

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates für die
Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit

KOM(2008) 316 endg.; Ratsdok. 10099/08

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie am 03. Juni 2008 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union vom 12. März 1993 (BGBl. I S. 313), zuletzt geändert durch das Föderalismusreform-Begleitgesetz vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098).

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat die Vorlage am 26. Mai 2008 dem Bundesrat zugeleitet.

Die Vorlage ist von der Kommission am 26. Mai 2008 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss wird an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. AE-Nr. 032578,
Drucksache 108/07 = AE-Nr. 070181 und
Drucksache 109/07 = AE-Nr. 070187

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Mit der vorgeschlagenen Verordnung sollen harmonisierte Vorschriften für den Bau von Kraftfahrzeugen erlassen werden, um das Funktionieren des Binnenmarktes und zugleich ein hohes Sicherheitsniveau und einen wirksamen Schutz der Umwelt zu gewährleisten.

Sie soll die Sicherheit von Kraftfahrzeugen verbessern, indem sie ihre Ausrüstung mit bestimmten modernen Sicherheitssystemen zur Pflicht macht. Sie soll ferner durch Senkung des Rollgeräuschs und des Rollwiderstands von Reifen das Umweltverhalten von Fahrzeugen verbessern.

Schließlich trägt die vorgeschlagene Verordnung zur Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie bei, indem die geltenden Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen in Bezug auf ihre Sicherheit vereinfacht werden, die Transparenz verbessert und der Verwaltungsaufwand verringert wird.

• Allgemeiner Kontext

Die technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen im Hinblick auf zahlreiche Sicherheits- und Umweltaspekte wurden auf Gemeinschaftsebene harmonisiert, um zu verhindern, dass in jedem Mitgliedstaat andere Anforderungen gelten, und um sicherzustellen, dass in der gesamten Gemeinschaft ein hohes Niveau der Sicherheit im Straßenverkehr und des Umweltschutzes gegeben ist.

Inzwischen stehen neue Technologien zur Verfügung, durch die die Fahrzeugsicherheit deutlich erhöht werden kann (z. B. elektronische Fahrdynamik-Regelsysteme) oder die CO₂-Emissionen verringert werden können (z. B. rollwiderstandsarme Reifen). Forschungen haben gezeigt, dass die Einführung solcher Technologien als Norm bei neuen Fahrzeugen deutliche Vorteile hätte. Gemeinsame verbindliche Anforderungen würden der Fragmentierung des Binnenmarkts durch unterschiedliche Produktnormen vorbeugen.

In ihrer Mitteilung „Ein wettbewerbskompatibles Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert“¹ begrüßte die Kommission die im Bericht der Gruppe CARS 21² ausgesprochene Empfehlung, das derzeitige System der Typgenehmigung vollständiger Fahrzeuge zu vereinfachen. Die vorgeschlagene Verordnung folgt dieser Empfehlung und vereinfacht die Gesetzgebung im Bereich Typgenehmigung erheblich: 50 Richtlinien (und rund 100 damit verbundene Änderungsrichtlinien) auf dem Gebiet der Sicherheit von Kraftfahrzeugen und Reifen werden durch eine

¹ KOM(2007) 22.

² CARS 21, *Ein wettbewerbskompatibles Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert*: ISBN 92-79-00762-9.

Verordnung des Rates und des Europäischen Parlaments ersetzt.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Richtlinie 70/221/EWG des Rates, Richtlinie 70/222/EWG des Rates, Richtlinie 70/311/EWG des Rates, Richtlinie 70/387/EWG des Rates, Richtlinie 70/388/EWG des Rates, Richtlinie 71/320/EWG des Rates, Richtlinie 72/245/EWG des Rates, Richtlinie 74/60/EWG des Rates, Richtlinie 74/61/EWG des Rates, Richtlinie 74/297/EWG des Rates, Richtlinie 74/408/EWG des Rates, Richtlinie 74/483/EWG des Rates, Richtlinie 75/443/EWG des Rates, Richtlinie 76/114/EWG des Rates, Richtlinie 76/115/EWG des Rates, Richtlinie 76/756/EWG des Rates, Richtlinie 76/757/EWG des Rates, Richtlinie 76/758/EWG des Rates, Richtlinie 76/759/EWG des Rates, Richtlinie 76/760/EWG des Rates, Richtlinie 76/761/EWG des Rates, Richtlinie 76/762/EWG des Rates, Richtlinie 77/389/EWG des Rates, Richtlinie 77/538/EWG des Rates, Richtlinie 77/539/EWG des Rates, Richtlinie 77/540/EWG des Rates, Richtlinie 77/541/EWG des Rates, Richtlinie 77/649/EWG des Rates, Richtlinie 78/316/EWG des Rates, Richtlinie 78/317/EWG des Rates, Richtlinie 78/318/EWG des Rates, Richtlinie 78/549/EWG des Rates, Richtlinie 78/932/EWG des Rates, Richtlinie 89/297/EWG des Rates, Richtlinie 91/226/EWG des Rates, Richtlinie 92/21/EWG des Rates, Richtlinie 92/22/EWG des Rates, Richtlinie 92/23/EWG des Rates, Richtlinie 92/24/EWG des Rates, Richtlinie 92/114/EWG des Rates, Richtlinie 94/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, Richtlinie 95/28/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, Richtlinie 96/79/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, Richtlinie 97/27/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, Richtlinie 98/91/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, Richtlinie 2000/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, Richtlinie 2001/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, Richtlinie 2003/97/EG des Europäischen Parlaments und des Rates.

Die in den oben genannten Rechtsvorschriften festgelegten geltenden Anforderungen werden in die vorgeschlagene Verordnung und ihre Durchführungsmaßnahmen übernommen. Gegenüber den geltenden Rechtsvorschriften enthält die vorgeschlagene Verordnung neue Anforderungen an bestimmte moderne Sicherheitssysteme, nämlich elektronische Fahrdynamik-Regelsysteme, Reifendrucküberwachungssysteme, vorausschauende Notbremsysteme und Spurverlassens-Warnsysteme. Außerdem werden die Anforderungen an das Reifenrollgeräusch in der vorgeschlagenen Verordnung strenger, und es werden neue Anforderungen an die Nasshaftung und den Rollwiderstand von Reifen eingeführt.

- **Übereinstimmung mit den anderen Politikbereichen und Zielen der Europäischen Union**

Die vorgeschlagene Verordnung stimmt mit dem Ziel der EG überein, die Straßen sicherer zu machen; dieses Ziel ist insbesondere in dem Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik³ dargelegt, das 2001 von der Kommission angenommen

³ KOM(2001) 370.

wurde und den Rahmen für das Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit bildet.

In Bezug auf die Umwelt werden in der vorgeschlagenen Verordnung zwei der Maßnahmen zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Kraftfahrzeugen umgesetzt, die in der Mitteilung der Kommission „Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“⁴ enthalten sind.

Schließlich stimmt die vorgeschlagene Verordnung mit der EG-Strategie zur Vereinfachung des Regelungsumfelds überein, die in der Mitteilung der Kommission über die „Aktualisierung und Vereinfachung des Acquis communautaire“⁵ angekündigt wurde; in dieser Mitteilung wird das Typgenehmigungssystem für Kraftfahrzeuge als Schwerpunkt für die Vereinfachung der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft genannt.

2. ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

• Anhörung von interessierten Kreisen

Anhörungsverfahren, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Bei der Erarbeitung der vorgeschlagenen Verordnung konsultierte die Kommission interessierte Kreise auf verschiedene Weise:

- Es wurde eine allgemeine Internet-Konsultation zu allen Aspekten der vorgeschlagenen Verordnung durchgeführt.
- Zu den vorausschauenden Notbremssystemen wurde eine Untersuchung der potenziellen Kosten und des potenziellen Nutzens der Ausrüstung von Fahrzeugen verschiedener Klassen mit solchen Systemen durchgeführt. Dieses Projekt wurde in Zusammenarbeit mit einem Industrieverband durchgeführt.
- Zu den Anforderungen an Reifen fand eine Reihe von Sitzungen mit Reifenherstellerverbänden, Forschungsgruppen und Umweltschutzorganisationen statt, mit dem Ziel, vernünftige und erfüllbare Anforderungen zu erarbeiten.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Bei der Internet-Konsultation sprachen die interessierten Kreise eine Reihe von Fragen an. Die Folgenabschätzung, die der vorgeschlagenen Verordnung beiliegt, enthält einen umfassenden Bericht über die angesprochenen grundlegenden Aspekte

⁴ KOM(2007) 19.

⁵ KOM(2003) 71.

und legt dar, wie sie berücksichtigt wurden.

Vom 23.8.2007 bis 18.10.2007 fand eine öffentliche Internet-Konsultation statt. Daraufhin gingen bei der Kommission 81 Antworten ein. Die Ergebnisse liegen auf <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/safety/consultation/summary.htm> vor.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

Für die vorgeschlagene Verordnung mussten verschiedene politische Optionen sowie die damit zusammenhängenden wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Auswirkungen beurteilt werden.

Methodik

Studien zur Senkung des Reifenrollgeräuschs und zu Kosten und Nutzen vorausschauender Notbremssysteme wurden eigens durchgeführt, um die Formulierung der entsprechenden Bestimmungen dieser Verordnung zu unterstützen. Darüber hinaus wurden vorliegende Studien zur CO₂-Reduzierung (von TNO) und zur Senkung der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten (von COWI) herangezogen, um den voraussichtlichen Nutzen der vorgeschlagenen Maßnahmen zu quantifizieren.

Im Rahmen der Studie zum Reifenrollgeräusch führte der Berater folgende Arbeiten durch:

- Überblick über die einschlägige Literatur zur Feststellung der gesellschaftlichen und ökologischen Auswirkungen des Reifenrollgeräuschs.
- Sammlung und Beurteilung von Geräuschemessdaten für vorhandene Reifen unterschiedlicher Klassen.
- Beurteilung der Machbarkeit niedrigerer Grenzwerte für das Reifenrollgeräusch und ihrer möglichen Auswirkungen auf andere Eigenschaften von Reifen.
- Schätzung der voraussichtlichen Gesamtabenkung des Geräuschpegels durch die vorgeschlagenen Maßnahmen unter Einsatz geeigneter Techniken zur rechnergestützten Modellierung.
- Verbindung zu anderen Akteuren.

Im Rahmen der Studie zu vorausschauenden Notbremssystemen führte der Berater folgende Arbeiten durch:

- Beurteilung gängiger Unfalltypen, die durch Einsatz dieser Technik voraussichtlich verhindert oder gemildert werden.
- Beurteilung des derzeitigen und künftigen Leistungsvermögens solcher Systeme.
- Beurteilung der „wirtschaftlichen Kosten je Fahrzeug“ für die Ausrüstung mit

solchen Systemen.

- Verbindungen zu anderen Akteuren.

Konsultierte Organisationen/Sachverständige

Die Studie zum Reifenrollgeräusch wurde von FEHRL (Federation of European Highway Research) durchgeführt. Die Studie zu vorausschauenden Notbremssystemen wurde von TRL (Transport research laboratory) Ltd. durchgeführt.

Die im Anhang dieser Verordnung vorgeschlagenen Grenzwerte für das Reifenrollgeräusch beruhen auf Empfehlungen des FEHRL. Die Arbeit von TRL stützte die Argumente für die vorrangige Einführung vorausschauender Notbremssysteme in schweren Nutzfahrzeugen. In der Folgenabschätzung wird auf andere wissenschaftliche Studien verwiesen, die ebenfalls zur Beurteilung verschiedener politischer Optionen herangezogen wurden. Die bevorzugte Option wurde in allen Fällen auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse ausgewählt; dies wird in der dem Vorschlag beiliegenden Folgenabschätzung erläutert.

Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

Alle abgeschlossenen und genehmigten Forschungsberichte sind bereits auf der Website der GD Unternehmen und Industrie verfügbar oder werden noch dort eingestellt.

• **Folgenabschätzung**

Für alle Hauptaspekte der vorgeschlagenen Verordnung wurden unterschiedliche Optionen in Erwägung gezogen:

1. Vereinfachung

- a) Untätig bleiben. Das würde bedeuten, dass die 50 geltenden Richtlinien - erforderlichenfalls mit weiteren Änderungen - beibehalten würden. Die EG-Richtlinien würden parallel zu den geltenden UN/ECE-Regelungen weiter bestehen, wobei die technischen Anforderungen in der Regel (aber nicht immer) gleich wären. Das verursacht derzeit große Verwirrung bei interessierten Kreisen, die mit dem Typgenehmigungssystem nicht sehr vertraut sind, und führt zu einem Regelungssystem, das nicht völlig durchschaubar ist.
- b) Zunächst untätig bleiben, aber jede Richtlinie prüfen, die zur Änderung ansteht und entscheiden, ob es angebracht ist, sie zu ersetzen. Diese Option würde tatsächlich zur Vereinfachung des Regelungsumfelds beitragen. Die Vereinfachungsmaßnahme würde jedoch einige Jahre dauern.
- c) Alle geltenden Richtlinien durch die vorgeschlagene Verordnung ersetzen. Diese Option wurde ausgewählt, weil damit die Vorteile der Vereinfachung maximiert würden, insbesondere für die nationalen Verwaltungen und die Industrie.

2. Moderne Sicherheitstechnik

- a) Untätig bleiben und dem Markt die Initiative überlassen. Einrichtungen wie elektronische Fahrdynamik-Regelsysteme sind auf einigen Märkten bereits bei einer zunehmenden Zahl von Fahrzeugen zu finden. Bei Fahrzeugen wie schweren Lastkraftwagen und Reisebussen, bei denen elektronische Fahrdynamik-Regelungssysteme vielleicht noch größere Vorteile bringen als bei Pkw, gibt es oft keine Marktanreize für die freiwillige Ausrüstung mit diesen Systemen, weil die Käufer – anders als bei Pkw – normalerweise nicht die Nutznießer sind. Außerdem besteht ohne harmonisierte Normen die Gefahr, dass innerhalb der EU unterschiedliche Normen angewandt werden, was zu einer Fragmentierung des Binnenmarktes führen würde.
- b) Technische Normen für moderne Sicherheitssysteme festlegen und den Herstellern ihren Einbau freistellen. Obwohl dadurch wie bereits erwähnt die Entstehung unterschiedlicher Normen in der EU verhindert würde, wird mit dieser Option nicht gewährleistet, dass alle Fahrzeuge mit modernen Sicherheitssystemen ausgestattet werden.
- c) Technische Normen für moderne Sicherheitssysteme festlegen und ihren Einbau vorschreiben. Mit dieser Option wird sichergestellt, dass das Potenzial moderner Sicherheitstechnik voll ausgeschöpft wird. Da die Kosten-Nutzen-Analyse für diese Systeme positiv ist, erscheint die Ausrüstungspflicht gerechtfertigt.

3. Anforderungen an Reifen

Für Reifen werden in der vorgeschlagenen Verordnung neue Vorschriften eingeführt: Grenzwerte für Rollgeräusch und Rollwiderstand sowie Anforderungen an Nasshaftung und Reifendrucküberwachungssysteme.

Für jedes der oben genannten Merkmale wurden im Allgemeinen folgende Optionen geprüft: a) untätig bleiben, b) freiwillig/Marktlösung, c) mäßig anspruchsvolle verbindliche Anforderungen, d) anspruchsvolle verbindliche Anforderungen.

Option d) wurde für alle Merkmale gewählt. Bei Rollwiderstand, Nasshaftung und den Reifendrucküberwachungssystemen sind Forschung und Produktentwicklung bereits recht weit fortgeschritten, so dass angenommen wird, dass die strengerer technischen Anforderungen relativ schnell umgesetzt werden können. Insbesondere würde ein höherer Standard für Reifendrucküberwachungssysteme die Sicherheitsvorteile maximieren und die Wahrscheinlichkeit, dass die CO₂-Reduktionsziele erreicht werden, deutlich erhöhen. Für das Reifengeräusch wurde ebenfalls Option d) gewählt, weil allein mit ihr sichergestellt ist, dass die Umweltziele der vorgeschlagenen Verordnung erreicht werden. Da jedoch die Anforderungen in Bezug auf Lärm anspruchsvoller sind als die übrigen Anforderungen, wurde eine längere Umsetzungsfrist vorgesehen.

Die Kommission hat die in ihrem Arbeitsprogramm genannte Folgenabschätzung vorgenommen. Der Bericht ist abrufbar von:

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/ind>

ex.htm.

Soweit Studien der Industrie nicht vor Abfassung dieses Vorschlags zum Abschluss gebracht werden konnten, ist die Kommission bereit, die Ergebnisse solcher Studien im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens zu berücksichtigen und falls erforderlich ihren Vorschlag anzupassen, um nachteilige Auswirkungen der in ihm vorgesehenen Anforderungen auf die Sicherheit von Reifen zu vermeiden.

3. RECHTLICHE ASPEKTE

• Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme

Durch die vorgeschlagene Verordnung wird das System für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Sicherheit und ihrer Reifen vereinfacht, weil 50 Richtlinien aufgehoben werden.

In der vorgeschlagenen Verordnung wird die Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit modernen Sicherheitssystemen vorgeschrieben. Das sind insbesondere folgende Systeme:

- elektronische Fahrdynamik-Regelsysteme für alle Fahrzeuge,
- Reifendrucküberwachungssysteme für Personenkraftwagen,
- vorausschauende Notbremssysteme und Spurverlassens-Warnsysteme für schwere Nutzfahrzeuge.

In der vorgeschlagenen Verordnung ist auch vorgesehen, dass bei freiwilliger Ausrüstung anderer Fahrzeugklassen mit vorausschauenden Notbremssystemen und Spurverlassens-Warnsystemen diese Systeme den Anforderungen entsprechen müssen, die im Vorschlag festgelegt sind.

Die vorgeschlagene Verordnung enthält strengere Grenzwerte für das Reifenrollgeräusch als die geltenden Rechtsvorschriften, und es werden neue Anforderungen an die Nasshaftung und den Rollwiderstand eingeführt.

• Rechtsgrundlage

Die Rechtsgrundlage des Vorschlags ist Artikel 95 EG-Vertrag.

• Subsidiaritätsprinzip

Das Subsidiaritätsprinzip findet insofern Anwendung, als die vorgeschlagene Verordnung nicht in die alleinige Zuständigkeit der Kommission fällt.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgenden Gründen nicht von den Mitgliedstaaten allein erreicht werden.

Die technischen Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich einer Vielzahl von sicherheits- und umweltschutzrelevanten Merkmalen wurden auf Gemeinschaftsebene harmonisiert, und Maßnahmen der Mitgliedstaaten

allein würden das gesamte Typgenehmigungssystem für Kraftfahrzeuge untergraben. Die Europäische Union muss tätig werden, um das Entstehen von Handelshemmnissen im Binnenmarkt zu verhindern.

Gemeinschaftsmaßnahmen werden die Ziele des Vorschlags besser erreichen, weil dadurch die Fragmentierung des Binnenmarktes, zu der es sonst kommen würde, verhindert wird, und die Sicherheit und das Umweltverhalten von Kraftfahrzeugen verbessert werden.

Die vorgeschlagene Verordnung steht daher im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Die vorgeschlagene Verordnung steht aus folgenden Gründen im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Wie aus der Folgenabschätzung hervorgeht entspricht der Vorschlag dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, weil er nicht über das Maß hinaus geht, das erforderlich ist, um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten, und gleichzeitig für ein hohes Niveau der öffentlichen Sicherheit und des Umweltschutzes zu sorgen.

Die Vereinfachung des Regelungsumfelds wird erheblich dazu beitragen, die administrativen Kosten für die nationalen Behörden und die Industrie zu senken.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument: Verordnung.

Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht geeignet.

Eine Verordnung wird für angemessen erachtet, weil sie die Einhaltung der Vorschriften unmittelbar gewährleistet und nicht in nationales Recht umgesetzt werden muss.

Der Vorschlag folgt dem „Mehrstufen-Konzept“, das ursprünglich auf Verlangen des Europäischen Parlaments eingeführt und bei anderen Rechtsakten angewandt wurde. Nach diesem Konzept ist vorgesehen, dass der Vorschlag und die Annahme des Rechtsaktes auf zwei unterschiedlichen, aber parallelen Wegen erfolgen:

- zum einen werden die grundlegenden Bestimmungen vom Europäischen Parlament und dem Rat im Zuge des Mitentscheidungsverfahrens in einer Verordnung festgelegt, die auf Artikel 95 EG-Vertrag beruht („Vorschlag im Mitentscheidungsverfahren“);
- zum anderen werden die technischen Spezifikationen zur Ausgestaltung der grundlegenden Anforderungen in Verordnungen festgelegt, die von der Kommission gemäß dem Regelungsverfahren mit Kontrolle nach Artikel 5 Buchstabe a des Beschlusses 1999/468/EG angenommen werden („Vorschläge

im Ausschussverfahren“).

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

5. ZUSÄTZLICHE ANGABEN

- **Simulation, Pilotphase und Übergangsfrist**

Der Vorschlag enthält allgemeine Übergangsfristen, damit Kraftfahrzeug- und Reifenhersteller ausreichend Zeit haben, sich auf die neuen Vorschriften einzustellen.

- **Vereinfachung**

Mit der vorgeschlagenen Verordnung werden die Rechtsvorschriften vereinfacht.

50 Richtlinien zur Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen werden aufgehoben.

Die vorgeschlagene Verordnung führt zur Vereinfachung der Verfahren in der öffentlichen Verwaltung. Der Vorschlag ist im gleitenden Programm der Kommission zur Aktualisierung und Vereinfachung des Gemeinschaftsrechts und in ihrem Legislativprogramm (Fundstelle: 2008/ENTR/004) vorgesehen.

- **Aufhebung geltender Rechtsvorschriften**

Die Annahme des Vorschlags wird zur Aufhebung geltender Rechtsvorschriften führen.

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt betrifft eine EWR-Angelegenheit und sollte daher auf den Europäischen Wirtschaftsraum ausgedehnt werden.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95,

auf Vorschlag der Kommission,⁶

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses,⁷

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag,⁸

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital sichergestellt werden muss. Deshalb wurde mit der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge⁹ ein umfassendes gemeinschaftliches Typgenehmigungssystem geschaffen.
- (2) Diese Verordnung ist ein neuer Einzelrechtsakt im Rahmen des durch die Richtlinie 2007/46/EG geschaffenen gemeinschaftlichen Typgenehmigungssystems. Die Anhänge IV, VI und XI dieser Richtlinie sollten deshalb entsprechend geändert werden.
- (3) Die technischen Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich einer Vielzahl von sicherheits- und umweltrelevanten Merkmalen wurden auf Gemeinschaftsebene harmonisiert, damit in der gesamten Gemeinschaft einheitliche Vorschriften gelten und ein hohes Maß an Verkehrssicherheit und Umweltschutz gewährleistet ist.
- (4) Es ist angebracht, Vorschriften sowohl für die allgemeine Sicherheit von Kraftfahrzeugen als auch für die umweltrelevanten Eigenschaften von

⁶ ABl. C vom , S. .

⁷ ABl. C vom , S. .

⁸ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁹ ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

Kraftfahrzeugreifen zu erlassen, da inzwischen Reifendrucküberwachungssysteme zur Verfügung stehen, die die Sicherheit und die Umweltverträglichkeit von Reifen gleichermaßen verbessern.

- (5) Auf Wunsch des Europäischen Parlaments wurde bei den gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften für Kraftfahrzeuge ein neues Regulierungskonzept eingeführt. In dieser Verordnung sollten deshalb lediglich grundlegende Anforderungen an die Sicherheit von Fahrzeugen und Grenzwerte für den Rollwiderstand und das Rollgeräusch von Reifen festgelegt werden, während die technischen Spezifikationen Gegenstand von Durchführungsmaßnahmen sein sollten, die nach dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹⁰ erlassen werden.
- (6) Insbesondere sollte die Kommission ermächtigt werden, spezifische Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten festzulegen. Sie sollte auch ermächtigt werden, die Merkmale genauer festzulegen, die ein Reifen aufweisen muss, um als „Geländereifen für den gewerblichen Einsatz“ zu gelten. Sie sollte ferner ermächtigt werden, den genauen Geltungsbereich der Vorschriften dieser Verordnung festzulegen. Außerdem sollte die Kommission ermächtigt werden, zusätzliche Sicherheitsvorschriften für Fahrzeuge zu erlassen, die zur innerstaatlichen oder zwischenstaatlichen Beförderung von Gefahrgut bestimmt sind. Sie sollte auch ermächtigt werden, die Ausrüstung anderer als der zunächst vorgesehenen Fahrzeugklassen mit Reifendrucküberwachungssystemen und anderen modernen Sicherheitseinrichtungen verbindlich vorzuschreiben. Die Kommission sollte auch ermächtigt werden, spezifische Verfahren, Prüfungen und technische Anforderungen für die Typgenehmigung anderer als der in dieser Verordnung genannten Überwachungs- und Sicherheitssysteme festzulegen und nach Änderung der Prüfverfahren neue Grenzwerte für den Rollwiderstand und das Rollgeräusch von Reifen vorzuschreiben, ohne dadurch das bestehende hohe Umweltschutzniveau zu senken. Da es sich dabei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, mit denen dieser Verordnung neue, nicht wesentliche Bestimmungen hinzugefügt werden, müssen diese Maßnahmen nach dem in Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen werden.
- (7) Moderne Fahrerassistenzsysteme eröffnen neue Möglichkeiten, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten zu senken. Um deren Zahl so gering wie möglich zu halten, sollte die Ausstattung von Kraftfahrzeugen mit einigen dieser Systeme vorgeschrieben werden.
- (8) Um die Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung nach den Empfehlungen im Bericht „Ein wettbewerbskompatibles Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert“¹¹ der Gruppe CARS 21 zu vereinfachen, ist es angebracht, eine Reihe von Richtlinien aufzuheben, ohne dabei den Schutz der Verkehrsteilnehmer zu mindern. Die Vorschriften dieser Richtlinien sollten in diese Verordnung übernommen werden, und zwar soweit möglich und sinnvoll durch Verweis auf die entsprechenden

¹⁰ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Geändert durch Beschluss 2006/512/EG (ABl. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

¹¹ ISBN 92-79-00762-9.

Regelungen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE), die nach Artikel 4 des Beschlusses 97/836/EG des Rates vom 27. November 1997 über den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zu dem Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden,¹² Bestandteil des Gemeinschaftsrechts geworden sind.

- (9) Es ist angebracht, im Gemeinschaftsrecht den Grundsatz zu verankern, dass Fahrzeuge so konstruiert, gefertigt und zusammengebaut sein müssen, dass die Verletzungsgefahr für Fahrzeuginsassen und andere Verkehrsteilnehmer möglichst gering ist. Die Hersteller sollten deshalb verpflichtet werden sicherzustellen, dass ihre Fahrzeuge den einschlägigen Anforderungen und Vorschriften dieser Verordnung entsprechen. Dazu gehören u. a. die Anforderungen an die Festigkeit der Fahrzeugstruktur, an Fahrerassistenzsysteme, an Systeme, die dem Fahrer Sicht auf die Straße ermöglichen und ihn über den Zustand des Fahrzeugs und die Beschaffenheit des Fahrzeugumfelds informieren, an Beleuchtungseinrichtungen, an Insassenschutzsysteme, an die Beschaffenheit der Fahrzeugaußenseite und an Zubehörteile sowie die Vorschriften für Fahrzeugmassen und –abmessungen, Reifen, moderne Fahrzeugsysteme und sonstige Einrichtungen. Außerdem sollte gegebenenfalls die Einhaltung der besonderen Vorschriften für Kraftfahrzeuge und Anhänger zur Beförderung bestimmter Güter und für Omnibusse sichergestellt werden.
- (10) Bei der Aufstellung des Zeitplans für die Einführung neuer spezifischer Vorschriften für die Typgenehmigung von Fahrzeugen sollte die technische Umsetzbarkeit dieser Vorschriften berücksichtigt werden. Solche Vorschriften sollten in der Regel zunächst nur für neue Fahrzeugtypen gelten. Für die Anpassung vorhandener Fahrzeugtypen an neue Vorschriften sollte eine zusätzliche Übergangsfrist vorgesehen werden. Reifendrucküberwachungssysteme sollten zunächst nur für Personenkraftwagen vorgeschrieben werden. Andere moderne Sicherheitssysteme sollten zunächst nur für schwere Nutzfahrzeuge vorgeschrieben werden.
- (11) Werden Fahrzeuge vom Hersteller freiwillig mit modernen Sicherheitssystemen ausgestattet, so sollte verlangt werden, dass diese den Vorschriften dieser Verordnung entsprechen.
- (12) Es ist angezeigt, die in der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament „Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“¹³ angekündigten Maßnahmen umzusetzen. Die Minderung der CO₂-Emissionen sollte durch die Kombination von rollwiderstandsarmen Reifen und Reifendrucküberwachungssystemen erreicht werden. Es ist ferner angezeigt, Grenzwerte für das Rollgeräusch von Reifen und aus Sicherheitsgründen Anforderungen an ihre Nasshaftung festzulegen. Die Fristen für die Anwendung dieser Vorschriften sollten der Schwierigkeit ihrer gleichzeitigen Umsetzung Rechnung

¹² ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78.

¹³ KOM(2007) 19.

tragen. Insbesondere sollten in Anbetracht der Schwierigkeit, die vorgesehene Minderung des Rollgeräuschs zu erzielen, die entsprechenden Vorschriften für neue Reifen bestehender Typen zu einem späteren Zeitpunkt gültig werden, wobei der Zeitbedarf der Industrie für die Umstellung der Fertigung berücksichtigt werden sollte.

- (13) Bestimmte Arten von Reifen wie Geländereifen für den gewerblichen Einsatz, für die eine Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, und Reifen, die ausschließlich für vor 1990 erstmals zugelassene Fahrzeuge bestimmt sind, werden wahrscheinlich nur in sehr kleinen Stückzahlen hergestellt. Es erscheint deshalb gerechtfertigt, solche Reifen von Anforderungen dieser Verordnung auszunehmen, die mit ihrer Verwendung nicht vereinbar sind oder die für den Hersteller eine unverhältnismäßige Belastung mit sich bringen würden.
- (14) Elektronische Fahrdynamik-Regelsysteme, vorausschauende Notbremsysteme und Spurverlassens-Warnsysteme haben ein hohes Unfallverhütungspotenzial. Deshalb sollten Anforderungen an solche Systeme festgelegt werden.
- (15) Es ist wichtig, dass für Ersatzteile für Systeme, die unter diese Verordnung fallen, dieselben Sicherheitsanforderungen und Genehmigungsverfahren gelten wie für die Systeme selbst. Es ist deshalb angebracht, Vorschriften für die Genehmigung von Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten in die Verordnung aufzunehmen.
- (16) Die Mitgliedstaaten sollten für Verstöße gegen diese Richtlinie Sanktionsbestimmungen festlegen und sicherstellen, dass sie angewandt werden. Die Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- (17) Mit Wirkung von dem Tag, an dem die einschlägigen Bestimmungen der Verordnung auf neue Fahrzeuge, neue Bauteile und neue selbstständige technische Einheiten anwendbar werden, sollten folgende Richtlinien des Rates aufgehoben werden:
 - Richtlinie 70/221/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Kraftstoffbehälter und den Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern¹⁴
 - Richtlinie 70/222/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Anbringungsstellen und die Anbringung der amtlichen Kennzeichen an der Rückseite von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern¹⁵
 - Richtlinie 70/311/EWG des Rates vom 8. Juni 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Lenkanlagen für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger¹⁶
 - Richtlinie 70/387/EWG des Rates vom 27. Juli 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Türen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern¹⁷

¹⁴ ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 23. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 81).

¹⁵ ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 25. Richtlinie geändert durch die Beitrittsakte 1972.

¹⁶ ABl. L 133 vom 18.6.1970, S. 10. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 1999/7/EG der Kommission (ABl. L 40 vom 13.2.1999, S. 36).

- Richtlinie 70/388/EWG des Rates vom 27. Juli 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Vorrichtungen für Schallzeichen von Kraftfahrzeugen¹⁸
- Richtlinie 71/320/EWG des Rates vom 26. Juli 1971 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bremsanlagen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern¹⁹
- Richtlinie 72/245/EWG des Rates vom 20. Juni 1972 über die Funkentstörung von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung²⁰
- Richtlinie 74/60/EWG des Rates vom 17. Dezember 1973 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Innenausstattung der Kraftfahrzeuge²¹
- Richtlinie 74/61/EWG des Rates vom 17. Dezember 1973 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Sicherheitseinrichtung gegen unbefugte Benützung von Kraftfahrzeugen²²
- Richtlinie 74/297/EWG des Rates vom 4. Juni 1974 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Innenausstattung von Kraftfahrzeugen (Verhalten der Lenkanlage bei Unfallstößen)²³
- Richtlinie 74/408/EWG des Rates vom 22. Juli 1974 über die Innenausstattung der Kraftfahrzeuge (Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerung)²⁴
- Richtlinie 74/483/EWG des Rates vom 17. September 1974 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die vorstehenden Außenkanten bei Kraftfahrzeugen²⁵
- Richtlinie 75/443/EWG des Rates vom 26. Juni 1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Rückwärtsgang und das Geschwindigkeitsmessgerät in Kraftfahrzeugen²⁶
- Richtlinie 76/114/EWG des Rates vom 18. Dezember 1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Schilder, vorgeschriebene

¹⁷ ABl. L 176 vom 10.8.1970, S. 5. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/31/EG der Kommission (ABl. L 130 vom 12.5.2001, S. 33).

¹⁸ ABl. L 176 vom 10.8.1970, S. 12. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

¹⁹ ABl. L 202 vom 6.9.1971, S. 37. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

²⁰ ABl. L 152 vom 6.7.1972, S. 15. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

²¹ ABl. L 38 vom 11.2.1974, S. 2. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2000/4/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 87 vom 8.4.2000, S. 22).

²² ABl. L 38 vom 11.2.1974, S. 22. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

²³ ABl. L 165 vom 20.6.1974, S. 16. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 91/662/EWG der Kommission (ABl. L 366 vom 31.12.1991, S. 1).

²⁴ ABl. L 221 vom 12.8.1974, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

²⁵ ABl. L 266 vom 2.10.1974, S. 4. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/15/EG der Kommission (ABl. L 75 vom 15.3.2007, S. 21).

²⁶ ABl. L 196 vom 26.7.1975, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 97/39/EG der Kommission (ABl. L 177 vom 5.7.1997, S. 15).

Angaben, deren Lage und Anbringungsart an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern²⁷

- Richtlinie 76/115/EWG des Rates vom 18. Dezember 1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Verankerungen der Sicherheitsgurte in Kraftfahrzeugen²⁸
- Richtlinie 76/756/EWG des Rates vom 27. Juli 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger²⁹
- Richtlinie 76/757/EWG des Rates vom 27. Juli 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Rückstrahler für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger³⁰
- Richtlinie 76/758/EWG des Rates vom 27. Juli 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Umrissleuchten, Begrenzungsleuchten, Schlussleuchten und Bremsleuchten für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger³¹
- Richtlinie 76/759/EWG des Rates vom 27. Juli 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Fahrtrichtungsanzeiger für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger³²
- Richtlinie 76/760/EWG des Rates vom 27. Juli 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Beleuchtungseinrichtungen für das hintere Kennzeichen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern³³
- Richtlinie 76/761/EWG des Rates vom 27. Juli 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Kraftfahrzeugscheinwerfer für Fernlicht und/oder Abblendlicht sowie über Glühlampen für diese Scheinwerfer³⁴
- Richtlinie 76/762/EWG des Rates vom 27. Juli 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Nebelscheinwerfer für Kraftfahrzeuge und über Glühlampen für diese Scheinwerfer³⁵
- Richtlinie 77/389/EWG des Rates vom 17. Mai 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Abschleppvorrichtungen an Kraftfahrzeugen³⁶

²⁷ ABl. L 24 vom 30.1.1976, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

²⁸ ABl. L 24 vom 30.1.1976, S. 6. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2005/41/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 149).

²⁹ ABl. L 262 vom 27.9.1976, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/35/EG der Kommission (ABl. L 157 vom 19.6.2007, S. 14).

³⁰ ABl. L 262 vom 27.9.1976, S. 32. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

³¹ ABl. L 262 vom 27.9.1976, S. 54. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

³² ABl. L 262 vom 27.9.1976, S. 71. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

³³ ABl. L 262 vom 27.9.1976, S. 85. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

³⁴ ABl. L 262 vom 27.9.1976, S. 96. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

³⁵ ABl. L 262 vom 27.9.1976, S. 122. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

- Richtlinie 77/538/EWG des Rates vom 28. Juni 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Nebelschlussleuchten für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger³⁷
- Richtlinie 77/539/EWG des Rates vom 28. Juni 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Rückfahrscheinwerfer für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger³⁸
- Richtlinie 77/540/EWG des Rates vom 28. Juni 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Parkleuchten für Kraftfahrzeuge³⁹
- Richtlinie 77/541/EWG des Rates vom 28. Juni 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sicherheitsgurte und Haltesysteme für Kraftfahrzeuge⁴⁰
- Richtlinie 77/649/EWG des Rates vom 27. September 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über das Sichtfeld der Fahrer von Kraftfahrzeugen⁴¹
- Richtlinie 78/316/EWG des Rates vom 21. Dezember 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Innenausstattung der Kraftfahrzeuge (Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Kontrollleuchten und Anzeiger)⁴²
- Richtlinie 78/317/EWG des Rates vom 21. Dezember 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Entfrosts- und Trocknungsanlagen für die verglasten Flächen von Kraftfahrzeugen⁴³
- Richtlinie 78/318/EWG des Rates vom 21. Dezember 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Scheibenwischer und Scheibenwascher von Kraftfahrzeugen⁴⁴
- Richtlinie 78/549/EWG des Rates vom 12. Juni 1978 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Radabdeckungen von Kraftfahrzeugen⁴⁵

³⁶ ABl. L 145 vom 13.6.1977, S. 41. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 96/64/EG der Kommission (ABl. L 258 vom 11.10.1996, S. 26).

³⁷ ABl. L 220 vom 29.8.1977, S. 60. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

³⁸ ABl. L 220 vom 29.8.1977, S. 72. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

³⁹ ABl. L 220 vom 29.8.1977, S. 83. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

⁴⁰ ABl. L 220 vom 29.8.1977, S. 95. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

⁴¹ ABl. L 267 vom 19.10.1977, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 90/630/EWG der Kommission (ABl. L 341 vom 6.12.1990, S. 20).

⁴² ABl. L 81 vom 28.3.1978, S. 3. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 93/91/EWG der Kommission (ABl. L 284 vom 19.11.1993, S. 25).

⁴³ ABl. L 81 vom 28.3.1978, S. 27.

⁴⁴ ABl. L 81 vom 28.3.1978, S. 49. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

⁴⁵ ABl. L 168 vom 26.6.1978, S. 45. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/78/EG der Kommission (ABl. L 354 vom 31.12.1994, S. 10).

- Richtlinie 78/932/EWG des Rates vom 16. Oktober 1978 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Kopfstützen für Sitze von Kraftfahrzeugen⁴⁶
- Richtlinie 89/297/EWG des Rates vom 13. April 1989 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über seitliche Schutzvorrichtungen (Seitenschutz) bestimmter Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger⁴⁷
- Richtlinie 91/226/EWG des Rates vom 27. März 1991 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Spritzschutzsysteme an bestimmten Klassen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern⁴⁸
- Richtlinie 92/21/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Massen und Abmessungen von Kraftfahrzeugen der Klasse M₁⁴⁹
- Richtlinie 92/22/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Sicherheitsscheiben und Werkstoffe für Windschutzscheiben in Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern⁵⁰
- Richtlinie 92/23/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und über ihre Montage⁵¹
- Richtlinie 92/24/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen und vergleichbare Geschwindigkeitsbegrenzungssysteme für bestimmte Kraftfahrzeugklassen⁵²
- Richtlinie 92/114/EWG des Rates vom 17. Dezember 1992 über die vorstehenden Außenkanten vor der Führerhausrückwand von Kraftfahrzeugen der Klasse N⁵³

(18) Außerdem sollten folgende Richtlinien des Europäischen Parlaments und des Rates aufgehoben werden:

- Richtlinie 94/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 1994 über mechanische Verbindungseinrichtungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie ihre Anbringung an diesen Fahrzeugen⁵⁴

⁴⁶ ABl. L 325 vom 20.11.1978, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

⁴⁷ ABl. L 124 vom 5.5.1989, S. 1.

⁴⁸ ABl. L 103 vom 23.4.1991, S. 5. Geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

⁴⁹ ABl. L 129 vom 14.5.1992, S. 1. Geändert durch die Richtlinie 95/48/EG der Kommission (ABl. L 233 vom 30.9.1995, S. 73).

⁵⁰ ABl. L 129 vom 14.5.1992, S. 11. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/92/EG der Kommission (ABl. L 291 vom 8.11.2001, S. 24).

⁵¹ ABl. L 129 vom 14.5.1992, S. 95. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2005/11/EG der Kommission (ABl. L 46 vom 17.2.2005, S. 42).

⁵² ABl. L 129 vom 14.5.1992, S. 154. Geändert durch die Richtlinie 2004/11/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 44 vom 14.2.2004, S. 19).

⁵³ ABl. L 409 vom 31.12.1992, S. 17.

⁵⁴ ABl. L 195 vom 29.7.1994, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

- Richtlinie 95/28/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 über das Brennverhalten von Werkstoffen der Innenausstattung bestimmter Kraftfahrzeugklassen⁵⁵
- Richtlinie 96/27/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Mai 1996 über den Schutz der Kraftfahrzeuginsassen beim Seitenaufprall und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG⁵⁶
- Richtlinie 96/79/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über den Schutz der Kraftfahrzeuginsassen beim Frontalaufprall und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG⁵⁷
- Richtlinie 97/27/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 1997 über die Massen und Abmessungen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG⁵⁸
- Richtlinie 98/91/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 1998 über Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger, die zur Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße bestimmt sind, und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger⁵⁹
- Richtlinie 2000/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den vorderen Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates⁶⁰
- Richtlinie 2001/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. September 2001 über Heizanlagen für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 78/548/EWG des Rates⁶¹
- Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG⁶²
- Richtlinie 2003/97/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. November 2003 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Typgenehmigung von Einrichtungen für indirekte Sicht

⁵⁵ ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

⁵⁶ ABl. L 169 vom 8.7.1996, S. 1.

⁵⁷ ABl. L 18 vom 21.1.1997, S. 7. Geändert durch die Richtlinie 1999/98/EG der Kommission (ABl. L 9 vom 13.1.2000, S. 14).

⁵⁸ ABl. L 233 vom 25.8.1997, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2003/19/EG der Kommission (ABl. L 79 vom 26.3.2003, S. 6).

⁵⁹ ABl. L 11 vom 16.1.1999, S. 25.

⁶⁰ ABl. L 203 vom 10.8.2000, S. 9. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

⁶¹ ABl. L 292 vom 9.11.2001, S. 21. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

⁶² ABl. L 42 vom 13.2.2002, S. 1. Geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

und von mit solchen Einrichtungen ausgestatteten Fahrzeugen sowie zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG und zur Aufhebung der Richtlinie 71/127/EWG⁶³

- (19) Die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Verwirklichung des Binnenmarktes durch Einführung einheitlicher technischer Anforderungen an Sicherheit und das Umwelteigenschaften von Kraftfahrzeugen und Reifen, können auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht in ausreichendem Maße erreicht werden. Wegen des Umfangs der erforderlichen Maßnahmen lassen sich die Ziele besser auf Gemeinschaftsebene erreichen. Daher kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Kapitel I

Gegenstand, Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

Artikel 1 *Gegenstand*

Gegenstand dieser Verordnung sind Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Bauteilen, Systemen, und selbstständigen technischen Einheiten für solche Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Sicherheit.

Gegenstand dieser Verordnung sind ferner Vorschriften für die Typgenehmigung von Reifen hinsichtlich ihres Rollwiderstands und ihres Rollgeräuschs.

Artikel 2 *Geltungsbereich*

Diese Verordnung gilt nach Maßgabe ihrer Artikel 5 bis 10 für Kraftfahrzeuge der in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG definierten Klassen M, N und O.

Artikel 3 *Begriffsbestimmungen*

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 3 der Richtlinie 2007/46/EG.

Zusätzlich gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (1) „Elektronisches Stabilitätsprogramm“: ein elektronisches Regelsystem zur fahrdynamischen Stabilisierung des Fahrzeugs;

⁶³ ABl. L 25 vom 29.1.2004, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG.

- (2) „Spurverlassens-Warnsystem“: ein System, das den Fahrer warnt, wenn das Fahrzeug ungewollt seine Fahrspur verlässt;
- (3) „vorausschauendes Notbremssystem“: ein System, das eine Gefahrensituation selbstständig erkennt und auch ohne Zutun des Fahrers das Abbremsen des Fahrzeugs veranlassen kann, um einen Zusammenstoß zu verhindern oder abzumildern;
- (4) „Tragfähigkeitskennzahl“: eine oder zwei Zahlen, die die Reifentragfähigkeit bei Einfachbereifung oder Einfach- und Zwillingsbereifung bei der durch die Geschwindigkeitskategorie bestimmten Höchstgeschwindigkeit unter den vom Hersteller vorgesehenen Einsatzbedingungen angeben;
- (5) „Reifendrucküberwachungssystem“: ein im Fahrzeug eingebautes System, das den Reifendruck oder seine Veränderung über der Zeit erfasst und bei fahrendem Fahrzeug entsprechende Informationen an den Fahrer übermittelt;
- (6) „Geländereifen für den gewerblichen Einsatz“: ein Reifen für gemischten Straßen- und Geländeeinsatz oder für andere besondere Einsatzzwecke;
- (7) „Winterreifen“: ein Reifen, der die Aufschrift M+S oder M.S oder M&S trägt und dessen Laufflächenprofil, Laufflächenmischung oder Aufbau in erster Linie darauf ausgelegt ist, gegenüber einem Normalreifen bessere Fahr- und Traktionseigenschaften auf Schnee zu erzielen;
- (8) „Notreifen des Typs T“: ein Notreifen, der für den Betrieb mit höheren Drücken als den für Standardreifen und verstärkte Reifen festgelegten Drücken ausgelegt ist;
- (9) „Traktionsreifen“: ein Winterreifen der Klasse C2 oder C3, der für die angetriebene(n) Achse(n) des Fahrzeugs bestimmt ist;
- (10) „ungeschützter Verkehrsteilnehmer“: ein Fußgänger, Radfahrer oder Motorradfahrer.

Kapitel II

Pflichten der Hersteller

Artikel 4 *Allgemeine Pflichten*

1. Der Hersteller weist nach, dass alle von ihm hergestellten Neufahrzeuge, die in der Gemeinschaft verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, nach dieser Verordnung typgenehmigt sind.
2. Der Hersteller weist nach, dass alle von ihm hergestellten Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten, die in der Gemeinschaft verkauft oder in Betrieb genommenen werden, nach dieser Verordnung typgenehmigt sind.

Artikel 5
Anforderungen und Prüfungen

1. Der Hersteller stellt sicher, dass die von ihm hergestellten Fahrzeuge so konstruiert, gefertigt und zusammengebaut sind, dass die Gefahr von Verletzungen der Fahrzeuginsassen und anderer Verkehrsteilnehmer möglichst gering ist.
2. Der Hersteller stellt sicher, dass die von ihm hergestellten Fahrzeuge, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten den einschlägigen Vorschriften dieser Verordnung entsprechen, unter anderem den Vorschriften für:
 - a) die Festigkeit der Fahrzeugstruktur und Aufprallversuche,
 - b) Fahrerassistenzsysteme wie Regelsysteme für Lenkung, Bremsen und Fahrdynamik,
 - c) Systeme, die dem Fahrer Sicht auf die Straße ermöglichen und ihn über den Zustand des Fahrzeugs und die Beschaffenheit des Fahrzeugumfelds informieren, wie Glasscheiben, Spiegel und Fahrerinformationssysteme,
 - d) Beleuchtungseinrichtungen,
 - e) den Schutz der Insassen wie Vorschriften für die Innenausstattung, Kopfstützen, Sicherheitsgurte, ISOFIX-Verankerungen oder eingebaute Kinder-Rückhaltevorrichtungen und Türen,
 - f) die Beschaffenheit der Fahrzeugaußenseite und von Zubehörteilen,
 - g) die elektromagnetische Verträglichkeit,
 - h) akustische Warneinrichtungen,
 - i) Heizanlagen,
 - j) Sicherungen gegen unbefugte Benutzung,
 - k) Fahrzeug-Identifizierungssysteme,
 - l) Massen und Abmessungen.
3. Die Kommission legt fest, für welche der in Artikel 2 genannten Fahrzeugklassen die Bestimmungen der Absätze 1 und 2 dieses Artikels gelten.

Diese Maßnahmen, durch die nicht wesentliche Bestimmungen dieser Verordnung durch Ergänzung geändert werden sollen, werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 40 Absatz 2 der Richtlinie 2007/46/EG erlassen.

*Artikel 6**Besondere Vorschriften für Fahrzeuge der Klassen N und O*

1. Für Fahrzeuge der Klassen N und O gelten neben den Bestimmungen der Artikel 5, 8, 9 und 10 auch die Bestimmungen der Absätze 2 bis 6 dieses Artikels, soweit einschlägig.
2. Fahrzeuge der Klassen N₂ und N₃ müssen so konstruiert sein, dass bei Frontalaufprall eines anderen Fahrzeugs die Verletzungsgefahr für die Fahrzeuginsassen infolge Unterfahrens möglichst gering ist.
3. Fahrzeuge der Klassen N₂, N₃, O₃ und O₄ müssen so konstruiert sein, dass bei seitlichem Aufprall eines anderen Fahrzeugs oder eines ungeschützten Verkehrsteilnehmers die Verletzungsgefahr für die Fahrzeuginsassen oder den ungeschützten Verkehrsteilnehmer infolge Unterfahrens möglichst gering ist.
4. Die Fahrerkabine oder die Fahrgastzelle muss so formstabil sein, dass sie den Insassen bei einem Aufprall oder Überschlag Schutz bietet.
5. Fahrzeuge der Klasse N₂ mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t und alle Fahrzeuge der Klassen N₃, O₃ und O₄ müssen so konstruiert sein, dass die von ihnen verursachte Gischt die Sicht aus anderen Fahrzeugen auf die Straße möglichst wenig beeinträchtigt.
6. Die Kommission erlässt zusätzliche Sicherheitsvorschriften für Fahrzeuge, die zur innerstaatlichen oder zwischenstaatlichen Beförderung von Gefahrgut bestimmt sind.

Diese Maßnahmen, durch die nicht wesentliche Bestimmungen dieser Verordnung durch Ergänzung geändert werden sollen, werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 40 Absatz 2 der Richtlinie 2007/46/EG erlassen.

*Artikel 7**Besondere Vorschriften für Fahrzeuge der Klassen M₂ und M₃*

1. Für Fahrzeuge der Klassen M₂ und M₃ gelten neben den Bestimmungen der Artikel 5, 8, 9 und 10 auch die Bestimmungen der Absätze 2 bis 5 dieses Artikels.
2. Die Zahl der Sitz-, Steh- und Rollstuhlplätze eines Fahrzeugs muss dessen Masse, Größe und Gestaltung angemessen sein.
3. Fahrzeugaufbauten müssen so konstruiert und gefertigt sein, dass das Fahrzeug auch bei voller Beladung sicher und stabil fährt. An Fahrzeugen sind Vorkehrungen für einen sicheren Ein- und Ausstieg, insbesondere im Notfall, zu treffen.
4. Fahrzeuge der Gruppe I müssen für Personen mit eingeschränkter Mobilität einschließlich Rollstuhlfahrer zugänglich sein.
5. Die im Innenraum von Omnibussen verwendeten Materialien müssen so weit wie möglich nicht entflammbar oder zumindest feuerhemmend sein, damit die Fahrgäste bei einem Brand das Fahrzeug rechtzeitig verlassen können.

Artikel 8
Klassifizierung von Reifen

1. Reifen werden in folgende Klassen unterteilt:
 - a) Klasse C1 – für Fahrzeuge der Klassen M₁, O₁ und O₂ bestimmte Reifen,
 - b) Klasse C2 – für Fahrzeuge der Klassen M₂, M₃, N, O₃ und O₄ mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t bestimmte Reifen mit einer Tragfähigkeitskennzahl für Einfachbereifung ≤ 121 und der Geschwindigkeitskategorie $\geq N$,
 - c) Klasse C3 – für Fahrzeuge der Klassen M₁, M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ und O₄ mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t bestimmte Reifen mit einer der folgenden Tragfähigkeitskennzahlen:
 - i) Tragfähigkeitskennzahl für Einfachbereifung ≤ 121 und Geschwindigkeitskategorie $\leq M$,
 - ii) Tragfähigkeitskennzahl für Einfachbereifung ≥ 122 .

Ein Reifen kann in mehrere der unter a), b) und c) genannten Klassen eingestuft werden, wenn er alle für die jeweiligen Klassen einschlägigen Anforderungen erfüllt.

2. Es gilt die in der UN/ECE-Regelung Nr. 54⁶⁴ enthaltene Liste der Tragfähigkeitskennzahlen und der ihnen zugeordneten Höchstlasten.

Artikel 9
Besondere Vorschriften für Fahrzeugreifen

1. Alle zur Ausrüstung eines Fahrzeugs gehörigen Reifen einschließlich eventuell vorhandener Reservereifen müssen für die Verwendung an diesem Fahrzeug geeignet sein, insbesondere hinsichtlich ihrer Abmessungen, ihrer zulässigen Geschwindigkeit und ihrer Tragfähigkeit.
2. Fahrzeuge der Klasse M₁ müssen mit einem System zur Überwachung des Reifendrucks ausgestattet sein, das den Fahrer warnt, wenn der Druck in einem Reifen auf einen gefährlich niedrigen Wert gefallen ist, und das ihn informiert, wenn der Druck in einem Reifen deutlich unter dem für einen niedrigen Kraftstoffverbrauch optimalen Wert liegt.
3. Alle Reifen der Klasse C₁ müssen die in Anhang I Teil A genannten Anforderungen an die Nasshaftung erfüllen.
4. Alle Reifen müssen die in Anhang I Teil B genannten Anforderungen an den Rollwiderstand erfüllen.

⁶⁴ ABl. [...].

5. Alle Reifen müssen die in Anhang I Teil C genannten Anforderungen an das Rollgeräusch erfüllen.
6. Die Absätze 3, 4 und 5 gelten nicht für:
 - a) Reifen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von weniger als 80 km/h,
 - b) Reifen für Felgen mit einem Nenndurchmesser ≤ 254 mm oder ≥ 635 mm,
 - c) Notreifen des Typs T,
 - d) Reifen, die ausschließlich für vor dem [1. Oktober 1990] erstmalig zugelassene Fahrzeuge bestimmt sind,
 - e) Reifen mit Zusatzeinrichtungen zur Verbesserung der Traktion.
7. Die in Anhang I Teile B und C genannten Anforderungen an Rollwiderstand und Rollgeräusch gelten nicht für Geländereifen für den gewerblichen Einsatz.

Artikel 10
Fahrerassistenzsysteme

1. Fahrzeuge der Klassen M₂, M₃, N₂ and N₃ müssen mit einem vorausschauenden Notbremssystem ausgestattet sein, das den Vorschriften dieser Verordnung entspricht.

Ein vorausschauendes Notbremssystem, das vom Hersteller freiwillig in ein Fahrzeug der Klasse M₁ oder N₁ eingebaut wurde, muss den Vorschriften dieser Verordnung entsprechen.

2. Fahrzeuge der Klassen M₂, M₃, N₂ and N₃ müssen mit einem Spurverlassens-Warnsystem ausgestattet sein, das den Vorschriften dieser Verordnung entspricht.

Ein Spurverlassens-Warnsystem, das vom Hersteller freiwillig in ein Fahrzeug der Klasse M₁ oder N₁ eingebaut wurde, muss den Vorschriften dieser Verordnung entsprechen.

3. Die Kommission kann für die Typgenehmigung anderer als der in den Absätzen 1 und 2 genannten Fahrerassistenzsysteme besondere Verfahren, Prüfungen und technische Anforderungen festlegen.

Diese Maßnahmen, durch die nicht wesentliche Bestimmungen dieser Verordnung durch Ergänzung geändert werden sollen, werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 40 Absatz 2 der Richtlinie 2007/46/EG erlassen.

Kapitel III

Pflichten der Mitgliedstaaten

Artikel 11

Typgenehmigung von Fahrzeugen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten

1. Mit Wirkung vom 29. Oktober 2012 versagen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Bestimmungen der Artikel 5 bis 9 und des Anhangs I für die Sicherheit von Fahrzeugen und für Reifen, ausgenommen die Rollwiderstandsgrenzwerte in Anhang I Teil B Tabelle 2, beziehen, die EG-Typgenehmigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für neue Fahrzeugtypen der in diesen Artikeln und den dazu erlassenen Durchführungsmaßnahmen genannten Klassen und für neue Typen von Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, wenn sie nicht den einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung entsprechen.
2. Mit Wirkung vom 29. Oktober 2014 betrachten die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Bestimmungen der Artikel 5, 6, 7 8 und 9 Absätze 1 bis 4 und des Anhangs I Teile A und B für die Sicherheit von Fahrzeugen und für Reifen, ausgenommen die in Anhang I Teil B Tabelle 2 genannten Rollwiderstandsgrenzwerte für Reifen der Klasse C3, beziehen, Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der in diesen Artikeln genannten Klassen, die nicht den einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung entsprechen, als nicht mehr gültig im Sinne des Artikels 26 der Richtlinie 2007/46/EG und untersagen die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge; sie untersagen ferner den Verkauf und die Inbetriebnahme von für diese Fahrzeuge bestimmten neuen Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten, wenn sie den einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung nicht entsprechen.
3. Mit Wirkung vom 29. Oktober 2016 betrachten die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf das Reifenrollgeräusch beziehen, und bei Reifen der Klasse C3 auch aus Gründen, die sich auf den Rollwiderstand, ausgenommen die in Anhang I Teil B Tabelle 2 genannten Rollwiderstandsgrenzwerte, beziehen, Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der Klassen M, N und O, die den einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung nicht entsprechen, als nicht mehr gültig im Sinne des Artikels 26 der Richtlinie 2007/46/EG und untersagen die Zulassung, die Inbetriebnahme und den Verkauf solcher Fahrzeuge; sie untersagen ferner den Verkauf und die Inbetriebnahme von für diese Fahrzeuge bestimmten neuen Reifen, wenn sie den einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung nicht entsprechen.
4. Mit Wirkung vom 29. Oktober 2016 versagen die Mitgliedstaaten die EG-Typgenehmigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für Neufahrzeuge der Klassen M, N und O, deren Reifen die in Anhang I Teil B Tabelle 2 genannten Rollwiderstandsgrenzwerte überschreiten; sie versagen ferner die Bauteil-Typgenehmigung für für diese Fahrzeuge bestimmte neue Reifentypen, die die genannten Rollwiderstandsgrenzwerte überschreiten.

5. Mit Wirkung vom 29. Oktober 2018 betrachten die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf den Rollwiderstand von Reifen der Klassen C1 und C2 beziehen, Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der Klassen M, N und O, deren Reifen die in Anhang I Teil B Tabelle 2 genannten Rollwiderstandsgrenzwerte überschreiten, als nicht mehr gültig im Sinne des Artikels 26 der Richtlinie 2007/46/EG und untersagen die Zulassung, die Inbetriebnahme und den Verkauf solcher Fahrzeuge; sie untersagen ferner den Verkauf und die Inbetriebnahme von für diese Fahrzeuge bestimmten neuen Reifen, die die genannten Rollwiderstandsgrenzwerte überschreiten.
6. Mit Wirkung vom 29. Oktober 2020 betrachten die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf den Rollwiderstand von Reifen der Klasse C3 beziehen, Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der Klassen M, N und O, deren Reifen die in Anhang I Teil B Tabelle 2 genannten Rollwiderstandsgrenzwerte überschreiten, als nicht mehr gültig im Sinne des Artikels 26 der Richtlinie 2007/46/EG und untersagen die Zulassung, die Inbetriebnahme und den Verkauf solcher Fahrzeuge; sie untersagen ferner den Verkauf und die Inbetriebnahme von für diese Fahrzeuge bestimmten neuen Reifen, die die genannten Rollwiderstandsgrenzwerte überschreiten.
7. Mit Wirkung vom 29. Oktober 2013 versagen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Bestimmungen des Artikels 10 für die Sicherheit von Fahrzeugen beziehen, die EG-Typgenehmigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für neue Fahrzeugtypen der Klassen M₂, M₃, N₂ und N₃, sowie die EG-Typgenehmigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für mit einem vorausschauenden Notbremssystem und/oder einem Spurverlassens-Warnsystem ausgestattete neue Fahrzeugtypen der Klassen M₁ und N₁, wenn diese Fahrzeugtypen nicht den einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung entsprechen; sie versagen ferner die EG-Typgenehmigung für vorausschauende Notbremssysteme und Spurverlassens-Warnsysteme als Bauteile/selbstständige technische Einheiten, wenn diese Systeme nicht den einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung entsprechen.
8. Mit Wirkung vom 29. Oktober 2015 betrachten die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Bestimmungen des Artikels 10 für die Sicherheit von Fahrzeugen beziehen, Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der Klassen M₂, M₃, N₂ und N₃ und für mit einem vorausschauenden Notbremssystem und/oder einem Spurverlassens-Warnsystem ausgestattete Neufahrzeuge der Klassen M₁ and N₁, die den einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung nicht entsprechen, als nicht mehr gültig im Sinne des Artikels 26 der Richtlinie 2007/46/EG und untersagen die Zulassung, die Inbetriebnahme und den Verkauf solcher Fahrzeuge; sie untersagen ferner den Verkauf und die Inbetriebnahme von für diese Fahrzeuge bestimmten neuen vorausschauenden Notbremssystemen und Spurverlassens-Warnsystemen, wenn sie den einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung nicht entsprechen.
9. Die Mitgliedstaaten gestatten weiterhin den Verkauf und die Inbetriebnahme von Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten, die vor dem in Absatz 1 genannten Datum typgenehmigt wurden, und erweitern ihre EG-Typgenehmigung nach den Bestimmungen der Richtlinie, nach der sie ursprünglich erteilt wurde, sofern die Anforderungen an diese Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten nicht durch diese Verordnung geändert oder ergänzt worden sind.

Die Mitgliedstaaten gestatten weiterhin den Verkauf und die Inbetriebnahme von Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten, ausgenommen Ersatzreifen, die für vor dem in Absatz 1 genannten Datum typgenehmigte Fahrzeuge bestimmt sind, und erweitern ihre EG-Typgenehmigung nach den Bestimmungen der Richtlinie, nach der sie ursprünglich erteilt wurde.

10. Unbeschadet der Absätze 1 bis 8 und nach Maßgabe der in Artikel 5 Absatz 3 und Artikel 13 genannten Durchführungsmaßnahmen dürfen die Mitgliedstaaten nicht aus Gründen, die sich auf die Bestimmungen der Artikel 5 bis 10 für die Sicherheit von Fahrzeugen und für Reifen beziehen, einem Hersteller die von ihm beantragte EG-Typgenehmigung oder Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für einen neuen Fahrzeugtyp oder einen neuen Typ eines Bauteils/einer selbstständigen technischen Einheit versagen oder dessen Zulassung, Verkauf oder Inbetriebnahme untersagen, wenn der Typ den einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung entspricht.

Artikel 12 *Sanktionen*

1. Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße von Herstellern gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen fest und treffen die zu ihrem Vollzug erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission ihre Sanktionsbestimmungen spätestens achtzehn Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung mit und melden ihr unverzüglich spätere Änderungen.
2. Zu den Verstößen, die Sanktionen nach sich ziehen, gehören:
 - a) falsche Angaben im Genehmigungs- oder Rückrufverfahren,
 - b) Fälschung von Ergebnissen der Typgenehmigungsprüfung,
 - c) Zurückhalten von Daten oder technischen Spezifikationen, die zu einem Rückruf oder zum Entzug der Typgenehmigung führen können.

Kapitel IV **Schlussbestimmungen**

Artikel 13 *Durchführungsmaßnahmen*

1. Maßnahmen zur Festlegung spezifischer Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung hinsichtlich der Bestimmungen der Artikel 5 bis 10 und des Anhangs I ändern nicht wesentliche Bestimmungen dieser Verordnung durch Ergänzung und werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 40 Absatz 2 der Richtlinie 2007/46/EG erlassen. Zu diesen Durchführungsmaßnahmen gehört auch die genauere Festlegung der Merkmale, die ein Reifen aufweisen muss, um als „Geländereifen für den gewerblichen Einsatz“ zu gelten.

2. Werden mit einer nach Absatz 1 erlassenen Maßnahme die in Anhang I Teile B und C festgelegten Grenzwerte für das Rollgeräusch und den Rollwiderstand von Reifen geändert, weil sich die Prüfverfahren geändert haben, so werden die neuen Grenzwerte so festgelegt, dass das bestehende Umweltschutzniveau nicht gesenkt wird.

Artikel 14

Änderung der Richtlinie 2007/46/EG

Die Anhänge IV, VI und XI der Richtlinie 2007/46/EG werden entsprechend dem Anhang II dieser Verordnung geändert.

Artikel 15

Aufgehobene Rechtsakte

1. Die Richtlinien 70/221/EWG, 70/222/EWG, 70/311/EWG, 70/387/EWG, 70/388/EWG, 71/320/EWG, 72/245/EWG, 74/60/EWG, 74/61/EWG, 74/297/EWG, 74/408/EWG, 74/483/EWG, 75/443/EWG, 76/114/EWG, 76/115/EWG, 76/756/EWG, 76/757/EWG, 76/758/EWG, 76/759/EWG, 76/760/EWG, 76/761/EWG, 76/762/EWG, 77/389/EWG, 77/538/EWG, 77/539/EWG, 77/540/EWG, 77/541/EWG, 77/649/EWG, 78/316/EWG, 78/317/EWG, 78/318/EWG, 78/549/EWG, 78/932/EWG, 89/297/EWG, 91/226/EWG, 92/21/EWG, 92/22/EWG, 92/24/EWG, 92/114/EWG, 94/20/EG, 95/28/EG, 96/27/EG, 96/79/EC, 97/27/EG, 98/91/EG, 2000/40/EG, 2001/56/EG, 2001/85/EG und 2003/97/EG werden mit Wirkung vom 29. Oktober 2014 aufgehoben.
2. Die Richtlinie 92/23/EWG wird mit Wirkung vom 29. Oktober 2018 aufgehoben.
3. Verweisungen auf die aufgehobenen Richtlinien gelten als Verweisungen auf diese Verordnung.

Artikel 16

Inkrafttreten

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

Sie gilt ab dem [29. Oktober 2012].

Die Artikel 5 Absatz 3, 6 Absatz 6, 10 Absatz 3, 11 Absatz 10 und 13 sowie Anhang II Nummern 1 Buchstabe a Ziffer iii, 1 Buchstabe b Ziffer iii, 1 Buchstabe b Ziffer vi, 2 Buchstabe c, 3 Buchstabe a Ziffer iii, 3 Buchstabe b Ziffer iii, 3 Buchstabe c Ziffer iii, 3 Buchstabe d Ziffer iii, 3 Buchstabe e Ziffer iii und 3 Buchstabe f Ziffer i, gelten jedoch ab dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung. Anhang II Nummern 1 Buchstabe a Ziffer i, 1 Buchstabe b Ziffer i, 2 Buchstabe a, 3 Buchstabe a Ziffer i, 3 Buchstabe b Ziffer i, 3 Buchstabe c Ziffer i, 3 Buchstabe d Ziffer i, 3 Buchstabe e Ziffer i und 3 Buchstabe f Ziffer ii gelten ab dem 29. Oktober 2014. Anhang II Nummern 1 Buchstabe a Ziffer ii, 1 Buchstabe b Ziffer ii, 2 Buchstabe b, 3 Buchstabe a Ziffer ii, 3 Buchstabe b Ziffer ii, 3 Buchstabe c Ziffer ii, 3 Buchstabe d Ziffer ii und 3 Buchstabe e Ziffer ii gelten ab dem 29. Oktober 2018.

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident*

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

ANHANG IAnforderungen an Nasshaftung, Rollwiderstand und Rollgeräusch von Reifen**Teil A – Nasshaftung**

Für Reifen der Klasse C1 gelten folgende Anforderungen:

Verwendungsart	Nasshaftungskennwert (G)
M-und-S-Reifen mit dem Symbol für die Geschwindigkeitskategorie „Q“ oder darunter (außer „H“) mit einer zulässigen Geschwindigkeit bis 160 km/h	$\geq 0,9$
M-und-S-Reifen mit dem Symbol für die Geschwindigkeitskategorie „R“ oder darüber (einschließlich „H“) mit einer zulässigen Geschwindigkeit über 160 km/h	$\geq 1,0$
normaler Straßenreifen	$\geq 1,1$

Teil B - Rollwiderstand

Der nach ISO 28580 gemessene Rollwiderstandsbeiwert eines Reifentyps darf folgende Werte nicht überschreiten:

Tabelle 1

Reifenklasse	Grenzwert (kg/t)
	<u>Stufe 1</u>
C1	12
C2	10,5
C3	8,0

Tabelle 2

Reifenklasse	Grenzwert (kg/t)
	<u>Stufe 2</u>
C1	10,5
C2	9
C3	6,5

Teil C - Rollgeräusch

1. Das nach den Bestimmungen der Durchführungsmaßnahmen zu dieser Verordnung gemessene Rollgeräusch darf die in Nummer 1.1 oder 1.2 angegebenen Werte nicht überschreiten. Die in Nummer 1.1 und 1.2 angegebenen Werte verstehen sich, außer für Reifen der Klasse C3, als temperaturkorrigierte, um die Messtoleranz erhöhte und auf den nächstliegenden ganzzahligen Wert gerundete Messwerte.

1.1 Grenzwerte für Reifen der Klasse C1 nach Nennbreite des geprüften Reifens:

Reifenklasse	Nennbreite in mm	Grenzwert in dB(A)
C1A	≤ 185	70
C1B	$> 185 \leq 215$	71
C1C	$> 215 \leq 245$	71
C1D	$> 245 \leq 275$	72
C1E	> 275	74

1.2 Grenzwerte für Reifen der Klassen C2 und C3 nach Verwendungsart und Baureihe:

Reifenklasse	Nennbreite in mm	Grenzwert in dB(A)
C2	Normalreifen	72
	Traktionsreifen	73
C3	Normalreifen	73
	Traktionsreifen	75

ANHANG II**Änderung der Richtlinie 2007/46/EG**

Die Richtlinie 2007/46/EG wird wie folgt geändert:

1. Anhang IV Teil I wird wie folgt geändert:

a) Die Tabelle wird wie folgt geändert:

- i) Die Zeilen 3 bis 10, 12 bis 38, 42 bis 45 und 47 bis 57 werden gestrichen.
- ii) Zeile 46 wird gestrichen.
- iii) Folgende Zeile 63 wird angefügt:

Nr.	Genehmigungsgegenstand	Nummer des Rechtsakts	Fundstelle im Amtsblatt	Anzuwenden auf Fahrzeugklasse									
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
63.	Allgemeine Sicherheit	[(EG) Nr. .../... Nummer der Verordnung einsetzen]	[L .. vom ..., S. ... Fundstelle der Verordnung einsetzen]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

b) Die Anlage wird wie folgt geändert:

- i) Die Zeilen 3 bis 10, 12 bis 37, 44, 45 und 50 bis 54 der Tabelle werden gestrichen.
- ii) Zeile 46 der Tabelle wird gestrichen.
- iii) Folgende Zeile 63 wird an die Tabelle angefügt:

	Genehmigungsgegenstand	Nummer des Rechtsakts	Fundstelle im Amtsblatt	M ₁
63	Allgemeine Sicherheit	[(EG) Nr. .../... Nummer der Verordnung einsetzen]	[L .. vom ..., S. ... Fundstelle der Verordnung einsetzen]	P/A

- ii) Unter der Tabelle wird unter „Symbole“ folgende Anmerkung hinzugefügt:

Nr.	Genehmigungs-gegenstand	Nummer des Rechtsakts	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
63.	Allgemeine Sicherheit	[(EG) Nr. .../... <i>Nummer der Verordnung einsetzen</i>]	P/A									

c) Die Tabelle in Anlage 3 wird wie folgt geändert:

- i) Die Zeilen 3 bis 10, 12 bis 37, 44, 45 und 50 bis 54 werden gestrichen.
- ii) Zeile 46 wird gestrichen.
- iii) Folgende Zeile 63 wird angefügt:

Nr.	Genehmigungs-gegenstand	Nummer des Rechtsakts	M ₁
63.	Allgemeine Sicherheit	[(EG) Nr. .../... <i>Nummer der Verordnung einsetzen</i>]	P/A

d) Die Tabelle in Anlage 4 wird wie folgt geändert:

- i) Die Zeilen 3 bis 10, 13 bis 36, 42 bis 45 und 47 bis 57 werden gestrichen.
- ii) Zeile 46 wird gestrichen.
- iii) Folgende Zeile 63 wird angefügt:

Nr.	Genehmigungs-gegenstand	Nummer des Rechtsakts	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
63	Allgemeine Sicherheit	[(EG) Nr. .../... <i>Nummer der Verordnung einsetzen</i>]	P/A								

e) Die Tabelle in Anlage 5 wird wie folgt geändert:

- i) Die Zeilen 3 bis 10, 12 bis 36, 42 bis 45 und 47 bis 57 werden gestrichen.
- ii) Zeile 46 wird gestrichen.
- iii) Folgende Zeile 58 wird angefügt:

Nr.	Genehmigungsgegenstand	Nummer des Rechtsakts	Mobilkrane der Klasse N3
58	Allgemeine Sicherheit	[(EG) Nr. .../... Nummer der Verordnung einsetzen]	P/A

f) Die Anmerkungen unter der Tabelle („Bedeutung der Buchstaben“) werden wie folgt geändert:

i) Die Anmerkungen C, U, W₅, und W₆ werden gestrichen.

ii) Folgende Anmerkung wird hinzugefügt:

„P/A: Dieser Rechtsakt ist teilweise anwendbar. Sein genauer Geltungsbereich wird in den zu ihm erlassenen Durchführungsmaßnahmen festgelegt.“