Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/883

22.3.2024

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2024/883 DER KOMMISSION

vom 21. März 2024

zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 in Bezug auf die Anbringungsstelle des zweiten hinteren amtlichen Kennzeichens für Anhänger und die Masse der Energiespeichersysteme sowie zur Berichtigung der genannten Verordnung

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission ([1]), insbesondere auf Artikel 4 Absatz 7 und Artikel 10 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 der Kommission ([2]) enthält Vorschriften über einheitliche Verfahren und technische Spezifikationen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen sowie von bestimmten Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit. In diesem Zusammenhang wird mit der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 eine technische Anforderung für die Anbringungsstelle eines zweiten hinteren amtlichen Kennzeichens für Anhänger eingeführt. Die Hersteller benötigen jedoch mehr Zeit, um sich an diese neue Anforderung in Bezug auf die Stelle für die Anbringung und Befestigung des zweiten hinteren amtlichen Kennzeichens für Kraftfahrzeuge der Klassen O_3 und O_4 anzupassen. Daher müssen die Übergangsbestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 geändert werden, um sicherzustellen, dass diese Anforderungen zunächst für neue Fahrzeugtypen gelten. Darüber hinaus sollten Kraftfahrzeuge der Klasse O_2 aufgrund der bauartbedingten Einschränkungen und des Platzmangels von dieser Anforderung ausgenommen werden.

(2) Es ist angebracht, Vorschriften für die Kennzeichnung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) auf dem Fahrzeug und für die Gewährleistung der Rückverfolgbarkeit des Fahrzeugs mittels der FIN festzulegen.

(3) Es ist auch angebracht, eine gewisse Flexibilität bei der Positionierung des vorderen amtlichen Kennzeichens vorzusehen, um möglichen technischen und bauartbedingten Einschränkungen in Bezug auf Sensoren, Radargeräte und Kameras Rechnung zu tragen, die für die Sicherheitssysteme gemäß der Verordnung (EU) 2019/2144 vorne an den Kraftfahrzeugen eingebaut werden sollen.

(4) Die technischen Anforderungen an die Windschutzscheiben-Waschanlagen müssen ergänzt werden, um Fälle zu berücksichtigen, in denen solche Anlagen über eine Funktion zur Minderung übermäßigen Drucks verfügen, der aufgrund verstopfter Düsen entsteht.

(5) Es ist auch angezeigt, die Prüfverfahren für die Entfrostungs- und die Trocknungsanlagen der Windschutzscheibe zu optimieren, indem eine effizientere Abfolge der Vorgänge im Prüfraum und Flexibilität bei der Wahl des Entfettungsmittels gewährleistet wird und gleichzeitig ein besserer Gesundheitsschutz und bessere Arbeitsbedingungen für die Personen gewährleistet werden, die die Prüfungen durchführen.

([1]) ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1.

([2]) Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 der Kommission vom 31. März 2021 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich einheitlicher Verfahren und technischer Spezifikationen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeinen Baumerkmale und ihre Sicherheit (ABl. L 117 vom 6.4.2021, S. 1).

(6) Es müssen Vorschriften für das Zugvermögen (Abschleppen) liegengebliebener Kraftfahrzeuge festgelegt werden, um sicherzustellen, dass sie sicher von der Straße entfernt werden können, wenn sie den Straßenverkehr behindern. Darüber hinaus müssen Übergangsbestimmungen vorgesehen werden, um sicherzustellen, dass die neuen Anforderungen an das Zugvermögen (Abschleppen) zunächst für neue Fahrzeugtypen gelten.

(7) Die zusätzliche Masse der spezifischen Energiespeichersysteme, die in emissionsfreien Fahrzeugen verwendet werden, kann dazu führen, dass die Bezugsmasse solcher Fahrzeuge höher ist als die vergleichbarer konventioneller Fahrzeuge. Die zusätzliche Bezugsmasse muss berücksichtigt werden, damit emissionsfreie Fahrzeuge der Klasse N, die andernfalls nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) fallen würden, ab dem 1. Januar 2025 bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen von Fahrzeugen der Klasse N_1 der jeweiligen Hersteller berücksichtigt werden können. Daher sollte vorgeschrieben werden, dass die Masse des Energiespeichersystems förmlich in die Übereinstimmungsbescheinigung aufgenommen werden muss, die als Teil der CO_2-Überwachungsdaten zur Verfügung zu stellen ist.

(8) Nach dem Geltungsbeginn der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 wurde festgestellt, dass sie einige falsche Verweise enthielt.

(9) Die Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 sollte daher entsprechend geändert und berichtigt werden.

(10) Damit die Hersteller und Genehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten die erforderlichen Anpassungen vornehmen und Vorkehrungen für die Anwendung der Anforderungen an die Masse der Energiespeichersysteme emissionsfreier Fahrzeuge treffen können, sollte der Geltungsbeginn der entsprechenden Bestimmungen der vorliegenden Verordnung verschoben und an den in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegten Zeitpunkt angepasst werden.

(11) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Technischen Ausschusses „Kraftfahrzeuge“ —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535

Die Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

   a) Folgender Absatz 3a wird eingefügt:

   „(3a) Ab dem 7. Juli 2024 erteilen die Typgenehmigungsbehörden neuen Fahrzeugtypen der Klassen O_3 und O_4, die im Hinblick auf die entsprechenden in Anhang II der Verordnung (EU) 2019/2144 genannten Anforderungen nicht den technischen Vorschriften von Anhang III Teil 2 entsprechen, keine EU-Typgenehmigung mehr in Bezug auf die Stelle für die Anbringung und Befestigung des zweiten hinteren amtlichen Kennzeichens.“

   b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

   „(4) Ab dem 7. Juli 2026 versagen die nationalen Behörden aus Gründen, die sich hinsichtlich der Stelle für die Anbringung und Befestigung der vorderen amtlichen Kennzeichen sowie der Stelle für die Anbringung und Befestigung des zweiten hinteren amtlichen Kennzeichens ergeben, die Zulassung, das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme von Fahrzeugen der Klassen O_3 und O_4, die im Hinblick auf die entsprechenden in Anhang II der Verordnung (EU) 2019/2144 genannten Anforderungen nicht den technischen Vorschriften von Anhang III Teil 2 entsprechen.“

   c) Die folgenden Absätze 4a und 4b werden eingefügt:

   „(4a) Ab dem 7. Juli 2025 versagen die Typgenehmigungsbehörden neuen Fahrzeugtypen, die im Hinblick auf die entsprechenden in Anhang II der Verordnung (EU) 2019/2144 genannten Anforderungen nicht den technischen Vorschriften von Anhang VII Teil 2 für das Zugvermögen entsprechen, die Erteilung einer EU-Typgenehmigung hinsichtlich der Abschleppeinrichtungen.

([3]) Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO_2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13).

(4b) Ab dem 7. Juli 2027 versagen die nationalen Behörden aus Gründen, die sich hinsichtlich der Abschleppeinrichtungen ergeben, die Zulassung, das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme von Fahrzeugen, die im Hinblick auf die entsprechenden in Anhang II der Verordnung (EU) 2019/2144 genannten Anforderungen nicht den technischen Vorschriften von Anhang VII Teil 2 für das Zugvermögen entsprechen."

2. Die Anhänge II, III, IV, VI, VII und XIII werden gemäß Anhang I dieser Verordnung geändert.

Artikel 2

Berichtigungen der Durchführungsverordnung (EU) 2021/535

Die Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 wird wie folgt berichtigt:

1. Artikel 6 Absätze 3 und 4 erhalten folgende Fassung:

„(3) Im Einklang mit Artikel 6 Absatz 5 Unterabsatz 2 der Verordnung (EU) 2018/858 kann eine EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge erteilt werden, deren Abmessungen die in Anhang XIII Teil 2 Abschnitte C, D und E Nummer 1.1 dieser Verordnung festgelegten zulässigen maximalen Abmessungen überschreiten; in diesem Fall ist auf dem Typgenehmigungsbogen und der Übereinstimmungsbescheinigung unter Nummer 52 die Anmerkung ‚Ausnahme für die zulässigen maximalen Abmessungen' einzufügen.

(4) Eine EU-Typgenehmigung kann für Fahrzeuge erteilt werden, die für die Beförderung unteilbarer Ladung bestimmt sind und deren Abmessungen die in Anhang XIII Teil 2 Abschnitte C, D und E Nummer 1.1 dieser Verordnung festgelegten zulässigen maximalen Abmessungen überschreiten; in diesem Fall muss aus dem Typgenehmigungsbogen und der Übereinstimmungsbescheinigung eindeutig hervorgehen, dass das Fahrzeug nur für die Beförderung unteilbarer Ladung bestimmt ist."

2. Die Anhänge II, VIII, XIII und XIV werden gemäß Anhang II dieser Verordnung berichtigt.

Artikel 3

Inkrafttreten

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

Anhang I Punkt 6 gilt ab 1. Januar 2025.

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

Brüssel, den 21. März 2024

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG I

Die Anhänge II, III, IV, VI, VII und XIII werden wie folgt geändert:

1. In Anhang II Teil 2 Abschnitt A werden vor Nummer 2.1 die folgenden Nummern eingefügt:

„2.0.1. An jedem Kraftfahrzeug ist eine FIN anzubringen.

2.0.2. Die FIN ist einmalig und zweifelsfrei einem bestimmten Kraftfahrzeug zuzuweisen.

2.0.3. Die FIN ist an dem Fahrgestell oder dem Kraftfahrzeug anzubringen, wenn es die Fertigungsstraße verlässt.

2.0.4. Der Hersteller muss die Rückverfolgbarkeit des Kraftfahrzeugs mithilfe der FIN über einen Zeitraum von 30 Jahren sicherstellen.

2.0.5. Zum Zeitpunkt der Typgenehmigung kann nicht geprüft werden, ob der Hersteller Maßnahmen getroffen hat, um die Rückverfolgbarkeit des Kraftfahrzeugs gemäß Nummer 2.0.4 sicherzustellen."

2. Anhang III wird wie folgt geändert:

a) Teil 2 wird wie folgt geändert:

i) Nummer 2.1.2 erhält folgende Fassung:

„2.1.2. Fahrzeuge der Klassen O_3 und O_4 verfügen über zwei getrennte Stellen zur Anbringung und Befestigung der hinteren amtlichen Kennzeichen (sodass, wenn von einer nationalen Behörde vorgeschrieben, das Zugfahrzeug gegebenenfalls identifiziert werden kann)."

ii) in Nummer 2.3.4.1.3 wird folgender Satz angefügt:

„Die Typgenehmigungsbehörde kann jedoch auf Antrag des Herstellers für die Anbringung des vorderen amtlichen Kennzeichens eine Abweichung aus technischen, aerodynamischen oder sonstigen Gründen von ± 15° von der Mittellinie zulassen."

b) in Teil 3, Abschnitt II, dem Beiblatt zum EU-Typgenehmigungsbogen, erhält Nummer 2.3 folgende Fassung:

„2.3. Zweites hinteres amtliches Kennzeichen bei Fahrzeugen der Klassen O_3 und O_4: *520 × 120/340 × 240* ([2])"

3. In Anhang IV wird Teil 2 wie folgt geändert:

a) folgende Nummer 2.2.3.1 wird eingefügt:

„2.2.3.1. Verfügt die Windschutzscheiben-Waschanlage von ihrer Konzeption her über eine Funktion zur Minderung übermäßigen Drucks, der aufgrund verstopfter Düsen entsteht (z. B. durch ein Überdruckventil), so ist diese Funktion abweichend von Nummer 2.2.3 Satz 2 zulässig, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:

a) Flüssigkeiten, die im Stillstand und unter normalen Fahrbedingungen aus dem System austreten, gelangen nicht in andere Teile des Fahrzeugs, auch nicht unter die Fronthaube, es sei denn, sie werden absichtlich auf die Bodenoberfläche geleitet oder gerichtet;

b) die Scheibenwaschanlage kann nach vollständiger Beseitigung der Verriegelung der Düsen normal funktionieren;

c) der Normalbetrieb ist gewährleistet, ohne dass der Benutzer manuell eingreifen muss, um Teile der Windschutzscheiben-Waschanlage, der Windschutzscheiben-Wischanlage, der elektrischen Anlage oder einer anderen relevanten Anlage zu betätigen, einzustellen, wiederanzuschließen oder auszutauschen."

b) Nummer 3.2.1.1 erhält folgende Fassung:

„3.2.1.1. Alle Spritzdüsen werden an der Austrittsstelle der Flüssigkeit aus den Spritzdüsen verstopft und die Betätigungseinrichtung der Waschanlage wird sechsmal in einer Minute jeweils mindestens drei Sekunden lang betätigt. Ist ein Verstopfen der Austrittsstelle der Flüssigkeit jedoch technisch nicht möglich, können die Spritzdüsen innerhalb der Austrittsstelle(n) verstopft werden."

4. In Anhang VI wird Teil 2 wie folgt geändert:

a) in Nummer 3.1.1.1 wird folgender Satz angefügt:

„Wenn jedoch nachgewiesen werden kann, dass sich die an repräsentativen Stellen wie der Lüftungsöffnung oder den Wänden gemessene Temperatur des Kühlraums bei der vorgeschriebenen Prüftemperatur stabilisiert hat, kann der Zeitraum kürzer als 24 Stunden sein."

b) Nummer 3.1.2 erhält folgende Fassung:

„3.1.2. Bevor das Fahrzeug in den Prüfraum gebracht wird, werden die Innen- und Außenfläche der Windschutzscheibe mit denaturiertem Alkohol oder einem gleichwertigen Entfettungsmittel gründlich entfettet. Nach dem Trocknen ist eine Ammoniaklösung von mindestens 2 % oder eine handelsübliche Ammoniaklösung ohne Zusatz von Duftstoffen aufzutragen. Die so behandelte Fläche ist trocknen zu lassen und anschließend mit einem trockenen Baumwolllappen abzuwischen."

c) Nummer 3.1.6.4 wird gestrichen.

d) Nummer 3.1.6.5 erhält folgende Fassung:

„3.1.6.5. Die Temperatur des Prüfraums ist auf Höhe der Windschutzscheibe an einer Stelle zu messen, die durch die vom geprüften Fahrzeug abgegebene Wärme nicht nennenswert beeinflusst wird."

e) Nummer 3.2.1 erhält folgende Fassung:

„3.2.1. Bevor das Fahrzeug in den Prüfraum gebracht wird, werden die Innen- und Außenfläche der Windschutzscheibe mit denaturiertem Alkohol oder einem gleichwertigen Entfettungsmittel gründlich entfettet. Nach dem Trocknen ist eine Ammoniaklösung von mindestens 2 % oder eine handelsübliche Ammoniaklösung ohne Zusatz von Duftstoffen aufzutragen. Die so behandelte Fläche ist trocknen zu lassen und anschließend mit einem trockenen Baumwolllappen abzuwischen."

f) Nummer 3.2.2.1 erhält folgende Fassung:

„3.2.2.1. Die Temperatur des Prüfraums ist auf Höhe der Windschutzscheibe an einer Stelle zu messen, die durch die vom geprüften Fahrzeug abgegebene Wärme nicht nennenswert beeinflusst wird."

g) die Nummern 3.2.4 und 3.2.5 erhalten folgende Fassung:

„3.2.4. Die Windschutzscheibe ist nach Nummer 3.2.1 innen zu reinigen, bevor das Fahrzeug in die Klimakammer gebracht worden ist. Anschließend wird die Umgebungslufttemperatur gesenkt, bis sie sich bei — 3 ± 1 °C stabilisiert hat. Das Fahrzeug ist vor Beginn der Prüfung mindestens zehn Stunden lang mit abgestelltem Motor der Prüftemperatur auszusetzen. Der Zeitraum kann jedoch kürzer als 10 Stunden sein, wenn nachgewiesen werden kann, dass sich die Temperaturen des Motorkühlmittels und des Schmiermittels bei der festgelegten Prüftemperatur stabilisiert haben.

3.2.5. Der Dampferzeuger wird so angebracht, dass sich seine Austrittsöffnungen auf der Längsmittelebene des Fahrzeugs in der zweiten Fahrzeugsitzreihe befinden. Er ist grundsätzlich hinter den Vordersitzen aufzustellen. Ist diese Anordnung aufgrund der Fahrzeugbauart nicht möglich, so ist der Dampferzeuger vor den Rückenlehnen in einer Stellung anzubringen, die der oben genannten möglichst nahe kommt."

h) Nummer 3.2.7.4 wird gestrichen.

5. In Anhang VII Teil 2 werden die folgenden Nummern 1.3 und 1.3.1 eingefügt:

„1.3. Zugvermögen

1.3.1. Damit ein liegengebliebenes Kraftfahrzeug auf eigenen Rädern von der Straße entfernt werden kann, muss es möglich sein, das Fahrzeug nach dem vom Hersteller in der Betriebsanleitung des Fahrzeugs angegebenen Verfahren zu ziehen oder in einen abschleppbaren Zustand zu versetzen, während der Fahrzeugschüssel im Zündschloss steckt und ohne dass besondere Werkzeuge zum Einsatz kommen oder Teile zerlegt werden müssen, die nicht für diesen Zweck ausgelegt sind. Der Hersteller kann in der Betriebsanleitung die Abschleppbedingungen in Bezug auf die Zuggeschwindigkeit und die Strecke einschränken, um irreversible Schäden zu vermeiden; allerdings muss das Fahrzeug in weniger als 10 Minuten mindestens 100 m abgeschleppt werden können.

Bei Kraftfahrzeugen der Klasse M_1 oder N_1, dessen Räder direkt von Elektromotoren angetrieben werden, muss der Hersteller in der Betriebsanleitung des Fahrzeugs Anweisungen geben, die es den Pannenhilfediensten ermöglichen, das Fahrzeug mit Spezialwerkzeugen zu entfernen, wenn eine Drehung der Räder des Fahrzeugs während des Abschleppens nicht möglich ist.

Diese Anforderung gilt nicht, wenn das Kraftfahrzeug so beschädigt ist, dass das Ziehen auf seinen eigenen Rädern physisch nicht möglich oder unsicher wäre, oder wenn aufgrund eines technischen Defekts der Hauptkontrollschalter des Fahrzeugs nicht betätigt werden kann."

6. Anhang XIII Teil 2 wird wie folgt geändert:

a) in Abschnitt B wird die folgende Nummer 6 mit den Nummern 6.1 und 6.2 eingefügt:

„6. Masse des Energiespeichersystems:

6.1. Bei emissionsfreien Fahrzeugen der Klasse N_1 wird die Masse des Energiespeichersystems anhand der vom Hersteller vorgelegten Dokumentation festgestellt. Der technische Dienst prüft zur Zufriedenheit der Typgenehmigungsbehörde die Richtigkeit der angegebenen Informationen.

6.2. Im unter Nummer 6.1 genannten Fall gibt der Hersteller unterhalb oder seitlich der obligatorischen Angaben auf dem vorgeschriebenen Fabrikschild, außerhalb eines deutlich gekennzeichneten Rechtecks, in dem sich ausschließlich die obligatorischen Angaben befinden dürfen, das folgende zusätzliche Symbol sowie die Masse des Energiespeichersystems an.

‚IM EINKLANG MIT (EU) 2019/631 ARTIKEL 2 ABSATZ 1 BUCHSTABE b — XXXX KG'

Die Zeichen des Symbols und die Gewichtsangabe müssen eine Mindesthöhe von 4 mm aufweisen.

Außerdem wird bis zur Einführung eines eigens dafür vorgesehenen Eintrags in der Übereinstimmungsbescheinigung die Masse des Energiespeichersystems folgendermaßen in der Rubrik ‚Bemerkungen' der Übereinstimmungsbescheinigung angegeben, um eine Einbeziehung dieser Angaben in die an Bord befindlichen Zulassungspapiere zu ermöglichen:

‚Zusätzliche Masse aufgrund von Batterien: …… kg' (*)

_____

(*) Bei Brennstoffzellen-Hybridfahrzeugen (FCHV) oder reinen Elektrofahrzeugen ist der zusätzliche Wert für die Masse anzugeben. Dieser Wert ergibt sich aus der Gesamtmasse des Hochspannungsbatteriesatzes/der Hochspannungsbatteriesätze abzüglich der Masse des (zu 90 % gefüllten) vergleichbaren Kraftstofftanks. Der Wert ist auf ganze Kilogramm ohne Dezimalstellen zu runden. Bei Kraftfahrzeugen, bei denen die Batterie ausgetauscht werden kann, ist die Masse zum Zeitpunkt der Herstellung des Kraftfahrzeugs anzugeben. Wird kein vergleichbares Fahrzeug mit Verbrennungsmotor hergestellt, so ist dieses Feld nicht zutreffend."

b) in Abschnitt D erhalten die Nummern 2.1.4.1 und 2.1.4.2 folgende Fassung:

„2.1.4.1. Das Mehrgewicht, das gemäß Anhang I Nummer 2.3 der Richtlinie 96/53/EG für die alternative Antriebstechnik oder die emissionsfreie Technologie erforderlich ist, und die Masse des Energiespeichersystems emissionsfreier Fahrzeuge für die Zwecke des Artikels 2 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2019/631 werden anhand der vom Hersteller vorgelegten Dokumentation bestimmt. Der technische Dienst prüft zur Zufriedenheit der Typgenehmigungsbehörde die Richtigkeit der angegebenen Informationen.

2.1.4.2. Der Hersteller gibt bei Kraftfahrzeugen mit alternativem Antrieb das folgende zusätzliche Symbol sowie den Wert des Mehrgewichts oder bei emissionsfreien Kraftfahrzeugen die Masse des Energiespeichersystems an, und zwar unterhalb oder seitlich der obligatorischen Angaben auf dem vorgeschriebenen Fabrikschild, außerhalb eines deutlich gekennzeichneten Rechtecks, in dem sich ausschließlich die obligatorischen Angaben befinden dürfen.

‚IM EINKLANG MIT 96/53/EG ARTIKEL 10B — XXXX KG'

‚IM EINKLANG MIT (EU) 2019/631 ARTIKEL 2 ABSATZ 1 BUCHSTABE b — XXXX KG'

Die Zeichen des Symbols und die Gewichtsangabe müssen eine Mindesthöhe von 4 mm aufweisen.

Außerdem wird bis zur Einführung eines eigens dafür vorgesehenen Eintrags in der Übereinstimmungsbescheinigung das Mehrgewicht oder die Masse des Energiespeichersystems folgendermaßen in der Rubrik ‚Bemerkungen' der Übereinstimmungsbescheinigung angegeben, um eine Einbeziehung dieser Angaben in die an Bord befindlichen Zulassungspapiere zu ermöglichen:

‚Zusätzliche Masse aufgrund von Batterien: …… kg' (*)

_____

(*) Bei Brennstoffzellen-Hybridfahrzeugen (FCHV) oder reinen Elektrofahrzeugen ist die zusätzliche Masse anzugeben. Dieser Wert ergibt sich aus der Gesamtmasse des Hochspannungsbatteriesatzes/der Hochspannungsbatteriesätze abzüglich der Masse des (zu 90 % gefüllten) vergleichbaren Kraftstofftanks. Der Wert ist auf ganze Kilogramm ohne Dezimalstellen zu runden. Bei Kraftfahrzeugen, bei denen die Batterie ausgetauscht werden kann, ist die Masse zum Zeitpunkt der Herstellung des Kraftfahrzeugs anzugeben. Wird kein vergleichbares Fahrzeug mit Verbrennungsmotor hergestellt, so ist dieses Feld nicht zutreffend."

ANHANG II

Die Anhänge II, VIII, XIII und XIV werden wie folgt geändert:

1. In Anhang II Teil 2 Abschnitt C Nummer 1.4 erhält die Zeile für Prüfziffer 7 in der Tabelle folgende Fassung:

„7	7/11	0,636“

2. Anhang VIII Teil 2 Nummer 1.9 erhält folgende Fassung:

„1.9. *‚Anhebbare Achse‘* bezeichnet eine Achse wie in Anhang XIII Teil 2 Abschnitt A Nummer 1.34 definiert;“

3. Anhang XIII wird wie folgt berichtigt:

a) Teil 2 wird wie folgt berichtigt:

i) Abschnitt A Nummer 1.32 erhält folgende Fassung:

„1.32. *‚Ausschwenken des Fahrzeughecks‘* bezeichnet den Abstand zwischen dem Ausgangspunkt und dem äußersten Punkt, der vom hinteren Ende eines Fahrzeugs tatsächlich erreicht wird, wenn Fahrmanöver gemäß den Bedingungen von Abschnitt C Nummer 8 oder Abschnitt D Nummer 7 durchgeführt werden;“

ii) Abschnitt B Nummer 1.3 erhält folgende Fassung:

„1.3. Die in Abschnitt F genannten Einrichtungen und Ausrüstungen bleiben bei der Bestimmung der Länge, Breite und Höhe unberücksichtigt.“

iii) in Abschnitt C erhalten die Nummern 1.3 und 1.3.1 folgende Fassung:

„1.3. Die in Abschnitt F genannten Einrichtungen und Ausrüstungen bleiben bei der Bestimmung der Länge, Breite und Höhe unberücksichtigt.

1.3.1. Zusätzliche Anforderungen für die in Abschnitt F genannten aerodynamischen Luftleiteinrichtungen.“

iv) in Abschnitt D, Nummer 3.1 wird folgende Formel angefügt:

„MC ≤ M + TM“;

v) Abschnitt D Nummer 1.4.1 erhält folgende Fassung:

„1.4.1. Sofern der Frontbereich des Führerhauses des Kraftfahrzeugs — einschließlich aller vorstehenden Außenkanten von beispielsweise Fahrgestell, Stoßfänger, Radabdeckungen und Rädern — den Werten aus der dreidimensionalen Hülle gemäß Abschnitt J in vollem Umfang entspricht und die Länge der Ladefläche höchstens 10,5 m beträgt, darf das Fahrzeug die zulässige maximale Länge gemäß Nummer 1.1.1 überschreiten.“

vi) in Abschnitt F Tabelle I Fahrzeuglänge erhält die Zeile für Position 13 folgende Fassung:

„13.	Einrichtungen zur Sicherung der Plane und Schutzvorrichtungen hierfür	—	—	—	x	x	x	x	x	x	x“

b) in Teil 3, Abschnitt A, in Abschnitt II, dem Beiblatt zum EU-Typgenehmigungsbogen, erhält Nummer 1.1. folgende Fassung:

„1.1. Das Fahrzeug wurde gemäß Artikel 6 Absatz 3 oder Absatz 4 der Verordnung (EU) 2021/535 typgenehmigt (d. h. die äußersten Abmessungen des Fahrzeugs überschreiten die in Anhang XIII Teil 2 Abschnitte B, C, D oder E Nummer 1.1 genannten höchsten Abmessungen): ja/nein (7);“

4. In Anhang XIV, Teil 1 erhalten Abschnitte A und B folgende Fassung:

„***Abschnitt A***

Beschreibungsbogen zur EU-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich des Wasserstoffsystems

MUSTER

Beschreibungsbogen Nr. … zur EU-Typgenehmigung eines Fahrzeugtyps hinsichtlich des Wasserstoffsystems.

Die nachstehenden Angaben sind zusammen mit dem Verzeichnis der beiliegenden Unterlagen in dreifacher Ausfertigung einzureichen. Liegen Zeichnungen oder Bilder bei, so müssen diese das Format A4 haben oder auf das Format A4 gefaltet sein und hinreichende Einzelheiten in geeignetem Maßstab enthalten. Liegen Fotos bei, so müssen diese hinreichende Einzelheiten enthalten.

0.

0.1.

0.2.

0.2.1.

0.3.

0.3.1.

0.4.

0.5.

0.8.

0.9.

3.9.

3.9.1.

3.9.1.1.

3.9.1.2.

3.9.1.3.

3.9.1.11.

3.9.1.11.1.

3.9.1.11.2.

3.9.1.17.

3.9.1.17.1.

3.9.1.17.2.

3.9.2.6.

Erläuterung:

Dieser Beschreibungsbogen stützt sich auf das Muster in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 und ist dem genannten Muster entsprechend um die zu den jeweiligen Nummern gehörenden Informationen zu ergänzen.

Abschnitt B

Beschreibungsbogen zur EU-Typgenehmigung von Wasserstoff führenden Bauteilen

MUSTER

Beschreibungsbogen Nr. … zur EU-Typgenehmigung eines Wasserstoff führenden Bauteils

Die nachstehenden Angaben sind zusammen mit dem Verzeichnis der beiliegenden Unterlagen in dreifacher Ausfertigung einzureichen. Liegen Zeichnungen oder Bilder bei, so müssen diese das Format A4 haben oder auf das Format A4 gefaltet sein und hinreichende Einzelheiten in geeignetem Maßstab enthalten. Liegen Fotos bei, so müssen diese hinreichende Einzelheiten enthalten.

0.

0.1.

0.2.
0.2.1.
0.5.
0.8.
0.9.
3.9.
3.9.1.
3.9.1.1.
3.9.1.2.
3.9.1.3.
3.9.1.4.
3.9.1.4.1.
3.9.1.4.2.
3.9.1.4.3.
3.9.1.4.4.
3.9.1.4.5.
3.9.1.4.6.
3.9.1.4.7.
3.9.1.4.8.
3.9.1.4.9.
3.9.1.4.10.
3.9.1.5.
3.9.1.5.1.
3.9.1.5.2.
3.9.1.5.3.
3.9.1.5.4.
3.9.1.5.5.
3.9.1.5.6.
3.9.1.5.7.
3.9.1.5.8.
3.9.1.5.9.
3.9.1.5.10.
3.9.1.6.
3.9.1.6.1.
3.9.1.6.2.
3.9.1.6.3.
3.9.1.6.4.
3.9.1.6.5.
3.9.1.6.6.
3.9.1.6.7.
3.9.1.6.8.
3.9.1.6.9.
3.9.1.6.10.
3.9.1.6.11.

3.9.1.15.

3.9.1.15.1.

3.9.1.15.2.

3.9.1.15.3.

3.9.1.15.4.

3.9.1.15.5.

3.9.1.15.6.

3.9.1.15.7.

3.9.1.15.8.

3.9.1.15.9.

3.9.1.15.10.

3.9.1.15.11.

Erläuterung:

Dieser Beschreibungsbogen stützt sich auf das Muster in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 und ist dem genannten Muster entsprechend um die zu den jeweiligen Nummern gehörenden Informationen zu ergänzen.“