der Systeme, Teile und Ausrüstungen, die von kritischer Bedeutung für die funktionale Sicherheit sind, gemäß Artikel 22 Absatz 7,

b) die Muster für den Beschreibungsbogen und die Beschreibungsmappe gemäß Artikel 27 Absatz 4,

c) das Nummerierungssystem für die EU-Typgenehmigungsbögen gemäß Artikel 29 Absatz 4,

d) das Muster für den EU-Typgenehmigungsbogen gemäß Artikel 30 Absatz 2,

e) das Muster für die Anlage des EU-Typgenehmigungsbogens mit den Prüfergebnissen gemäß Artikel 30 Absatz 3,

▼B

f) das Muster für die Aufstellung der geltenden Anforderungen oder Rechtsakte gemäß Artikel 30 Absatz 6,

g) die allgemeinen Anforderungen an die Form des Prüfberichts gemäß Artikel 32 Absatz 1,

h) das Muster für die Übereinstimmungsbescheinigung gemäß Artikel 38 Absatz 2,

i) das Muster für das EU-Typgenehmigungszeichen gemäß Artikel 39 Absatz 3,

j) die Autorisierungen einer Ausnahme von den EU-Typgenehmigungen für neue Techniken oder neue Konzepte gemäß Artikel 40 Absatz 3,

k) die Muster für den Typgenehmigungsbogen und die Übereinstimmungsbescheinigung hinsichtlich neuer Techniken und neuer Konzepte gemäß Artikel 40 Absatz 4,

l) die Autorisierungen für Mitgliedstaaten in Bezug auf die Verlängerung der Typgenehmigung gemäß Artikel 41 Absatz 2,

m) die Liste der Teile und Ausrüstungen gemäß Artikel 50 Absatz 2,

n) das Muster und das Nummerierungssystem für die Bescheinigung gemäß Artikel 51 Absatz 3 sowie alle Aspekte des Verfahrens zur Erteilung der Autorisierung nach jenem Artikel,

o) das Muster für die Bescheinigung, mit der gegenüber der Genehmigungsbehörde die Einhaltung dieser Verordnung nachgewiesen wird, gemäß Artikel 57 Absatz 8.

Artikel 73

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem Technischen Ausschuss — Kraftfahrzeuge, der durch Artikel 40 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.

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.

Artikel 74

Änderung der Anhänge

Unbeschadet der sonstigen Bestimmungen dieser Verordnung bezüglich der Änderung ihrer Anhänge wird der Kommission auch die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 75 in Bezug auf die Änderung von Folgendem delegierte Rechtsakte zu erlassen:

▼B

i) ►C1 Anhang II Teile B und C1 hinsichtlich ◄ der Einführung zusätzlicher Anforderungen an die funktionale Sicherheit und die Fahrzeugauslegung für die Unterklasse L7e-A Schwere Straßen-Quads;

ii) Anhänge II und V, um Angaben zu Rechtsakten aufzunehmen und Berichtigungen zu berücksichtigen;

iii) Anhang V Teil B, um die anwendbaren Bezugskraftstoffe zu ändern;

iv) Anhang VI Teile C und D, um die Ergebnisse der in Artikel 23 Absatz 4 genannten Studie und die Übernahme der UN-ECE-Regelungen zu berücksichtigen.

Artikel 75

Ausübung der Befugnisübertragung

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

▼M2

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 18 Absatz 3, Artikel 20 Absatz 2, Artikel 21 Absatz 8, Artikel 22 Absätze 5 und 6, Artikel 23 Absätze 6 und 12, Artikel 24 Absatz 3, Artikel 25 Absatz 8, Artikel 32 Absatz 6, Artikel 33 Absatz 6, Artikel 50 Absatz 4, Artikel 54 Absatz 3, Artikel 57 Absatz 12, Artikel 65 und Artikel 74 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 22. März 2013 übertragen. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume von jeweils fünf Jahren, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums. Die Kommission erstellt spätestens am 22. Juni 2022 und neun Monate vor Ablauf eines jeden weiteren Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung.

▼B

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 18 Absatz 3, Artikel 20 Absatz 2, Artikel 21 Absatz 5, Artikel 22 Absätze 5 und 6, Artikel 23 Absätze 6 und 12, Artikel 24 Absatz 3, Artikel 25 Absatz 8, Artikel 32 Absatz 6, Artikel 33 Absatz 6, Artikel 50 Absatz 4, Artikel 54 Absatz 3, Artikel 57Absatz 12, Artikel 65 und Artikel 74 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) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 18 Absatz 3, Artikel 20 Absatz 2, Artikel 21 Absatz 5, Artikel 22 Absätze 5 und 6, Artikel 23 Absätze 6 und 12, Artikel 24 Absatz 3, Artikel 25 Absatz 8, Artikel 32 Absatz 6, Artikel 33 Absatz 6, Artikel 50 Absatz 4, Artikel 54 Absatz 3, Artikel 57 Absatz 12, Artikel 65 und Artikel 74 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.

▼B

KAPITEL XVIII

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 76

Sanktionen

(1) Die Mitgliedstaaten sehen für Verstöße von Wirtschaftsakteuren gegen diese Verordnung und die gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte Sanktionen vor. Sie ergreifen alle notwendigen Maßnahmen, um die Durchführung dieser Sanktionen sicherzustellen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften bis zum 23. März 2015 mit und melden ihr unverzüglich spätere Änderungen.

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

a) die Abgabe falscher Erklärungen während der Genehmigungsverfahren oder Verfahren, die zu einem Rückruf führen,

b) die Fälschung von Prüfergebnissen für die Typgenehmigung,

c) die Vorenthaltung von Daten oder technischen Spezifikationen, die zu einem Rückruf, einer Verweigerung oder einem Entzug der Typgenehmigung führen könnten,

d) die Verwendung von Abschalteinrichtungen,

e) die Weigerung, Informationen zugänglich zu machen;

f) die Bereitstellung auf dem Markt von genehmigungspflichtigen Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten ohne Genehmigung oder Fälschung von Dokumenten oder Kennzeichnungen in dieser Absicht durch Wirtschaftsakteure.

Artikel 77

Übergangsbestimmungen

(1) Unbeschadet der sonstigen Bestimmungen dieser Verordnung wird durch diese Verordnung keine EU-Typgenehmigung ungültig, die vor dem 1. Januar 2016 für Fahrzeuge oder für Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten erteilt wurde.

(2) Sofern nichts anderes bestimmt ist, bleibt eine EU-Typgenehmigung, die gemäß den in Artikel 81 Absatz 1 genannten Rechtsakten für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten erteilt wurde, bis zu den in Anhang IV festgelegten Zeitpunkten für bestehende Fahrzeugtypen gültig.

(3) Abweichend von dieser Verordnung werden bis zum 31. Dezember 2016 neue Fahrzeugtypen der Klassen L1e, L2e und L6e oder neue Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten für solche Fahrzeugtypen weiterhin gemäß der Richtlinie 2002/24/EG typgenehmigt.

▼B

(4) Die Genehmigungsbehörden genehmigen weiterhin Erweiterungen von Genehmigungen für die Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten nach Absatz 1 gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2002/24/EG und der in Artikel 81 Absatz 1 aufgeführten Richtlinien. Diese Genehmigungen dürfen jedoch nicht dazu verwendet werden, eine Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung zu erhalten.

(5) Abweichend von der Richtlinie 2002/24/EG wird eine Typgenehmigung bis zum 31. Dezember 2015 auch für Fahrzeuge erteilt, die dieser Verordnung und den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten über ►C1 Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und an die Antriebe ◄ gemäß Anhang II Teil A entsprechen.

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

▼M4

———

▼B

Artikel 79

Überprüfung hinsichtlich verbesserter Bremssysteme

(1) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2019 einen Bericht vor.

(2) In diesem Bericht wird die verbindliche Ausrüstung mit einem Anti-Blockier-System und einem dieses ergänzenden kombinierten Bremssystem nach Wahl des Herstellers für Krafträder der Unterklasse L3e-A1 geprüft. Grundlage sind die Einschätzung der technischen Machbarkeit einer solchen Anforderung, eine Analyse der Kosteneffizienz, eine Analyse der Verkehrsunfälle und eine Konsultation der maßgeblichen Interessenträger. Dabei werden außerdem bestehende einschlägige europäische und internationale Normen berücksichtigt.

(3) Für die Zwecke des Berichts nach Absatz 2 stellen die Mitgliedstaaten der Kommission bis zum 31. Dezember 2017 Statistiken über Verkehrsunfälle der betreffenden Krafträder für die vorausgegangenen vier Jahre zur Verfügung, die sich auf die Fahrzeugeinstufung gemäß Anhang I und den Typ der eingebauten verbesserten Bremssysteme gründen.

(4) Auf der Grundlage der Ergebnisse des Berichts prüft die Kommission, ob sie einen Gesetzgebungsvorschlag über die verbindliche Ausrüstung der betreffenden Fahrzeugunterklassen mit verbesserten Bremssystemen vorlegen sollte.

▼M4

▼B

Artikel 81

Aufhebung

(1) Unbeschadet des Artikels 77 werden die Richtlinie 2002/24/EG sowie die Richtlinien 93/14/EWG, 93/30/EWG, 93/33/EWG, 93/93/EWG, 95/1/EG, 97/24/EG, 2000/7/EG, 2002/51/EG, 2009/62/EG, 2009/67/EG, 2009/78/EG, 2009/79/EG, 2009/80/EG und 2009/139/EG mit Wirkung vom 1. Januar 2016 aufgehoben.

(2) Bezugnahmen auf die aufgehobenen Richtlinien gelten als Bezugnahmen auf diese Verordnung und sind in Bezug auf die Richtlinie 2002/24/EG nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang IX zu lesen.

Artikel 82

Inkrafttreten und Anwendung

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

(2) Sie gilt ab dem 1. Januar 2016.

Ab dem 22. März 2013 dürfen nationale Behörden weder die Erteilung einer EU-Typgenehmigung oder einer nationalen Typgenehmigung für einen neuen Fahrzeugtyp verweigern noch die Zulassung, das Inverkehrbringen oder die Inbetriebnahme eines neuen Fahrzeugs untersagen, wenn ein Hersteller dies beantragt, sofern das betreffende Fahrzeug dieser Verordnung und den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsakten entspricht.

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

▼B

VERZEICHNIS DER ANHÄNGE

ANHANG I — Fahrzeugeinstufung

ANHANG II — Vollständige Aufstellung der für die EU-Typgenehmigung von Fahrzeugen geltenden Anforderungen

ANHANG III — Höchstzulässige Stückzahlen für Kleinserien

ANHANG IV — Zeitplan für die Anwendung dieser Verordnung auf die Typgenehmigung

ANHANG V (A) — ►C1 Umweltverträglichkeitsprüfungen und -anforderungen ◄

ANHANG V (B) — Anwendung der Anforderungen für die Umweltverträglichkeitsprüfung für die Genehmigung und für Erweiterungen

ANHANG VI — Schadstoff-Emissionsgrenzwerte, OBD-Schwellenwerte und Grenzwerte für den Geräuschpegel hinsichtlich der Typgenehmigung und die Übereinstimmung der Produktion

(A) Auspuffemissionen nach Kaltstart

(B) Emissionsschwellenwerte des On-Board-Diagnosesystems

(C) Grenzwerte für Verdunstungsemissionen

(D) Geräuschgrenzwerte — Euro 4 und Euro 5

ANHANG VII — Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen

ANHANG VIII — Erhöhte Anforderungen für die funktionale Sicherheit

ANHANG IX — Entsprechungstabelle

▼B

ANHANG I

Fahrzeugeinstufung

Klasse	Bezeichnung der Klasse	Gemeinsame Einstufungskriterien
L1e-L7e	Alle Fahrzeuge der Klasse L	(1) Länge ≤ 4 000 mm oder ≤ 3 000 mm für ein L6e-B-Fahrzeug oder ≤ 3 700 mm für ein L7e-C-Fahrzeug, und (2) Breite: ≤ 2 000 mm, oder ≤ 1 000 mm für ein L1e-Fahrzeug, oder ≤ 1 500 mm für ein L6e-B- oder ein L7e-C-Fahrzeug und (3) Höhe ≤ 2 500 mm und

Klasse	Bezeichnung der Klasse	Gemeinsame Einstufungskriterien
L1e	Leichtes zweirädriges Kraftfahrzeug	(4) zwei Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 genannten Antriebsformen und (5) ein Hubvolumen von ≤ 50 cm^3, falls ein PI-Verbrennungsmotor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist, und (6) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs ≤ 45 km/h und (7) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung ([1]) ≤ 4 000 W und (8) Gesamtmasse= technisch zulässige Masse nach Angabe des Herstellers und
Unterklassen	**Bezeichnung der Unterklasse**	**Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse**
L1e-A	Fahrrad mit Antriebssystem	(9) Räder, die für den Pedalantrieb ausgelegt und mit einem Hilfsantrieb ausgerüstet sind, dessen Hauptzweck die Unterstützung der Pedalfunktion ist, und ►C3 (10) die Leistung des Hilfsantriebs wird beim Erreichen einer Fahrzeuggeschwindigkeit von ≤ 25 km/h unterbrochen und ◄ (11) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung ([1]) ≤ 1 000 W und (12) ein drei- oder vierrädriges Fahrrad, das mit den zusätzlichen spezifischen Kriterien 9 bis 11 für die Einstufung als Unterklasse übereinstimmt, gilt als technisch gleichwertig in Bezug auf ein zweirädriges L1e-A-Fahrzeug.
L1e-B	Zweirädriges Kleinkraftrad	(9) Ein sonstiges Fahrzeug der Klasse L1e, das anhand der Kriterien 9 bis 12 nicht als L1e-A-Fahrzeug eingestuft werden kann.

▼B

Klasse	Bezeichnung der Klasse	Gemeinsame Einstufungskriterien
L2e	Dreirädriges Kleinkraftrad	(4) drei Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 genannten Antriebsformen und (5) ein Hubvolumen von ≤ 50 cm^3, falls ein PI-Motor mit Innenverbrennung, oder ein Hubvolumen von ≤ 500 cm^3, falls ein CI-Motor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist, und (6) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit ≤ 45 km/h und (7) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung ([1]) ≤ 4 000 W und (8) Masse in fahrbereitem Zustand ≤ 270 kg und (9) ausgerüstet mit höchstens zwei Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes und
Unterklassen	**Bezeichnung der Unterklasse**	**Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse**
L2e-P	Dreirädriges Kleinkraftrad für Personenbeförderung	(10) Ein L2e-Fahrzeug außer jenen, die mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein L2e-U-Fahrzeug übereinstimmen.
L2e-U	Dreirädriges Kleinkraftrad für Güterbeförderung	(10) ausschließlich für die Beförderung von Gütern ausgelegtes Fahrzeug mit offener oder geschlossener, nahezu ebener und horizontaler Ladefläche, das die folgenden Kriterien erfüllt: a) $\text{Länge}_{\text{Ladefläche}} \times \text{Breite}_{\text{Ladefläche}} \geq 0{,}3 \times \text{Länge}_{\text{Fahrzeug}} \times \text{größte Breite}_{\text{Fahrzeug}}$ oder b) eine gleichwertige Ladefläche gemäß voranstehender Definition, die zur Montage von Maschinen und/oder Geräten bestimmt ist, und c) ausgelegt mit einer Ladefläche, die durch eine feste Trennwand eindeutig von dem den Fahrzeuginsassen vorbehaltenen Raum abgetrennt ist, und d) die Ladefläche ist in der Lage, ein Mindestvolumen aufzunehmen, das einem Würfel mit einer Kantenlänge von 600 mm entspricht.

▼B

Klasse	Bezeichnung der Klasse	Gemeinsame Einstufungskriterien
L3e ([2])	Zweirädriges Kraftrad	(4) zwei Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 genannten Antriebsformen und (5) Gesamtmasse= technisch zulässige Masse nach Angabe des Herstellers und (6) zweirädriges Fahrzeug, das nicht in die Klasse L1e eingestuft werden kann.
Unterklassen	Bezeichnung der Unterklasse	Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse
L3e-A1	Kraftrad mit niedriger Leistung	(7) Hubvolumen ≤ 125 cm^3 und (8) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung ([1]) ≤ 11 kW und (9) Verhältnis von Leistung ([1])/Gewicht ≤ 0,1 kW/kg
L3e-A2	Kraftrad mit mittlerer Leistung	(7) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung ([1]) ≤ 35 kW und (8) Verhältnis Leistung ([1])/Gewicht ≤ 0,2 kW/kg und (9) nicht abgewandelt von einem Fahrzeug, dessen Motorleistung ([1]) mehr als doppelt so hoch ist und (10) ein L3e-Fahrzeug, das nicht nach den zusätzlichen Kriterien 7, 8 und 9 für die Unterklassen eines L3e-A1-Fahrzeugs eingestuft werden kann.
L3e-A3	Kraftrad mit hoher Leistung	(7) jedes sonstige L3e-Fahrzeug, das nicht mittels der Klassifizierungskriterien eines L3e-A1- oder L3e-A2-Fahrzeugs eingestuft werden kann.

▼B

Unter-Unterklassen	Bezeichnung der Unter-Unterklasse	Kriterien für die Einstufung in Unter-Unterklassen zusätzlich zu den Kriterien für die Einstufung von L3e-A1-, L3e-A2- oder L3e-A3-Fahrzeugen
L3e-AxE (x = 1, 2 oder 3)	Enduro-Kraftrad	a) Sitzhöhe ≥ 900 mm und b) Bodenfreiheit ≥ 310 mm und c) Gesamtübersetzung im höchsten Gang (Primärübersetzung x Getriebeübersetzung im höchsten Gang x Endantriebsübersetzung) ≥ 6,0 und d) Masse in fahrbereitem Zustand zuzüglich der Masse der Antriebsbatterie im Falle eines Elektroantriebs oder eines Hybrid-Elektroantriebs ≤ 140 kg und e) kein Beifahrersitz
L3e-AxT (x = 1, 2 oder 3)	Trial-Kraftrad	a) Sitzhöhe ≤ 700 mm und b) Bodenfreiheit ≥ 280 mm und c) Fassungsvermögen des Kraftstofftanks ≤ 4 l und d) Gesamtübersetzung im höchsten Gang (Primärübersetzung x Getriebeübersetzung im höchsten Gang x Endantriebsübersetzung) ≥ 7,5 und e) Masse in fahrbereitem Zustand ≤ 100 kg und f) kein Beifahrersitz

Klasse	Bezeichnung der Klasse	Gemeinsame Einstufungskriterien
L4e	Zweirädriges Kraftrad mit Beiwagen	(4) Basisfahrzeug mit Antriebssystem, das mit den Einstufungskriterien hinsichtlich der Klasse und Unterklasse für ein L3e-Fahrzeug übereinstimmt und (5) Basisfahrzeug mit Antriebssystem und einem Beiwagen und (6) mit höchstens vier Sitzplätzen einschließlich des Fahrersitzes auf dem Kraftrad mit Beiwagen und (7) mit höchstens zwei Beifahrersitzen im Beiwagen und (8) Gesamtmasse= technisch zulässige Masse nach Angabe des Herstellers

▼B

Klasse	Bezeichnung der Klasse	Gemeinsame Einstufungskriterien
L5e	Dreirädriges Kraftfahrzeug	(4) drei Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 genannten Antriebsformen und ►C2 (5) Masse in fahrbereitem Zustand ≤ 1 000 kg und ◄ (6) dreirädriges Fahrzeug, das nicht als L2e-Fahrzeug eingestuft werden kann und
Unterklassen	Bezeichnung der Unterklasse	Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse
L5e-A	Dreirädriges Kraftfahrzeug	(7) ein L5e-Fahrzeug außer jenen, die mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein L5e-B-Fahrzeug übereinstimmen und (8) mit höchstens fünf Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes.
L5e-B	Dreirädriges Fahrzeug zur gewerblichen Nutzung	(7) als Nutzfahrzeug ausgelegtes Fahrzeug mit geschlossenem, von höchstens drei Seiten zugänglichem Fahrer- und Fahrgastraum und (8) ausgerüstet mit höchstens zwei Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes, und (9) ausschließlich für die Beförderung von Gütern ausgelegtes Fahrzeug mit offener oder geschlossener, nahezu ebener und horizontaler Ladefläche, das die folgenden Kriterien erfüllt: a) $\text{Länge}_{\text{Ladefläche}} \times \text{Breite}_{\text{Ladefläche}} \geq 0{,}3 \times \text{Länge}_{\text{Fahrzeug}} \times \text{Breite}_{\text{Fahrzeug}}$ oder b) eine gleichwertige Ladefläche gemäß voranstehender Definition, die zur Montage von Maschinen und/oder Geräten bestimmt ist, und c) ausgelegt mit einer Ladefläche, die durch eine feste Trennwand eindeutig von dem den Fahrzeuginsassen vorbehaltenen Raum abgetrennt ist, und d) die Ladefläche ist in der Lage, ein Mindestvolumen aufzunehmen, das einem Würfel mit einer Kantenlänge von 600 mm entspricht.

▼B

Klasse	Bezeichnung der Klasse	Gemeinsame Einstufungskriterien
L6e	Leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug	(4) vier Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 genannten Antriebsformen und (5) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs ≤ 45 km/h und ►C2 (6) Masse in fahrbereitem Zustand ≤ 425 kg und ◄ (7) ein Hubvolumen von ≤ 50 cm^3, falls ein PI-Motor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist, oder ein Hubvolumen von ≤ 500 cm^3, falls ein CI-Motor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist, und (8) ausgerüstet mit höchstens zwei Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes, und
Unterklassen	Bezeichnung der Unterklasse	Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse
L6e-A	Leichtes Straßen-Quad	(9) Fahrzeug der Klasse L6e, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein Fahrzeug der Unterklasse L6e-B übereinstimmt, und (10) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung ([1]) ≤ 4 000 W und
L6e-B	Leichtes Vierradmobil	(9) geschlossener, höchstens von drei Seiten zugänglicher Fahrer- und Fahrgastraum und (10) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung ([1]) ≤ 6 000 W und
Unter-Unterklassen	Bezeichnung der Unter-Unterklasse	Kriterien für die Einstufung in Unter-Unterklassen zusätzlich zu den Kriterien für die Einstufung eines L6e-B-Fahrzeugs
L6e-BP	Leichtes Vierradmobil für Personenbeförderung	(11) hauptsächlich für die Beförderung von Personen ausgelegtes L6e-B-Fahrzeug und (12) L6e-B-Fahrzeug, das nicht dem spezifischen Einstufungskriterium für ein L6e-BU-Fahrzeug entspricht.
L6e-BU	Leichtes Vierradmobil für Güterbeförderung	(11) ausschließlich für die Beförderung von Gütern ausgelegtes Fahrzeug mit offener oder geschlossener, nahezu ebener und horizontaler Ladefläche, das die folgenden Kriterien erfüllt: a) $\text{Länge}_{\text{Ladefläche}} \times \text{Breite}_{\text{Ladefläche}} > 0{,}3 \times \text{Länge}_{\text{Fahrzeug}} \times \text{Breite}_{\text{Fahrzeug}}$ oder b) eine gleichwertige Ladefläche gemäß voranstehender Definition, die zur Montage von Maschinen und/oder Geräten bestimmt ist, und c) ausgelegt mit einer Ladefläche, die durch eine feste Trennwand eindeutig von dem den Fahrzeuginsassen vorbehaltenen Raum abgetrennt ist, und d) die Ladefläche ist in der Lage, ein Mindestvolumen aufzunehmen, das einem Würfel mit einer Kantenlänge von 600 mm entspricht.

▼B

Klasse	Bezeichnung der Klasse	Gemeinsame Einstufungskriterien
L7e	Schweres vierrädriges Kraftfahrzeug	(4) vier Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 genannten Antriebsformen und (5) Masse in fahrbereitem Zustand: (a) ≤ 450 kg für die Beförderung von Personen (b) ≤ 600 kg für die Beförderung von Gütern und (6) L7e-Fahrzeug, das nicht als L6e-Fahrzeuge eingestuft werden kann und
Unterklassen	Bezeichnung der Unterklasse	Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse
L7e-A	Schweres Straßen-Quad	(7) L7e-Fahrzeug, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein L7e-B- oder ein L7e-C-Fahrzeug übereinstimmt und (8) ausschließlich für die Beförderung von Personen ausgelegtes Fahrzeug und (9) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung ([1]) ≤ 15 kW und
Unter-Unterklassen	Bezeichnung der Unter-Unterklasse	Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse
L7e-A1	A1 schweres Straßen-Quad	(10) höchstens zwei Sattelsitzplätze, einschließlich des Fahrersitzes, und (11) Lenkung mittels Lenkstange.
L7e-A2	A2 schweres Straßen-Quad	(10) L7e-A-Fahrzeug, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein L7e-A1-Fahrzeug übereinstimmt, und (11) höchstens zwei nicht sattelförmige Sitzplätze, einschließlich des Fahrersitzes.
Unterklasse	Bezeichnung der Unterklasse	Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse
L7e-B	Schweres Gelände-Quad	(7) L7e-Fahrzeug, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein L7e-C-Fahrzeuge übereinstimmt, und (8) Bodenfreiheit ≥ 180 mm und
Unter-Unterklassen	Bezeichnung der Unter-Unterklasse	Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse
L7e-B1	Gelände-Quad	(9) höchstens zwei Sattelsitzplätze, einschließlich des Fahrersitzes, und (10) für die Lenkung mit einer Lenkstange ausgerüstet und (11) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs ≤ 90 km/h und (12) Verhältnis Radstand zu Bodenfreiheit ≤ 6.
L7e-B2	Side-by-Side-Buggy	(9) anderes L7e-B-Fahrzeug als ein L7e-B1-Fahrzeug und (10) höchstens drei nicht sattelförmige Sitzplätze, von denen zwei nebeneinander angeordnet sind, einschließlich des Fahrersitzes und (11) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung ([1]) ≤ 15 kW und (12) Verhältnis Radstand zu Bodenfreiheit ≤ 8.

▼B

Unter-Unterklassen	Bezeichnung der Unter-Unterklasse	Zusätzliche Kriterien für die Einstufung hinsichtlich der Unterklasse
L7e-C	Schweres Vierradmobil	(7) L7e-Fahrzeug, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein L7e-B-Fahrzeug übereinstimmt, und (8) maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung ([1]) ≤ 15 kW und (9) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs ≤ 90 km/h und (10) geschlossener, höchstens von drei Seiten zugänglicher Fahrer- und Fahrgastraum und
Unter-Unterklassen	**Bezeichnung der Unter-Unterklasse**	**Kriterien für die Einstufung in Unter-Unterklassen zusätzlich zu den Kriterien für die Einstufung in die Unterklasse L7e-C schwere Vierradmobile**
L7e-CP	Schweres Vierradmobil für Personenbeförderung	(11) L7e-C-Fahrzeug, das nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für ein L7e-CU-Fahrzeug übereinstimmt, und (12) höchstens vier nicht sattelförmige Sitze, einschließlich des Fahrersitzes.
L7e-CU	Schweres Vierradmobil für Güterbeförderung	(11) ausschließlich für die Beförderung von Gütern ausgelegtes Fahrzeug mit offener oder geschlossener, nahezu ebener und horizontaler Ladefläche, das die folgenden Kriterien erfüllt: a) $\text{Länge}_{\text{Ladefläche}} \times \text{Breite}_{\text{Ladefläche}} > 0{,}3 \times \text{Länge}_{\text{Fahrzeug}} \times \text{Breite}_{\text{Fahrzeug}}$ oder b) eine gleichwertige Ladefläche gemäß voranstehender Definition, die zur Montage von Maschinen und/oder Geräten bestimmt ist, und c) ausgelegt mit einer Ladefläche, die durch eine feste Trennwand eindeutig von dem den Fahrzeuginsassen vorbehaltenen Raum abgetrennt ist, und d) die Ladefläche ist in der Lage, ein Mindestvolumen aufzunehmen, das einem Würfel mit einer Kantenlänge von 600 mm entspricht, und (12) höchstens zwei nicht sattelförmige Sitze, einschließlich des Fahrersitzes.

Anmerkung: Die Erläuterungen zu den Anhängen befinden sich am Ende von Anhang VIII.

▼B

ANHANG II

Vollständige Aufstellung der für die EU-Typgenehmigung von Fahrzeugen geltenden Anforderungen ([3])

Nr.	Artikel	Gegenstand	Angabe des Rechtsakts	Fahrzeugklassen											
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A	L7e-B	L7e-C
A	LEISTUNGSANFORDERUNGEN AN UMWELTVERTRÄGLICHKEIT UND ANTRIEBSLEISTUNG														
1	23 & 24	umweltbezogene Prüfverfahren für Abgasemissionen, Verdunstungsemissionen, Treibhausgasemissionen, Kraftstoffverbrauch und Bezugskraftstoffe		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs, maximales Drehmoment und maximale Dauergesamtleistung des Antriebs		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		Verfahren für die Geräuschprüfung		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼B

Nr.	Artikel	Gegenstand	Angabe des Rechtsakts	Fahrzeugklassen													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
B	ANFORDERUNGEN FÜR DIE FUNKTIONALE SICHERHEIT DES FAHRZEUGS																
1	22	akustische Warneinrichtungen			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		Bremsen, einschließlich Antiblockier- und kombinierte Bremssysteme		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		elektrische Sicherheit		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		Anforderungen an die Erklärung des Herstellers zur Dauerprüfung funktionaler Sicherheitssysteme, Teile und Ausrüstungen		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5		vordere und hintere Schutzvorrichtungen				IF			IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF
6		Scheiben, Scheibenwischer und Scheibenwascher sowie Entfrostungs- und Trocknungsanlagen,			IF	IF	IF	IF	IF	X	IF	X	IF	IF	IF	IF	X
7		vom Fahrer bediente Betätigungseinrichtungen, einschließlich Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Kontrollleuchten und Anzeiger			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen einschließlich des automatischen Einschaltens der Beleuchtungseinrichtung		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		Sicht nach hinten			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		Überrollschutzstruktur (ROPS)														X	
11		Sicherheitsgurtverankerungen und Sicherheitsgurte				IF				X	IF	IF	IF	X		X	X
12		Sitzplatz (Sättel und Sitze)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼B

Nr.	Artikel	Gegenstand	Angabe des Rechtsakts	Fahrzeugklassen													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
13		Steuerfähigkeit, Kurvenfahr-Eigenschaften und Wendefähigkeit		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14		Montage der Reifen		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15		Geschwindigkeitsbegrenzungsschild und Anbringungsstelle am Fahrzeug				IF				IF	IF	IF	IF	IF	X	X	IF
16		Insassenschutz einschließlich Innenausstattung, Kopfstützen und Fahrzeugtüren				IF			IF	IF	IF	IF		IF		IF	IF
17		bauartbezogene Begrenzung der maximalen Nenndauerleistung oder Nutzleistung und/oder Geschwindigkeitsbegrenzung des Fahrzeugs		X	X	X	IF	IF			X	X	X	X	X	X	X
18		Festigkeit der Fahrzeugstruktur		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

▼B

Nr.	Artikel	Gegenstand	Angabe des Rechtsakts	Fahrzeugklassen													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
▼C1																	
C1	ANFORDERUNGEN FÜR DIE FAHRZEUGAUSLEGUNG UND ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN FÜR DIE TYPGENEHMIGUNG																
▼B																	
1	20	Maßnahmen betreffend unbefugte Eingriffe		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	25	Maßnahmen für Typgenehmigungsverfahren		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	33	Anforderungen für die Übereinstimmung der Produktion		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	18	Verbindungseinrichtungen und Befestigungen		IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF
5	18	Sicherungen gegen unbefugte Benutzung		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	18	Elektromagnetische Verträglichkeit (EMV)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	18	vorstehende Außenkanten		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	18	Kraftstoffspeicher		IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF	IF
9	18	Ladeflächen				IF				X		IF			IF	IF	IF
10	18	Massen und Abmessungen		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11	21	On-Board-Diagnosesysteme					X	X	X	X	►M2 — ◄	►M2 — ◄	X	X	X	X	X
12	18	Halteeinrichtungen und Fußstützen für Beifahrer			X	IF	IF	IF	IF	IF	X		IF	IF	IF	IF	
13	18	Anbringungsstelle Kennzeichen		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14	18	Reparatur- und Wartungsinformationen		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15	18	Ständer		X	X		X										

▼B

Nr.	Artikel	Gegenstand	Angabe des Rechtsakts	Fahrzeugklassen													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
C2	ANFORDERUNGEN FÜR TECHNISCHE DIENSTE																
16	65	Leistungsnormen und Bewertung Technischer Dienste															

Anmerkung: Die Erläuterungen zu den Anhängen befinden sich am Ende von Anhang VIII.

▼B

ANHANG III

Höchstzulässige Stückzahlen für Kleinserien

Fahrzeug (unter)klasse	Bezeichnung der Fahrzeug (unter)klasse	Kleinserien (Jährliche Stückzahlen für jeden auf dem Markt bereitgestellten, zugelassenen und in Betrieb genommenen Typ)
L1e-A	Fahrräder mit Antriebssystem	50
L1e-B	Zweirädrige Kleinkrafträder	
L2e	Dreirädrige Kleinkrafträder	
L3e	Zweirädrige Krafträder	75
L4e	Zweirädrige Krafträder mit Beiwagen	150
L5e-A	Dreirädrige Kraftfahrzeuge	75
L5e-B	Dreirädrige Kraftfahrzeuge zur gewerblichen Nutzung	150
L6e-A	Leichte Straßen-Quads	30
L6e-B	Leichte Vierradmobile	150
L7e-A	Schwere Straßen-Quads	30
L7e-B	Schwere Gelände-Quads	50
L7e-C	Schwere Vierradmobile	150

▼B

ANHANG IV

Zeitplan für die Anwendung dieser Verordnung auf die Typgenehmigung

Nummer	Bezeichnung	(Unter-)Klasse	Neue Fahrzeugtypen verbindlich	Bestehende Fahrzeugtypen verbindlich	Letztes Zulassungs-datum für übereinstim-mende Fahrzeuge
1.	Anwendung des delegierten Rechtsakts auf die Leistungsanforderungen an Umweltverträglichkeit und Antriebsleistung; Punkte entsprechend Anhang II Teil A				
1.1.	Prüfung Typ I, Prüfung der Auspuffemissionen nach Kaltstart	—	—	—	—
1.1.1.	Prüfzyklus	—	—	—	—
1.1.1.1.	Prüfung Typ I: Prüfzyklus nach ECE R 47	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.1.1.2.	Prüfung Typ I ECE R 40 (ggf. mit einem Außerorts- Fahrzyklus)	L5e-B, L7e-B, L7e-C	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.1.3.	Prüfung Typ I, WMTC, Phase 2	L3e, L4e, L5e-A,L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.1.4.	Prüfung Typ I, überarbeiteter Prüfzyklus auf WMTC-Grundlage	L1e - L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.1.2.	Prüfung Typ I, Grenzwerte für die Auspuffemissionen		—	—	—
▼M2 1.1.2.1.	Euro 4: Anhang VI Teil A1	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020; für L2e-U und L6e-B: 31.12.2024
1.1.2.2.	Euro 4: Anhang VI Teil A1	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020; für L3e-AxE und L3e-AxT: 31.12.2024
1.1.2.3.	Euro 5: Anhang VI Teil A2	L1e-L7e	1.1.2020; für L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT und L6e-B: 1.1.2024	1.1.2021; für L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT und L6e-B: 1.1.2025	
▼B 1.2.	Prüfung Typ II, Prüfung der Emissionen bei (erhöhter) Leerlaufdrehzahl/freier Beschleunigung				
1.2.1.	Prüfung Typ II, Prüfung der Emissionen bei (erhöhter) Leerlaufdrehzahl/freier Beschleunigung	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.2.2.	Prüfung Typ II, Prüfung der Emissionen bei (erhöhter) Leerlaufdrehzahl/freier Beschleunigung	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.3.	Prüfung Typ III, Null-Emission aus dem Kurbelgehäuse				
1.3.1.	Prüfung Typ III, Null-Emission aus dem Kurbelgehäuse	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.3.2.	Prüfung Typ III, Null-Emission aus dem Kurbelgehäuse	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

▼B

Nummer	Bezeichnung	(Unter-)Klasse	Neue Fahrzeugtypen verbindlich	Bestehende Fahrzeugtypen verbindlich	Letztes Zulassungs-datum für übereinstim-mende Fahrzeuge
1.4.	Prüfung Typ IV, Verdunstungsemissionen		—	—	—
1.4.1.	Prüfung der Dichtigkeit des Kraftstoff-behälters	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2017	
1.4.2.	Prüfung der Dichtigkeit des Kraftstoff-behälters	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2016	
1.4.3.	SHED-Prüfverfahren	L3e, L4e, L5e-A L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	
1.4.4.	SHED-Prüfverfahren	L6e-A	1.1.2017	1.1.2018	
1.4.5.	SHED-Grenzwerte, Anhang VI Teil C1	L3e, L4e, L5e-A L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.4.6.	SHED-Grenzwerte, Anhang VI Teil C1	L6e-A	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.4.7.	SHED-Prüfung oder Kraftstoffdichtig-keitsprüfung, in Abhängigkeit von den Er-gebnissen der Studie gemäß Artikel 23 Absätze 4 und 5	L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B, L7e-C	1.1.2020	1.1.2021	
1.4.8.	SHED-Grenzwerte, Anhang VI Teil C2, in Abhängigkeit von den Ergebnissen der Studie gemäß Artikel 23 Absätze 4 und 5	L1e - L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.5.	Prüfung Typ V, Prüfung von Fahrzeugen auf ihre Dauerhaltbarkeit ([3])				
1.5.1.	Euro 4 Dauerhaltbarkeits-Laufleistung, Anhang VII Teil A und B	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.5.2.	Euro 4 Dauerhaltbarkeits-Laufleistung, Anhang VII Teil A und B	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.5.3.	Euro 5 Dauerhaltbarkeits-Laufleistung, Anhang VII Teil A und B	L1e - L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.6.	Ein Prüfungstyp VI ist nicht zugewiesen worden.	—	—	—	—
1.7.	Prüfung Typ VII, Treibhausgasemissio-nen/Bestimmung und Meldung des Kraft-stoff- oder Energieverbrauchs			—	
1.7.1.	Prüfung Typ VII, Treibhausgasemissio-nen/Bestimmung und Meldung des Kraft-stoff- oder Energieverbrauchs	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.7.2.	Prüfung Typ VII, Treibhausgasemissio-nen/Bestimmung und Meldung des Kraft-stoff- oder Energieverbrauchs	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.8.	Prüfung Typ VIII, OBD, Umweltverträg-lichkeitsprüfung		—	—	

▼B

▼M2

Nummer	Bezeichnung	(Unter-)Klasse	Neue Fahrzeugtypen verbindlich	Bestehende Fahrzeugtypen verbindlich	Letztes Zulassungsdatum für übereinstimmende Fahrzeuge
1.8.1.	OBD–I, funktionsbezogene Anforderungen	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
	OBD–I, Umweltverträglichkeitsprüfverfahren (Prüfung Typ VIII)				
	OBD–I, Umweltverträglichkeitsprüfung — Schwellenwerte, Anhang VI Teil B1				
1.8.2.	OBD-I, funktionsbezogene Anforderungen einschließlich aller Betriebsarten, bei denen das Motordrehmoment erheblich herabgesetzt ist	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	OBD-I, Umweltverträglichkeitsprüfverfahren (Prüfung Typ VIII)				
	OBD-I, Umweltverträglichkeitsprüfung — Schwellenwerte, Anhang VI Teil B1				
1.8.3.	OBD-I, funktionsbezogene Anforderungen einschließlich aller Betriebsarten, bei denen das Motordrehmoment erheblich herabgesetzt ist	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2024	1.1.2025	
	OBD-I, Umweltverträglichkeitsprüfverfahren (Prüfung Typ VIII)				
	OBD-I, Umweltverträglichkeitsprüfung — Schwellenwerte, Anhang VI Teil B2				
1.8.4.	OBD-II, funktionsbezogene Anforderungen, Katalysatorüberwachung ausgenommen	L3e (ausgenommen L3e-AxE und L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	OBD-II, Umweltverträglichkeitsprüfverfahren (Prüfung Typ VIII)				
	OBD-II, Umweltverträglichkeitsprüfung — Schwellenwerte, Anhang VI Teil (B1)				
1.8.5.	OBD-II, funktionsbezogene Anforderungen	L3e (ausgenommen L3e-AxE und L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2024	1.1.2025	
	OBD-II, Umweltverträglichkeitsprüfverfahren (Prüfung Typ VIII)				
	OBD-II, Umweltverträglichkeitsprüfung — Schwellenwerte, Anhang VI Teil B2				

▼B

Nummer	Bezeichnung	(Unter-)Klasse	Neue Fahrzeugtypen verbindlich	Bestehende Fahrzeugtypen verbindlich	Letztes Zulassungsdatum für übereinstimmende Fahrzeuge
1.9.	Prüfung Typ IX, Geräuschpegel ([3])				
▼M2 1.9.1.	Geräuschpegelprüfverfahren und -grenzwerte, Anhang VI Teil D	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.9.2.	Geräuschpegelprüfverfahren und -grenzwerte ([3]), Anhang VI Teil D	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
▼B 1.9.3.	UN-ECE-Regelungen Nr. 9, 41, 63 und 92 und Grenzwerte aus Anhang VI Teil D dieser Verordnung	L1e - L7e			
▼M2 1.9.4.	UNECE-Regelungen Nr. 9, 41, 63, 92 und damit verbundene neue, von der Kommission vorgeschlagene Grenzwerte	L1e-L7e			
▼B 1.10.	Prüfungen der Antriebsleistung und Anforderungen für die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs, das maximale Drehmoment, die maximale Nenndauerleistung oder Nutzleistung und die maximale Spitzenleistung				
1.10.1.	Prüfungen der Antriebsleistung und Anforderungen an die Antriebsleistung	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.10.2.	Prüfungen der Antriebsleistung und Anforderungen an die Antriebsleistung	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

▼B

Nummer	Bezeichnung	(Unter-)Klasse	Neue Fahrzeugtypen verbindlich	Bestehende Fahrzeugtypen verbindlich	Letztes Zulassungsdatum für übereinstimmende Fahrzeuge
2.	Anwendung des delegierten Rechtsakts auf die Anforderungen für die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen; Punkte entsprechend Anhang II Teil B ([3])				
2.1.	Anwendung des delegierten Rechtsakts auf die Anforderungen für die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen; Punkte entsprechend Anhang II Teil B ([3])	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
2.2.	Anwendung des delegierten Rechtsakts auf die Anforderungen für die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen; Punkte entsprechend Anhang II Teil B ([3])	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
2.3.	Anhang VIII, verbesserte Sicherheitselemente ([3])		—	—	
2.3.1.	Automatisches Einschalten der Beleuchtungseinrichtung	L1e-L7e	1.1.2016	1.1.2016	
2.3.2.	Einrichtung für die sichere Kurvenfahrt (Differenzialsperre oder gleichwertige Einrichtung)	L1e-L7e	1.1.2016	1.1.2017	
2.3.3.	verbesserte Bremssysteme, obligatorische Ausstattung	L3e	1.1.2016	1.1.2017	

▼**B**

Nummer	Bezeichnung	(Unter-)Klasse	Neue Fahrzeugtypen verbindlich	Bestehende Fahrzeugtypen verbindlich	Letztes Zulassungs-datum für übereinstim-mende Fahrzeuge
3.	Anwendung des delegierten Rechtsakts auf die Anforderungen für die Fahrzeug-auslegung; Punkte entsprechend Anhang II Teil C ([3])				
3.1.	Anwendung des delegierten Rechtsakts auf die Anforderungen für die Fahrzeugauslegung; Punkte entsprechend ►**C1** Anhang II Teil C1 ([3]) ◄	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
3.2.	Anwendung des delegierten Rechtsakts auf die Anforderungen für die Fahrzeugauslegung; Punkte entsprechend ►**C1** Anhang II Teil C1 ([3]) ◄	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

▼B

Nummer	Bezeichnung	(Unter-)Klasse	Neue Fahrzeugtypen verbindlich	Bestehende Fahrzeugtypen verbindlich	Letztes Zulassungs-datum für übereinstim-mende Fahrzeuge
4.	Anwendung des Durchführungsrechtsakts hinsichtlich der Verwaltungsvorschriften				
4.1.	Anwendung des Durchführungsrechtsakts hinsichtlich der Verwaltungsvorschriften	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
4.2.	Anwendung des Durchführungsrechtsakts hinsichtlich der Verwaltungsvorschriften	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

Anmerkung: Die Erläuterungen zu den Anhängen befinden sich am Ende von Anhang VIII.

▼B

ANHANG V

▼M1

(A) ►C1 Umweltverträglichkeitsprüfungen und -anforderungen ◄

Fahrzeuge der Klasse L dürfen nur typgenehmigt werden, wenn sie folgenden ►C1 Anforderungen an die Umweltverträglichkeit ◄ genügen:

Art der Prüfung	Bezeichnung	Anforderungen: Grenzwerte	Kriterien für die Einstufung in Unterkategorien, zusätzlich zu Artikel 2 und Anhang I	Anforderungen: Prüfverfahren
I	Auspuffemissionen nach Kaltstart	Anhang VI (A)	Nummer 4.3 von Anhang II der delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission	Anhang II der delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission
II	— PI oder Hybrid[5], der mit einem PI ausgerüstet ist: Emissionen im Leerlauf und bei erhöhter Leerlaufdrehzahl — CI oder Hybrid mit CI-Motor: Prüfung bei freier Beschleunigung	Richtlinie 2009/40/EG[6]	Nummer 4.3 von Anhang II der delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission	Anhang III der delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission
III	Emissionen aus dem Kurbelgehäuse	Null-Emission, geschlossenes Kurbelgehäuse. Es dürfen während der gesamten Nutzlebensdauer des Fahrzeugs keine Kurbelgehäuseemissionen direkt in die Umgebungsluft entweichen.	Nummer 3.2 von Anhang XI der delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission	Anhang IV der delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission
IV	Verdunstungsemissionen	Anhang VI (C)	Nummer 3.2 von Anhang XI der delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission	Anhang V der delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission
V	Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen	Anhänge VI und VII	SRC-LeCV: Nummer 2 der Anlage 1 zu Anhang VI der delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission AMA der US-EPA: Nummer 2.1 der Anlage 2 zu Anhang VI der delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission	ANHANG VI der delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission
VI	Ein Prüfungstyp VI ist nicht zugewiesen worden.	Nicht zutreffend.	Nicht zutreffend.	Nicht zutreffend.

▼**M1**

Art der Prüfung	Bezeichnung	Anforderungen: Grenzwerte	Kriterien für die Einstufung in Unterkategorien, zusätzlich zu Artikel 2 und Anhang I	Anforderungen: Prüfverfahren
VII	CO_2-Emissionen, Kraftstoffverbrauch und/oder Verbrauch an elektrischer Energie und elektrische Reichweite	Erfassung und Übermittlung von Daten, keine Grenzwerte für Zwecke der Typgenehmigung	Nummer 4.3 von Anhang II der delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission	Anhang VII der delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission
VIII	On-Board-Diagnosesystem (OBD-System)	Anhang VI (B)	Nummer 4.3 von Anhang II der delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission	Anhang VIII der delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission
IX	Geräuschpegel	Anhang VI (D)	Wenn die in dem delegierten Rechtsakt in Bezug auf Leistungsanforderungen an die Umweltverträglichkeit und Antriebsleistung festgelegten eigenen Anforderungen der EU durch die UNECE-Regelungen Nr. 9, 41, 63 oder 92 ersetzt werden, sind in Bezug auf die Prüfung Typ IX (Geräuschpegelprüfung) die Kriterien für die Einstufung in (Unter-)Klassen in Anhang 6 dieser UNECE-Regelungen zu wählen.	Anhang IX der delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission

▼B

(B) Anwendung der Anforderungen für die Umweltverträglichkeitsprüfung für die Genehmigung und für Erweiterungen

	Fahrzeuge mit PI Motoren einschließlich Hybridfahrzeuge									Fahrzeuge mit CI Motoren einschließlich Hybridfahrzeuge		Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit komprimierter Luft angetriebene Fahrzeuge (CA)	Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge
	►C1 Einstoffbetrieb ◄				Zweistoffbetrieb			Mehrstoffbetrieb		Mehrstoffbetrieb	Einstoffbetrieb		
	►C1 Ottokraftstoff (E5) ◄	Flüssiggas	Erdgas/ Biomethan	H_2	Ottokraftstoff (E5) / Flüssiggas	Ottokraftstoff (E5) / Erdgas/ Biomethan	Ottokraftstoff (E5) / H_2	Ottokraftstoff (E5) / Ethanol (E85)	Erdgas/ Biomethan / H_2NG	Diesel (B5) / Biodiesel	Diesel (B5)		
Prüfung Typ I ([19])	ja	ja	ja	ja	ja (beide Kraftstoffe)	ja (beide Kraftstoffe)	ja (beide Kraftstoffe)	ja (beide Kraftstoffe)	ja (beide Kraftstoffe)	ja (nur B5)	ja	nein	nein
►M2 Prüfung Typ I ([19]) Partikelmasse (nur Euro 5) ◄	ja	nein	nein	nein	ja (nur Ottokraftstoff)	ja (nur Ottokraftstoff)	ja (nur Ottokraftstoff)	ja (nur Ottokraftstoff)	nein	ja (nur B5)	ja	nein / ja für CA	nein
Prüfung Typ II ([19]), einschließlich Abgastrübung (nur für CI)	ja	ja	ja	ja	ja (beide Kraftstoffe)	ja (beide Kraftstoffe)	ja (nur Ottokraftstoff)	ja (beide Kraftstoffe)	ja (nur Erdgas/Biomethan)	ja (nur B5)	ja	nein	nein
Prüfung Typ III ([19])	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein	nein
Prüfung Typ IV ([19])	ja	nein	nein	nein	ja (nur Ottokraftstoff)	ja (nur Ottokraftstoff)	ja (nur Ottokraftstoff)	ja (nur Ottokraftstoff)	nein	nein	nein	nein	nein

▼B

	Fahrzeuge mit PI Motoren einschließlich Hybridfahrzeuge									Fahrzeuge mit CI Motoren einschließlich Hybridfahrzeuge		Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit komprimierter Luft angetriebene Fahrzeuge (CA)	Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge
	►C1 Einstoffbetrieb ◄				Zweistoffbetrieb			Mehrstoffbetrieb		Mehrstoffbetrieb	Einstoffbetrieb		
	►C1 Ottokraftstoff (E5) ◄	Flüssiggas	Erdgas/ Biomethan	H_2	Ottokraftstoff (E5)	Ottokraftstoff (E5)	Ottokraftstoff (E5)	Ottokraftstoff (E5)	Erdgas/ Biomethan	Diesel (B5)	Diesel (B5)		
					Flüssiggas	Erdgas/ Biomethan	H_2	Ethanol (E85)	H_2NG	Biodiesel			
Prüfung Typ V ([19])	ja	ja	ja	ja	ja (nur Ottokraftstoff)	ja (nur Ottokraftstoff)	ja (nur Ottokraftstoff)	ja (nur Ottokraftstoff)	Ja (nur Erdgas/Biomethan)	ja (nur B5)	ja	nein	nein
Prüfung Typ VII ([19])	ja	ja	ja	ja	ja (beide Kraftstoffe)	ja (beide Kraftstoffe)	ja (beide Kraftstoffe)	ja (beide Kraftstoffe)	ja (beide Kraftstoffe)	ja (beide Kraftstoffe)	ja	ja (nur Energieverbrauch)	ja (nur Energieverbrauch)
Prüfung Typ VIII ([19])	ja	ja	ja	ja	ja (nur Ottokraftstoff)	ja (nur Ottokraftstoff)	ja (nur Ottokraftstoff)	ja (nur Ottokraftstoff)	ja (nur Erdgas/Biomethan)	ja (nur B5)	ja	nein	nein
Prüfung Typ IX ([19])	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	►C1 nein ([20]) ja für CA ◄	►C1 nein ([20]) ◄

Anmerkung: Die Erläuterungen zu den Anhängen befinden sich am Ende von Anhang VIII.

▼B

ANHANG VI

Schadstoff-Emissionsgrenzwerte, OBD-Schwellenwerte und Grenzwerte für den Geräuschpegel hinsichtlich der Typgenehmigung und der Übereinstimmung der Produktion

(A) Auspuffemissionen nach Kaltstart

(A1) Euro 4

Fahrzeugklasse	Bezeichnung der Fahrzeugklasse	Antriebsklasse	Euronorm	Masse des Kohlenmonoxids (CO)	Masse der Kohlenwasserstoffe (THC)	Masse der Stickoxide (NO_x)	Partikelmasse (PM)	Prüfzyklus
				L_1 (mg/km)	L_2 (mg/km)	L_3 (mg/km)	L_4 (mg/km)	
L1e-A	Fahrräder mit Antriebssystem	PI/CI/Hybrid	Euro 4	560	100	70		ECE R47
L1e-B	Zweirädrige Kleinkrafträder	PI/CI/Hybrid	Euro 4	1 000	630	170	—	ECE R47
L2e	Dreirädrige Kleinkrafträder	PI/CI/Hybrid	Euro 4	1 900	730	170	—	ECE R47
L3e L4e ([7]) L5e-A L7e-A	— Zweirädrige Krafträder mit und ohne Beiwagen — Dreirädrige Kraftfahrzeuge — Schwere Straßen-Quads	PI/PI Hybrid, v_{max} < 130 km/h	Euro 4	1 140	380	70	—	WMTC, Phase 2
		PI/PI Hybrid, v_{max} ≥ 130 km/h	Euro 4	1 140	170	90	—	WMTC, Phase 2
		CI/CI Hybrid	Euro 4	1 000	100	300	80 ([8])	WMTC, Phase 2
L5e-B	Dreirädrige Kraftfahrzeuge zur gewerblichen Nutzung	PI/PI Hybrid	Euro 4	2 000	550	250	—	ECE R40
		CI/CI Hybrid	Euro 4	1 000	100	550	80 ([8])	ECE R40
L6e-A L6e-B	Leichte Straßen-Quads Leichte Vierradmobile	PI/PI Hybrid	Euro 4	1 900	730	170		ECE R47
		CI/CI Hybrid	Euro 4	1 000	100	550	80 ([8])	ECE R47
L7e-B L7e-C	Schwere Gelände-Quads Schwere Vierradmobile	PI/PI Hybrid	Euro 4	2 000	550	250	—	ECE R40
		CI/CI Hybrid	Euro 4	1 000	100	550	80 ([8])	ECE R40

▼B

(A2) Euro 5

Fahrzeug klasse	Bezeichnung der Fahrzeugklasse	Antriebsklasse	Euro-Norm ([4])	Masse des Kohlenmonoxids (CO)	Masse der Kohlenwasser-stoffe (THC)	Masse der Nichtmethankoh-lenwasserstoffe (NMHC)	Masse der Stickoxide (NO_x)	Partikelmasse (PM)	Prüfzyklus
				L_1 (mg/km)	L_{2A} (mg/km)	L_{2B} (mg/km)	L_3 (mg/km)	L_4 (mg/km)	
L1e-A	Fahrräder mit Antriebssystem	PI/CI/Hybrid	Euro 5	500	100	68	60	4.5 [(9)]	Überarbeiteter WMTC ([10])
L1e-B-L7e	Alle sonstigen Fahrzeuge der Klasse L	PI/ PI Hybrid	Euro 5	1 000	100	68	60	4,5 ([9])	Überarbeiteter WMTC
		CI/CI Hybrid		500	100	68	90	4,5	Überarbeiteter WMTC

▼B

(B) Emissionsschwellenwerte des On-Board-Diagnosesystems

(B1) Euro 4, OBD-I

Fahrzeug klasse	Bezeichnung der Fahrzeugklasse	Antriebsklasse	Euronorm	Masse des Kohlenmonoxids (CO)	Masse der Kohlenwasserstoffe (THC)	Masse der Stickoxide (NO_x)	Prüfzyklus
				OT_1 (mg/km)	OT_2 (mg/km)	OT_3 (mg/km)	
▼M2 _____							
▼B							
L3e ([5])	— Zweirädrige Krafträder mit und ohne Beiwagen	PI/PI Hybrid v_{max} < 130 km/h	Euro 4	2 170	1 400	350	WMTC, Phase 2
L4e ([7])							
L5e-A	— Dreirädrige Kraftfahrzeuge	PI/PI Hybrid v_{max} ≥ 130 km/h		2 170	630	450	WMTC, Phase 2
L7e-A	— Schwere Straßen-Quads	CI/CI Hybrid		2 170	630	900	WMTC, Phase 2

(B2) Euro 5, OBD-I und OBD-II ([4])

Fahrzeugklasse	Bezeichnung der Fahrzeugklasse	Antriebsklasse	Euronorm	Masse des Kohlenmonoxids (CO)	Masse der Nichtmethan-Kohlenwasserstoffe (NMHC)	Masse der Stickoxide (NO_x)	Partikelmasse (PM)	Prüfzyklus
				OT_1 (mg/km)	OT_2 (mg/km)	OT_3 (mg/km)	OT_4 (mg/km)	
►M2 L3e, L4e, L5e, L7e ◄	►M2 Alle Fahrzeuge der Klasse L außer L1e, L2e und L6e ◄	PI/PI Hybrid	Euro 5	1 900	250	300	50	Überarbeiteter WMTC
		CI/CI Hybrid	Euro 5	1 900	320	540	50	Überarbeiteter WMTC

▼B

(C) Grenzwerte für Verdunstungsemissionen

(C1) Euro 4

Fahrzeug klasse	Bezeichnung der Fahrzeugklasse	Antriebsklasse	Euronorm	Masse der Kohlenwasserstoffe insgesamt (THC) (mg/Test)	Prüfzyklus
L3e L4e ([7])	Zweirädrige Krafträder ([13]) mit und ohne Beiwagen	PI ([11])	Euro 4	2 000	SHED
L5e-A	Dreirädrige Kraftfahrzeuge	PI ([11])	Euro 4		
L6e-A	Leichte Straßen-Quads	PI ([11])	Euro 4		
L7e-A	Schwere Straßen-Quads	PI ([11])	Euro 4		

▼B

(C2) Euro 5

Fahrzeugklasse ([12])	Bezeichnung der Fahrzeugklasse	Antriebsklasse	Euronorm	Durchlässigkeitsprüfung ($mg/m^2/Tag$)		Masse der Kohlenwasserstoffe insgesamt (THC) beim SHED-Test (mg/Test)
				Kraftstoffbehälter	Kraftstoffzufuhrleitungen	Fahrzeug
L1e-A	Fahrräder mit Antriebssystem	PI ([11])	Euro 5	1 500	15 000	1 500
L1e-B	Zweirädrige Kleinkrafträder		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L2e	Dreirädrige Kleinkrafträder		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L3e L4e ([7])	Zweirädrige Krafträder mit und ohne Beiwagen		Euro 5			1 500
L5e-A	Dreirädrige Kraftfahrzeuge		Euro 5			
L5e-B	Dreirädrige Kraftfahrzeuge zur gewerblichen Nutzung		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L6e-A	Leichte Straßen-Quads		Euro 5			1 500
L6e-B	Leichte Vierradmobile		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L7e-A	Schwere Straßen-Quads		Euro 5			1 500
L7e-B	Gelände-Quads		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L7e-C	Schwere Vierradmobile		Euro 5	1 500	15 000	1 500

▼B

(D) Geräuschgrenzwerte — Euro 4und Euro 5

Fahrzeugklasse	Bezeichnung der Fahrzeugklasse	Euro 4 Geräuschpegel ([14]) (dB(A))	Euro 4 Prüfverfahren([16])	Euro 5 Geräuschpegel ([15]) (dB(A))	Euro 5 Prüfverfahren
L1e-A	Fahrräder mit Antriebssystem	►C1 63 ◄	Delegierter Rechtsakt/UN-ECE-Regelung Nr. 63		UN-ECE-Regelung Nr. 63
L1e-B	Zweirädrige Kleinkrafträder $v_{max} \leq 25$ km/h	66			
	Zweirädrige Kleinkrafträder $v_{max} \leq 45$ km/h	71			
L2e	Dreirädrige Kleinkrafträder	76	Delegierter Rechtsakt/UN-ECE-Regelung Nr. 9		UN-ECE-Regelung Nr. 9
L3e	Zweirädrige Krafträder Hubvolumen ≤ 80 cm^3	75	Delegierter Rechtsakt/UN-ECE-Regelung Nr. 41		UN-ECE-Regelung Nr. 41
	Zweirädrige Krafträder 80 cm^3 < Hubvolumen ≤ 175 cm^3	77			
	Zweirädrige Krafträder Hubvolumen > 175 cm^3	80			
L4e	Zweirädrige Krafträder mit Beiwagen	80	►C1 Delegierter Rechtsakt/UN-ECE-Regelung Nr. 9 ◄		►C1 UN-ECE-Regelung Nr. 9 ◄
L5e-A	Dreirädrige Kraftfahrzeuge	80	Delegierter Rechtsakt/UN-ECE-Regelung Nr. 9		UN-ECE-Regelung Nr. 9
L5e-B	Dreirädrige Kraftfahrzeuge zur gewerblichen Nutzung	80			
L6e-A	Leichte Straßen-Quads	80	Delegierter Rechtsakt/ ►C1 UN-ECE-Regelung Nr. 9 ◄		►C1 UN-ECE-Regelung Nr. 9 ◄
L6e-B	Leichte Vierradmobile	80	Delegierter Rechtsakt/UN-ECE-Regelung Nr. 9		UN-ECE-Regelung Nr. 9
L7e-A	Schwere Straßen-Quads	80			
L7e-B	Schwere Gelände-Quads	80			

▼B

Fahrzeugklasse	Bezeichnung der Fahrzeugklasse	Euro 4 Geräuschpegel ([14]) (dB(A))	Euro 4 Prüfverfahren([16])	Euro 5 Geräusch-pegel ([15]) (dB(A))	Euro 5 Prüfverfahren
L7e-C	Schwere Vierradmobile	80			

Anmerkung: Die Erläuterungen zu den Anhängen befinden sich am Ende von Anhang VIII.

▼B

ANHANG VII

Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen

(A) Dauerhaltbarkeits-Laufleistung bei Fahrzeugen der Klasse L

Fahrzeugklasse	Bezeichnung der Fahrzeugklasse	Euro 4 Dauerhaltbarkeits-Laufleistung (km) und Euro 5 Dauerhaltbarkeits-Laufleistung ([4]) (km)
L1e-A L3e-AxT (x = 1, 2 oder 3)	— Fahrräder mit Antriebssystem — Zweirädrige Trial-Krafträder	5 500
L1e-B L2e L3e-AxE (x = 1, 2 oder 3) L6e-A L7e-B	— Zweirädrige Kleinkrafträder — Dreirädrige Kleinkrafträder — Zweirädrige Enduro-Krafträder — Leichte Straßen-Quads — Schwere Gelände-Quads	11 000
L3e L4e ([7]) L5e L6e-B L7e-C	— Zweirädrige Krafträder mit und ohne Beiwagen (v_{max} < 130 km/h) — Dreirädrige Kraftfahrzeuge — Leichte Vierradmobile — Schwere Vierradmobile	20 000
L3e L4e ([7]) L7e-A	Zweirädrige Krafträder mit und ohne Beiwagen (v_{max} ≥ 130 km/h) Schwere Straßen-Quads	35 000

02013R0168 — DE — 27.11.2024 — 004.001 — 104

▼B

(B) Verschlechterungsfaktoren

Fahrzeugklasse	Bezeichnung der Fahrzeugklasse	Euro 4 Verschlechterungsfaktor (-)				Euro 5 Verschlechterungsfaktor+([4]) (-)							
		CO	HC	NO_x	PM	CO	THC		NMHC		NO_x		PM([17])([4])
							PI	CI ([18])	PI	CI	PI	CI	CI
L1e — L7e	alle	1,3	1,2	1,2	1,1	1,3	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,0

Anmerkung: Die Erläuterungen zu den Anhängen befinden sich am Ende von Anhang VIII.

▼B

ANHANG VIII

▼C1

Erhöhte Anforderungen für die funktionale Sicherheit ([21])

▼B

Gegenstand	Anforderungen
Verbindlicher Einbau verbesserter Bremssysteme	a) Neue Krafträder[(22)] der Unterklasse L3e-A1, die auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, sind nach Wahl des Herstellers entweder mit einem Anti-Blockier-System oder einem kombinierten Bremssystem oder beiden Typen verbesserter Bremssysteme auszurüsten. b) Neue Krafträder der Unterklassen L3e-A2 und L3e-A3, die auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, sind mit einem Anti-Blockier-System auszurüsten. Ausnahme: L3e-AxE (x = 1, 2 oder 3, zweirädrige Enduro-Krafträder) und L3e-AxT (x = 1, 2 oder 3, zweirädrige Trial-Krafträder) sind vom verbindlichen Einbau verbesserter Bremssysteme ausgenommen.
Sichere Kurvenfahrt auf befestigten Straßen	Fahrzeuge der Klasse L sind so zu konstruieren, dass sich jedes Rad zu jedem Zeitpunkt mit verschiedenen Geschwindigkeiten drehen kann, um eine sichere Kurvenfahrt auf befestigten Straßen zu gewährleisten. Ist ein Fahrzeug mit einer Differenzialsperre ausgerüstet, muss es so ausgelegt sein, dass sie normalerweise nicht gesperrt ist.
Verbesserung der Sichtbarkeit des Fahrzeugs und des Fahrers durch automatisches Einschalten der Beleuchtungseinrichtung	Zur Verbesserung der Sichtbarkeit von Fahrzeugen der Klasse L sind diese wie folgt auszurüsten: a) Fahrzeuge der Klasse L1e: Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen im Einklang mit UN-ECE-Regelung Nr. 74 Rev. 2, die eine automatische Aktivierung der Lichtsignalanlage erfordert; b) Fahrzeuge der Klasse L3e: Nach Wahl des Herstellers entweder Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen im Einklang mit UN-ECE-Regelung Nr. 53 Rev. 2 und ihren Änderungen 1 und 2 oder eigene Tagfahrleuchten im Einklang mit UN-ECE-Regelung Nr. 87 Rev. 2 und ihren Änderungen 1 und 2. c) Alle anderen Unterklassen von Fahrzeugen der Klasse L: Eine Beleuchtungsanlage, die sich automatisch einschaltet, oder, nach Wahl des Herstellers, eigene Tagfahrleuchten, die sich automatisch einschalten[(23)].

▼B

Gegenstand	Anforderungen
(Anhang II (B) 3) Elektrische Sicherheit	Fahrzeuge der Klasse L müssen, wenn sie mit einem oder mehreren Antriebsmotoren ausgestattet sind, die mit elektrischer Energie betrieben werden und nicht dauerhaft an das Netz angeschlossen sind, im Hinblick auf den elektrischen Antriebsstrang sowie ihre Hochspannungskomponenten und Systeme, die mit der Hochspannungssammelschiene des elektrischen Antriebsstrangs galvanisch verbunden sind, so ausgelegt werden, dass jede Gefährdung der elektrischen Sicherheit verhindert wird, indem die einschlägigen Anforderungen der UN-ECE-Regelung Nr. 100 und der Norm ISO 13063 angewendet werden.
(Anhang II (B) 4) Anforderungen an die Erklärung des Herstellers zur Dauerprüfung kritischer funktionaler Sicherheitssysteme, Teile und Ausrüstungen	Der Fahrzeughersteller erklärt, dass Fahrzeuge, die in Übereinstimmung mit Artikel 22 Absatz 2 hergestellt wurden, in der Lage sind, eine bestimmungsgemäße normale Nutzung zumindest über die unten angegebene zurückgelegte Entfernung innerhalb von 5 Jahren nach ihrer Erstzulassung zu überstehen. Die Entfernung beträgt das Anderthalbfache der in Anhang VII mit direktem Bezug zu der betreffenden Fahrzeugklasse und der Emissionsphase (d. h. der Euro-Norm), nach der das Fahrzeug typgenehmigt werden soll, angegebenen Entfernung, überschreitet jedoch für keine Fahrzeugklasse 60 000 km.
(Anhang II (B) 5) Anforderungen an die vorderen und hinteren Schutzvorrichtungen	Fahrzeuge der Klasse L müssen hinsichtlich ihrer vorderen und hinteren Partien so ausgelegt werden, dass sie keine spitzen oder scharfen oder vorstehenden Teile aufweisen, die nach außen gerichtet sind und bei denen davon auszugehen ist, dass ungeschützte Verkehrsteilnehmer bei Zusammenstößen an ihnen hängenbleiben oder dass die Schwere von Verletzungen und Wunden bei diesen Verkehrsteilnehmern wesentlich erhöht wird. Dies gilt sowohl für die vorderen als auch für die hinteren Fahrzeugpartien.
(Anhang II (B) 10) Sicherheitsgurtverankerungen und Sicherheitsgurte	Die verbindlichen Anforderungen für Sicherheitsgurtverankerungen und die Installation von Sicherheitsgurten in Fahrzeugen der Klassen L2e, L5e, L6e und L7e, die mit Aufbauten versehen sind.
(Anhang II (B) 15) Anforderungen an Insassenschutzsysteme einschließlich Innenausstattung und Fahrzeugtüren	Fahrzeuge der Klassen L2e, L5e, L6e und L7e, die mit Aufbauten versehen sind, müssen so ausgelegt werden, dass sie keine spitzen oder scharfen oder vorstehenden Teile aufweisen, bei denen davon auszugehen ist, dass durch sie die Schwere von Verletzungen und Wunden beim Fahrer und bei den Beifahrern wesentlich erhöht wird. Fahrzeuge mit Türen müssen so ausgelegt werden, dass sichergestellt ist, dass diese Türen unter Verwendung der entsprechenden Schlösser und Scharniere gebaut werden.

▼B

Gegenstand	Anforderungen
(Anhang II (B) 17) Anforderungen an die Festigkeit der Fahrzeugstruktur	Der Fahrzeughersteller erklärt, dass im Falle eines Rückrufs aufgrund eines erheblichen Sicherheitsrisikos der Genehmigungsbehörde und der Kommission auf Anfrage unverzüglich eine mittels ingenieurtechnischer Berechnungen, virtueller Prüfmethoden und/oder struktureller Prüfungen vorgenommene spezifische Untersuchung der Strukturen, Bauteile und/oder Teile zur Verfügung gestellt wird. Die Typgenehmigung für Fahrzeuge darf nicht erteilt werden, wenn begründete Zweifel daran bestehen, dass der Fahrzeughersteller in der Lage ist, für eine solche Untersuchung Sorge zu tragen.

Anmerkung: Die Erläuterungen zu den Anhängen befinden sich am Ende von Anhang VIII.

▼B

Erläuterungen zu den Anhängen I bis VIII

1. Grundlage der in Anhang I genannten Leistungsgrenzen ist die maximale Nenndauerleistung bei Fahrzeugen mit Elektroantrieb und die maximale Nutzleistung bei Fahrzeugen, die von einem Verbrennungsmotor angetrieben werden. Das Gewicht eines Fahrzeugs wird als identisch mit seiner Masse in fahrbereitem Zustand betrachtet.

2. Die Einstufung eines L3e-Fahrzeugs als Unterklasse je nachdem, ob seine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit weniger, gleich oder mehr als 130 km/h beträgt, ist unabhängig von seiner Einstufung in die Antriebsleistungsklassen L3e-A1 (obwohl 130 km/h wahrscheinlich nicht erreicht werden), L3e-A2 oder L3e-A3.

3. „X“ bedeutet, dass durch diese Verordnung verbindliche Anforderungen für den betreffenden Gegenstand und die betreffende Klasse festgelegt werden; die ausführlichen Anforderungen sind in den Bezugsartikeln und den Bezugsdokumenten in dieser Tabelle festgelegt.

   „IF“ bedeutet „falls installiert“. Wenn das System, das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit, auf die in der Tabelle Bezug genommen wird, in dem Fahrzeug installiert ist, weil dies nur für einige der in die betreffende Klasse eingestuften Fahrzeuge vorgeschrieben ist, muss es bzw. sie die in den delegierten Rechtsakten und den Durchführungsrechtsakten festgelegten Anforderungen erfüllen. Wenn der Fahrzeughersteller entscheidet, das Fahrzeug freiwillig mit dem System, dem Bauteil oder der selbstständigen technischen Einheit auszurüsten, muss es bzw. sie ebenfalls die in den delegierten Rechtsakten und den Durchführungsrechtsakten festgelegten Anforderungen erfüllen.

   Wenn ein Tabellenfeld leer ist, bedeutet dies, dass durch diese Verordnung für den betreffenden Gegenstand und die betreffende Klasse keine Anforderungen festgelegt werden.

4. Siehe Artikel 23 Absätze 4 und 5.

5. Ist/sind der/die (Hybrid-) Motor(en) mit einer Stop-/Start-Funktion ausgerüstet, muss der Hersteller sicherstellen, dass der Verbrennungsmotor im Leerlauf und mit erhöhter Leerlaufdrehzahl läuft. Das Fahrzeug muss der Prüfung bei freier Beschleunigung unterzogen werden können, wenn das Antriebssystem einen Selbstzündungsmotor (CI-Motor) aufweist.

6. Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 141 vom 6.6.2009, S. 12).

7. Nur das zweirädrige Kraftrad (Basisfahrzeug), an das der Beiwagen montiert ist, muss die entsprechenden Emissionsgrenzwerte einhalten.

8. Nur Selbstzündungsmotoren (CI), auch wenn z. B. ein Selbstzündungsmotor (CI) Teil eines Hybridantriebs ist.

9. Gilt nur für Benzinmotoren mit Direkteinspritzung (DI).

10. In der in Artikel 23 Absätze 4 und 5 genannten Umweltverträglichkeitsstudie wird auch darüber berichtet, ob neben Fahrzeugen der Klasse L3e, L5e-A und L7e-A auch andere Fahrzeuge der Klasse L im Rahmen eines überarbeiteten WMTC einer Emissionsprüfung unterzogen werden könnten.

11. Fremdzündungsmotoren (PI), die mit Benzin, Benzinkraftstoffgemischen oder Ethanol-Kraftstoff betrieben werden.

12. Die Kostenwirksamkeit der Einrichtung zur Verdunstungsemissionsminderung wird in der Umweltverträglichkeitsstudie, die gemäß Artikel 23 Absätze 4 und 5 für die Kommission erstellt wird, bewertet. In dieser Studie werden für die Unterklassen von Fahrzeugen, die noch keiner Prüfung auf Verdunstungsemissionen gemäß Artikel 23 Absätze 4 und 5 unterzogen worden sind, als Alternative zur SHED-Prüfung weitere kostenwirksame Prüfungen in Bezug auf Verdunstungsemissionen, z. B. Durchlässigkeitsprüfungen für Kraftstoffbehälter und Kraftstoffzufuhrleitungen, bewertet.

13. $v_{max} \geq 130$ km/h

▼B

14. Bis die Union den UN-ECE-Regelungen Nr. 9, 41, 63 und 92 beitritt und diese im Rahmen der UN-ECE WP29 und innerhalb der Union umsetzt — einschließlich der damit zusammenhängenden gleichwertigen Geräuschgrenzwerte der Stufe Euro 4 (wie sie zum Beispiel in Anhang 6 der UN-ECE-Regelung Nr. 41 für Krafträder der Klassen L3e und L4e festgelegt werden) — müssen Fahrzeuge der Klasse L den Grenzwerten gemäß Anhang VI Teil D entsprechen. Sobald die Union die UN-ECE-Regelungen Nr. 9, 41, 63 und 92 übernommen hat, werden diese — einschließlich der Geräuschgrenzwerte, die den in Anhang VI (D) aufgeführten gleichwertig sind — verbindlich und ersetzen die Prüfverfahren im delegierten Rechtsakt zu Leistungsanforderungen an Umweltverträglichkeit und Antriebsleistung.

15. Die noch festzulegenden Geräuschgrenzwerte der Euro-5-Norm sind in einem eigenständigen Rechtsakt, der nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren gemäß Artikel 294 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union erlassen wird, zu ändern.

16. Die Verfahren für die Geräuschprüfung sind in einem gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakt enthalten, der durch die UN-ECE-Regelungen Nr. 9, 41, 63 und 92 ersetzt werden wird.

17. Nur bei PI-, DI- und CI-Motoren.

18. Gilt auch für Hybridfahrzeuge.

19. Hinsichtlich der Beschreibung der Prüfungstypen, der Verweise auf die Grenzwerte und der Prüfverfahren für die Prüfungen Typ I bis IX wird auf Anhang V verwiesen.

20. Für Fahrzeuge mit Elektroantrieb/Hybrid-Elektrofahrzeuge werden lediglich Geräuschanforderungen für geräuscharme Fahrzeuge festgelegt.

21. Hinsichtlich der Anwendungsfristen für die erhöhten Anforderungen für die funktionale Sicherheit wird auf Anhang IV verwiesen.

22. Fahrzeuge der Klasse L4e (Krafträder mit Beiwagen) sind von den Anforderungen a und b in Bezug auf den verbindlichen Einbau verbesserter Bremssysteme ausgenommen.

23. Um den Start eines Verbrennungsmotors zu gewährleisten, kann die Beleuchtungsanlage während der Anlassphase des Motors für höchstens 10 Sekunden ausgeschaltet werden.

▼B

ANHANG IX

Entsprechungstabelle

(gemäß Artikel 81)

Richtlinie 2002/24/EG	Vorliegende Verordnung
Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 1	Artikel 2 Absatz 1
Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2	Artikel 2 Absatz 2
Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 3	Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2
Artikel 1 Absätze 2 und 3	Artikel 2 Absatz 1, Artikel 4, Anhang I
Artikel 2	Artikel 3
Artikel 3	Artikel 26 und 27
Artikel 4 Absatz 1	Artikel 29 Absätze 1 und 2, Artikel 18
Artikel 4 Absatz 2	Artikel 29 Absatz 1, Artikel 33
Artikel 4 Absatz 3	Artikel 33 Absatz 3
Artikel 4 Absatz 4	—
Artikel 4 Absatz 5	Artikel 33 Absätze 1 und 3
Artikel 4 Absatz 6	Artikel 29 Absatz 3
Artikel 5 Absatz 1	Artikel 29 Absatz 10 und Artikel 30 Absatz 3
Artikel 5 Absatz 2	Artikel 29 Absatz 10
Artikel 5 Absatz 3	Artikel 29 Absatz 4
Artikel 6 Absatz 1	Artikel 29 Absatz 5
Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 1	Artikel 29 Absatz 7
Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 2	Artikel 29 Absatz 8
Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 1	Artikel 38 Absatz 1
Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 2	Artikel 38 Absatz 2
Artikel 7 Absatz 2	—
Artikel 7 Absatz 3	Artikel 56 Absatz 2
Artikel 7 Absatz 4	Artikel 39 Absatz 2
Artikel 7 Absatz 5	Artikel 56 Absatz 2 Unterabsatz 1
Artikel 7 Absatz 6	Artikel 56 Absatz 2 Unterabsatz 2
Artikel 8 Absatz 1	Artikel 39 Absatz 1

▼B

Richtlinie 2002/24/EG	Vorliegende Verordnung
Artikel 8 Absatz 2	Artikel 39 Absatz 2
Artikel 9 Absatz 1	Artikel 9 und Artikel 37 Absatz 4
Artikel 9 Absatz 2	Artikel 34 Absatz 1
Artikel 9 Absatz 3	Artikel 34 Absätze 1 und 3
Artikel 9 Absatz 4	Artikel 35 und 36
Artikel 9 Absatz 5	Artikel 37 Absatz 4
Artikel 10 Absatz 1	Artikel 49 Absatz 1
Artikel 10 Absatz 2	Artikel 49 Absatz 3
Artikel 10 Absatz 3	Artikel 49 Absatz 6
Artikel 10 Absatz 4	Artikel 49 Absatz 7
Artikel 11	—
Artikel 12	Artikel 48
Artikel 13	—
Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 6 Absatz 1
Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i	Artikel 67 Absatz 1, Artikel 64
Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer ii	—
Artikel 14 Absatz 2 Unterabsatz 1	—
Artikel 14 Absatz 2 Unterabsatz 2	Artikel 63 Absatz 3
Artikel 15 Absätze 1 und 2	Artikel 6 Absätze 2 und 3
Artikel 15 Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe a Ziffer i	Artikel 42
Artikel 15 Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe a Ziffer ii	Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe e
Artikel 15 Absatz 3 Unterabsatz 2	—
Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe b	—
Artikel 15 Absatz 4	—
Artikel 16 Absätze 1 und 2	Artikel 44
Artikel 16 Absatz 3	Artikel 40
Artikel 17	Artikel 72, 74 und 75
Artikel 18 Absatz 1	Artikel 73 Absatz 1
Artikel 18 Absatz 2	Artikel 73 Absatz 2
Artikel 19	—

▼B

Richtlinie 2002/24/EG	Vorliegende Verordnung
Artikel 20	—
Artikel 21	Artikel 77 Absatz 1
Artikel 22	—
Artikel 23	—
Artikel 24	—