

Unterrichtung
durch die Europäische Kommission

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die
Typgenehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen

KOM(2010) 395 endg.

Der Bundesrat wird über die Vorlage gemäß § 2 EUZBLG auch durch die Bundesregierung unterrichtet.

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

Hinweis: vgl. Drucksache 803/98 = AE-Nr. 982977,
Drucksache 783/01 = AE-Nr. 012969,
Drucksache 125/02 = AE-Nr. 020499,
Drucksache 109/07 = AE-Nr. 070187
AE-Nrn. 061701, 061702, 061715, 070366, 070418, 070522, 070546, 070808,
080070, 080120, 080896



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 23.7.2010
KOM(2010) 395 endgültig

2010/0212 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG (EU) NR. .../... DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES
RATES**

über die Typgenehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen

(Text von Bedeutung für den EWR)

SEK(2010) 934

SEK(2010) 933

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

- **Gründe und Ziele des Vorschlags**

Ziel des Vorschlags ist die Festlegung harmonisierter Vorschriften für den Bau von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (Zugmaschinen, Anhänger und von ihnen gezogenes Gerät), um das Funktionieren des Binnenmarktes und zugleich die Sicherheit im Straßenverkehr und am Arbeitsplatz sowie den Umweltschutz auf hohem Niveau zu gewährleisten. Bestehendes Recht soll ersetzt werden, um es mit den Grundsätzen der besseren Rechtsetzung und der Vereinfachung der Rechtsvorschriften in Einklang zu bringen.

Mit der Verordnung soll die Sicherheit von Kraftfahrzeugen verbessert werden, indem Vorschriften für alle Klassen land- und forstwirtschaftlicher Fahrzeuge eingeführt werden.

Schließlich trägt die vorgeschlagene Verordnung zur Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftszweigs bei, indem die geltenden Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen vereinfacht werden, die Transparenz verbessert und der Verwaltungsaufwand verringert wird.

- **Allgemeiner Kontext**

Die technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von Zugmaschinen hinsichtlich einer Vielzahl von sicherheits- und umweltrelevanten Merkmalen wurden auf Ebene der Union harmonisiert, damit in der gesamten Gemeinschaft einheitliche Vorschriften gelten, die Sicherheit im Straßenverkehr und am Arbeitsplatz sowie der Umweltschutz auf hohem Niveau sichergestellt sind und ein harmonisiertes EU-Typgenehmigungssystem ermöglicht wird.

Neue Technologien, beispielsweise ABS (Antiblockiersysteme), sind nun verfügbar und können demnächst eingesetzt werden, was die Fahrzeugsicherheit ganz erheblich verbessern wird. Forschungsarbeiten haben ergeben, dass die standardmäßige Ausstattung neuer Fahrzeuge mit solchen Technologien deutliche Vorteile hätte. Gemeinsame verbindliche Vorschriften würden der Zersplitterung des Binnenmarktes aufgrund unterschiedlicher Produktnormen in den Mitgliedstaaten vorbeugen.

In ihrer Mitteilung „Ein wettbewerbsfähiges 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 das Typgenehmigungsrecht erheblich: 24 Basisrichtlinien (und rund 35 damit verbundene Änderungsrichtlinien) auf dem Gebiet der technischen Anforderungen für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen werden durch eine einzige Verordnung des Rates und des

¹ KOM(2007)22.

² CARS 21, *A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century*; ISBN 92-79-00762-9.

Europäischen Parlaments ersetzt.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

- Das derzeit geltende Typgenehmigungsrecht für Zugmaschinen ist in den folgenden EU-Rechtsakten geregelt: Richtlinien des Rates 74/347/EWG, 76/432/EWG, 76/763/EWG, 77/537/EWG, 78/764/EWG, 80/720/EWG, 86/297/EWG, 86/298/EWG, 86/415/EWG, 87/402/EWG; Richtlinien des Europäischen Parlaments und des Rates 2000/25/EG, 2003/37/EG, 2009/57/EG, 2009/58/EG, 2009/59/EG, 2009/60/EG, 2009/61/EG, 2009/63/EG, 2009/64/EG, 2009/66/EG, 2009/68/EG, 2009/75/EG, 2009/76/EG und 2009/144/EG.

Die Vorschriften der oben genannten Rechtsakte werden in die vorgeschlagene Verordnung sowie in ihre Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte übertragen. Neu im Vergleich zu den bestehenden Rechtsakten sind die vorgeschlagenen Vorschriften für eine fortschrittliche Sicherheitsmaßnahme, nämlich Bremsanlagen mit Antiblockiersystem; außerdem werden einige Vorschriften für Bremsanlagen aktualisiert (kürzere Bremswege und Einführung hydrostatischer Systeme). Ferner sollen mit der vorgeschlagenen Verordnung eine Reihe technischer Aspekte für solche Fahrzeugklassen geregelt werden, für die es in der Richtlinie 2003/37/EG noch keine derartigen Vorschriften gibt; dabei soll ein Regulierungsniveau erreicht werden, das dem der oben genannten, derzeit geltenden Richtlinien entspricht.

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

Der Vorschlag steht mit dem insbesondere im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik³ genannten Ziel der Europäischen Union, die Straßen sicherer zu machen, im Einklang. Das Weißbuch wurde 2001 von der Kommission angenommen und bildet den Rahmen für das Europäische Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit.

In Bezug auf die Umwelt sind in der vorgeschlagenen Verordnung keine Änderungen am derzeit bestehenden Schutzniveau vorgesehen. Die einzige Änderung besteht darin, dass in der Verordnung auf die Richtlinie 97/68/EG über Emissionen aus Verbrennungsmotoren mobiler Maschinen und Geräte verwiesen wird, statt eine diesbezügliche spezifische Verordnung nur für Zugmaschinen zu erlassen; auf diese Weise würden das derzeitige Durchführungsverfahren vereinfacht und gleichzeitig würden die wesentlichen Aspekte mit Blick auf künftige Entwicklungen berücksichtigt werden.

Schließlich entspricht die vorgeschlagene Verordnung der EU-Strategie zur Vereinfachung des Regelungsumfelds, die in der Mitteilung der Kommission über die „Aktualisierung und Vereinfachung des Acquis communautaire“⁴ angekündigt wurde; in dieser Mitteilung wird das Typgenehmigungssystem für Kraftfahrzeuge als Schwerpunkt für die Vereinfachung der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft genannt.

³ KOM(2001)370.

⁴ KOM(2003)71.

2. ANHÖRUNG INTERESSIERTER KREISE UND FOLGENABSCHÄTZUNG

• Anhörung interessierter Kreise

Anhörungsverfahren, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

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

- Eine allgemeine Internet-Konsultation wurde zu allen Aspekten der vorgeschlagenen Verordnung durchgeführt. Es gingen Antworten von Mitgliedstaaten (Ministerien), Zugmaschinenherstellern (europäische und nationale Vertreter sowie einzelne Unternehmen) und Zulieferern, von Organisationen des Transportsektors und von Nutzerorganisationen ein.
- Im Rahmen der Folgenabschätzung wurden rund 200 Vertreter von Interessengruppen von einem externen Berater um Mitwirkung und Einsendung von Stellungnahmen ersucht. Des Weiteren wurde eine Sitzung mit Interessengruppen durchgeführt.
- Der Vorschlag wurde auf mehreren Sitzungen der Arbeitsgruppe „Landwirtschaftliche Zugmaschinen“ der Kommission erörtert.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Bei der Internetkonsultation wurden seitens der Interessengruppen eine Reihe von Fragen aufgeworfen. Die Folgenabschätzung, die der vorgeschlagenen Verordnung beiliegt, enthält einen umfassenden Bericht über die angesprochenen grundlegenden Aspekte und legt dar, wie sie berücksichtigt wurden.

Vom 3.7.2008 bis zum 12.9.2008 fand eine offene Internetkonsultation statt. Darauf gingen bei der Kommission 19 Antworten ein. Die Ergebnisse sind auf folgender Internetseite verfügbar:
http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/agricultural_vehicles/call.htm

• 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

Von dem Beratungsunternehmen TLR ltd. wurde allen wichtigen Interessengruppen (Behörden, Verarbeitendes Gewerbe und Nutzerorganisationen) ein Fragebogen zugesandt; ein Berichtsentwurf wurde auf einer Sitzung mit interessierten Kreisen erörtert und weitere Beiträge konnten auf diese Weise berücksichtigt werden.

Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

Der Bericht des Beratungsunternehmens TRL Ltd. kann von der Website der GD Unternehmen und Industrie abgerufen werden.

• **Folgenabschätzung**

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

1. Vereinfachungsaspekt – I: Richtlinien oder Verordnungen

- a) Keine Änderung der bisherigen Politik. Das würde bedeuten, dass die 24 geltenden Richtlinien - erforderlichenfalls mit weiteren Änderungen - beibehalten würden.
- b) Ersetzen geltender Einzelrichtlinien durch eine Verordnung
- c) Ersetzen geltender Richtlinien durch eine dem Mitentscheidungsverfahren unterliegende Verordnung und durch eine begrenzte Zahl thematischer delegierter Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte. Diese Option wurde ausgewählt.

2. Vereinfachungsaspekt – II: zu allen Aspekten detaillierte Bestimmungen in EU-Rechtsvorschriften oder Bezugnahme auf internationale Normen

- a) Keine Änderung der bisherigen Politik. Das würde bedeuten, dass die 24 geltenden Richtlinien - erforderlichenfalls mit weiteren Änderungen - beibehalten würden. Die Richtlinien würden parallel zu den geltenden UN/ECE-Regelungen und OECD-Codes weiterbestehen, wobei die technischen Vorschriften in der Regel (aber nicht immer) gleich wären. Das verursacht derzeit große Verwirrung bei Interessengruppen, die mit dem Typgenehmigungssystem nicht sehr vertraut sind, und führt zu einem Regelungssystem, das nicht völlig durchschaubar ist.
- b) Soweit möglich Ersetzen geltender Einzelrichtlinien durch gleichwertige UN/ECE-Regelungen.
- c) Soweit möglich Ersetzen geltender Einzelrichtlinien durch gleichwertige UN/ECE-Regelungen oder OECD-Codes (Überrollschutzsysteme) oder möglicherweise durch CEN/CENELEC- bzw. ISO-Normen. Diese Option wurde ausgewählt, weil damit die Vorteile der Vereinfachung maximiert würden, insbesondere für die nationalen Verwaltungen und die Industrie.

3. Vollendung des Binnenmarkts

- a) Keine Änderung der bisherigen Politik. Dies würde bedeuten, dass das gesamte in Richtlinie 2003/37/EG vorgesehene Maßnahmenpaket nach und nach vervollständigt würde.

- b) Fertigstellung der Vorschriften für die EU-Typgenehmigung sowie Ausweitung und obligatorische Anwendung der EU-Typgenehmigung für vollständige Fahrzeuge (WVTA) auf alle Klassen.
- c) Fertigstellung der Vorschriften für die EU-Typgenehmigung und optionale Anwendung der EU-Typgenehmigung für vollständige Fahrzeuge (WVTA) auf bestimmte Klassen (T4, T5, C, R und S).

Die Kommission hat eine in ihrem Arbeitsprogramm aufgeführte Folgenabschätzung durchgeführt; der Bericht ist auf [CIRCA WEBPAGE] verfügbar.

3. RECHTLICHE ASPEKTE

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Durch die vorgeschlagene Verordnung wird das System der Typgenehmigung von landwirtschaftlichen Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Sicherheit und Emissionen erheblich vereinfacht, da 24 Richtlinien aufgehoben werden.

Durch die darin vorgesehenen delegierten Rechtsakte werden die neuen verbindlichen Vorschriften für Bremsen detailliert festgelegt. Durch die im Rahmen dieses Vorschlags zu erlassenden delegierten Rechtsakte werden folgende Vorschriften verbindlich:

- Einbau von Anti-Blockier-Systemen in einige Fahrzeugklassen (T5 – schnelle Zugmaschinen und ihre Anhänger für Geschwindigkeiten über 40 km/h)
- bessere Bremswirkung;
- Kompatibilität von Zugmaschine und Anhängern bzw. dem gezogenen Gerät.

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage für diesen Vorschlag ist Artikel 114 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip wird gewahrt, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Union fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden:

Für die Einrichtung eines EU-Typgenehmigungssystems ist es notwendig, die technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen in Bezug auf Sicherheit und Umweltschutz auf EU-Ebene zu harmonisieren. Ein isoliertes Vorgehen der Mitgliedstaaten würde die Einrichtung eines EU-Typgenehmigungssystems für vollständige Fahrzeuge unmöglich machen. Die Europäische Union muss tätig werden, um das Entstehen von Handelshemmnissen im

Binnenmarkt zu verhindern.

Maßnahmen auf Unionsebene werden die Ziele des Vorschlags besser erreichen, da dadurch die Zersplitterung des Binnenmarktes, zu der es sonst kommen würde, verhindert wird, und die Sicherheit und Umweltverträglichkeit von Kraftfahrzeugen verbessert werden.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen 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**

Vorgeschlagene Instrumente: Verordnung

Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht angemessen:

Eine Verordnung wird für angemessen erachtet, weil sie zum einen verbindlich ist und zum anderen 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 im Bereich der EU-Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen angewandt wurde. Nach diesem Konzept erfolgt die Rechtsetzung in zwei Schritten:

- zunächst werden die grundlegenden Vorschriften vom Europäischen Parlament und dem Rat durch das ordentliche Gesetzgebungsverfahren in einer Verordnung festgelegt, die auf Artikel 114 AEUV beruht;
- daraufhin werden die technischen Spezifikationen zur Ausgestaltung der grundlegenden Vorschriften in delegierten Rechtsakten festgelegt, die von der Kommission gemäß Artikel 209 AEUV angenommen werden.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Haushalt der Union.

5. ERGÄNZENDE ANGABEN

- **Simulation, Pilotphase und Übergangszeit**

Im Vorschlag ist ein Übergangszeitraum vorgesehen, um Fahrzeugherstellern, Zulieferern und Behörden ausreichend Vorlaufzeit einzuräumen.

- **Vereinfachung**

Mit dem Vorschlag werden Rechtsvorschriften vereinfacht.

24 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: 2009/ENTR/001) vorgesehen.

- **Aufhebung geltender Rechtsvorschriften**

Durch die Annahme des Vorschlags werden bestehende Rechtsvorschriften aufgehoben.

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

2010/0212 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**Verordnung (EU) Nr. .../2010 des Europäischen Parlaments und des Rates über die
Typgenehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁵,

nach Übermittlung des Vorschlags an die nationalen Parlamente,

nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Zur Förderung des Binnenmarktes wurde ein umfassendes gemeinschaftliches Typgenehmigungsverfahren für Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Geräte eingeführt; dieses Verfahren ist in der Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 74/150/EWG⁶ geregelt.
- (2) Im Interesse der Verwirklichung und des Funktionierens des Binnenmarktes der Union sollten die Genehmigungssysteme der Mitgliedstaaten durch ein EU-Genehmigungsverfahren ersetzt werden, das auf dem Grundsatz einer vollständigen Harmonisierung beruht; zugleich sollten Kosten-Nutzen-Erwägungen, insbesondere im Hinblick auf kleine und mittlere Unternehmen, gebührende Berücksichtigung finden.

⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁶ ABl. L 171 vom 9.7.2003, S. 1.

- (3) Auf Ersuchen des Europäischen Parlaments und zur Vereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens wurde bei den Rechtsvorschriften der Union für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen ein neues Regulierungskonzept eingeführt; in diesem ist vorgesehen, dass der Gesetzgeber im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren nur die grundlegenden Regeln und Prinzipien festlegt und die Festlegung der Rechtsvorschriften in Bezug auf technische Einzelheiten an die Kommission delegiert. Als materielle Anforderungen sollten daher in dieser Verordnung nur grundlegende Vorschriften hinsichtlich der Sicherheit im Straßenverkehr und am Arbeitsplatz sowie des Umweltschutzes festgelegt und es sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, die technischen Spezifikationen in delegierten Rechtsakten festzulegen.
- (4) Diese Verordnung lässt die Maßnahmen in Bezug auf die Verwendung land- und forstwirtschaftlicher Fahrzeuge auf Straßen unberührt; dazu zählen unter anderem besondere Vorschriften für Führerscheine, die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit oder Zugangsregelungen für bestimmte Straßen.
- (5) Um die Sicherheit im Straßenverkehr und am Arbeitsplatz sowie den Umweltschutz auf hohem Niveau zu gewährleisten, sollten die für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten geltenden technischen Anforderungen und Umweltauflagen im Bereich der Typgenehmigung harmonisiert werden.
- (6) Da in den Richtlinien über Maschinen⁷ keine harmonisierten Vorschriften in Bezug auf die Verkehrssicherheit enthalten sind, ist es angezeigt, Herstellern von mobilen Maschinen und Geräten die Möglichkeit zu geben, ihre Produkte auf der Grundlage der Straßenverkehrssicherheitsvorschriften dieser Verordnung genehmigen zu lassen; daher sollten selbstfahrende Arbeitsmaschinen in Bezug auf den Aspekt der Verkehrssicherheit bei der Typgenehmigung für Systeme auf fakultativer Basis in diese Verordnung einbezogen werden, insbesondere da die Vorschriften für mobile Maschinen und Geräte außerhalb dieser Verordnung Verkehrssicherheitsaspekte überhaupt nicht abdecken.
- (7) Um die Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung nach den Empfehlungen im CARS-21-Bericht zu einem wettbewerbsfähigen Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert⁸ zu vereinfachen, ist es angezeigt, alle Einzelrichtlinien aufzuheben, ohne das Schutzniveau zu senken. Die Vorschriften dieser Richtlinien sollten in die vorliegende Verordnung oder in ihre delegierten Rechtsakte übernommen werden, und dabei, soweit möglich und sinnvoll, durch einen Verweis auf die entsprechenden Regelungen der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UN/ECE) ersetzt werden, 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

⁷ Vgl. Richtlinien 97/68/EG und 2006/42/EG.

⁸ KOM(2007) 22 endg.

(„Geändertes Übereinkommen von 1958“)⁹ Bestandteil des Unionsrechts geworden sind. Um den Verwaltungsaufwand für das Typgenehmigungsverfahren zu verringern, sollte den Fahrzeugherstellern gestattet werden, Typgenehmigungen in Übereinstimmung mit dieser Verordnung gegebenenfalls direkt über den Weg einer Genehmigung nach den jeweiligen in der Aufstellung von Anhang I enthaltenen UN/ECE-Regelungen zu erhalten.

- (8) Somit sollten UN/ECE-Regelungen, denen die Union in Anwendung des Beschlusses 97/836/EG beiträgt, und Änderungen an UN/ECE-Regelungen, denen die Union bereits beigetreten ist, in das EU-Typgenehmigungsverfahren entweder als Vorschriften für das EU-Typgenehmigungsverfahren oder als Alternativen zum geltenden Unionsrecht aufgenommen werden. Insbesondere für den Fall, dass die Union beschließt, eine UN/ECE-Regelung in das EU-Typgenehmigungsverfahren aufzunehmen und geltendes EU-Recht zu ersetzen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, die notwendigen Änderungen an der vorliegenden Verordnung vorzunehmen oder die erforderlichen Durchführungsbestimmungen zu erlassen.
- (9) Alternativ kann in den delegierten Rechtsakten auf Codes der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) oder auf CEN/CENELEC- bzw. ISO-Normen, die für die Öffentlichkeit unmittelbar verfügbar sind, verwiesen werden.
- (10) Die Vorschriften dieser Verordnung stehen im Einklang mit den in dem Aktionsplan „Vereinfachung und Verbesserung des Regelungsumfelds“ niedergelegten Grundsätzen.¹⁰
- (11) Es ist von besonderer Bedeutung, dass künftige, auf der Grundlage dieser Verordnung vorgeschlagene Maßnahmen oder in Anwendung derselben einzurichtende Verfahren mit diesen Grundsätzen, die von der Kommission in ihrem CARS-21-Bericht nochmals bestätigt wurden, übereinstimmen. Insbesondere sollte diese Verordnung im Interesse einer besseren Rechtsetzung und Vereinfachung und um zu vermeiden, dass Rechtsakte der Union mit technischen Spezifikationen regelmäßig aktualisiert werden müssen, auf bestehende internationale Normen und Regelungen, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, Bezug nehmen, ohne sie im Unionsrechtsrahmen zu wiederholen.
- (12) Die Richtlinie 2003/37/EG begrenzte in einem ersten Schritt die verbindliche Anwendung des EU-Typgenehmigungssystems für vollständige Fahrzeuge auf Fahrzeuge der Klassen T1, T2 und T3 und enthielt nicht alle Vorschriften, die für einen Antrag auf EU-Typgenehmigung für vollständige Fahrzeuge auf freiwilliger Basis für andere Klassen erforderlich gewesen wären. Zur Vollendung des Binnenmarktes und zur Sicherstellung seines reibungslosen Funktionierens sollte es den Herstellern nach dieser Verordnung gestattet sein, auf freiwilliger Basis einen Antrag auf EU-Typgenehmigung für vollständige Fahrzeuge für all jene Klassen zu stellen, die in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen, damit sie die Möglichkeit haben, durch die EU-Typgenehmigung die Vorteile des Binnenmarktes nutzen zu können.

⁹ ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78.

¹⁰ KOM (2002)278 endg. vom 5.6.2002.

- (13) Es ist angebracht, im Unionsrecht 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 Vorschriften dieser Verordnung entsprechen. Dazu gehören unter anderem die Vorschriften für die Festigkeit der Fahrzeugstruktur, für Fahrerassistenzsysteme, Systeme, die dem Fahrer die Sicht auf die Straße ermöglichen und ihn über den Zustand des Fahrzeugs und die Beschaffenheit des Fahrzeugumfelds informieren, für Beleuchtungseinrichtungen, für Insassenschutzsysteme, die Beschaffenheit der Fahrzeugaußenseite und Zubehörteile sowie die Vorschriften für Fahrzeugmassen und -abmessungen sowie Fahrzeugreifen.
- (14) Um sicherzustellen, dass das Verfahren zur Überwachung der Übereinstimmung der Produktion, das einen der Eckpfeiler des Typgenehmigungsverfahrens in der Union darstellt, richtig eingeführt worden ist und ordnungsgemäß funktioniert, sollten die Hersteller regelmäßig durch die zuständige Behörde oder einen dafür bestellten und ausreichend qualifizierten Technischen Dienst überprüft werden.
- (15) Zur Verhinderung von Missbrauch sollte das vereinfachte Verfahren für Kleinserienfahrzeuge auf eine begrenzte Zahl von Fahrzeugen beschränkt werden; es ist daher notwendig, den Begriff der Kleinserie anhand der Zahl der hergestellten Fahrzeuge genauer zu fassen.
- (16) Es ist wichtig, Vorschriften für die Einzelgenehmigung von Fahrzeugen festzulegen, um das Mehrstufen-Genehmigungsverfahren hinreichend flexibel zu halten.
- (17) Mit den EU-Rechtsvorschriften für die Genehmigung von Fahrzeugen soll in erster Linie sichergestellt werden, dass neue Fahrzeuge, Bauteile und selbstständige technische Einheiten, die auf den Markt gebracht werden, ein hohes Sicherheits- und Umweltschutzniveau bieten. Dieses Ziel sollte nicht dadurch beeinträchtigt werden, dass bestimmte Teile oder Ausrüstungen eingebaut werden, nachdem ein Fahrzeug auf den Markt gebracht oder in Betrieb genommen wurde. Daher sollten geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um sicherzustellen, dass Teile oder Ausrüstungen, die in Fahrzeuge eingebaut werden können und die Funktionsweise von Systemen, die in Bezug auf Sicherheit und Umweltschutz von wesentlicher Bedeutung sind, erheblich beeinträchtigen können, einer vorhergehenden Kontrolle durch eine Genehmigungsbehörde unterliegen, bevor sie zum Kauf angeboten werden. Diese Maßnahmen sollten die Anforderungen an solche Teile oder Ausrüstungen als technische Vorschriften fassen.
- (18) Die Maßnahmen sollten nur für eine begrenzte Zahl von Teilen oder Ausrüstungen gelten; das Verzeichnis dieser Teile oder Ausrüstungen sollte nach Anhörung der Interessengruppen in einem delegierten Rechtsakt erstellt werden. Die Maßnahmen sollten sicherstellen, dass die betreffenden Teile oder Ausrüstungen die Sicherheit oder die Umweltwerte des Fahrzeugs nicht beeinträchtigen, gleichzeitig aber den Wettbewerb auf dem Zubehör- und Ersatzteilmarkt nach Möglichkeit aufrechterhalten.

- (19) Es ist wichtig, dass die Hersteller den Fahrzeugbesitzern sachdienliche Informationen geben, um eine unsachgemäße Benutzung von Sicherheitseinrichtungen zu verhindern.
- (20) Damit die Hersteller von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten die EU-Typgenehmigung von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten oder eine Autorisierung beantragen können, ist es ferner wichtig, dass diese Hersteller ihrerseits Zugang zu bestimmten Informationen erhalten, über die nur die Fahrzeughersteller selbst verfügen, d. h. zu technischen Informationen, einschließlich Zeichnungen, die sie für die Entwicklung von Teilen für den Zubehör- und Ersatzteilmarkt benötigen.
- (21) Unbeschränkter Zugang zu den für die Fahrzeugreparatur notwendigen Informationen mittels eines standardisierten Formats zum Auffinden technischer Informationen und ein wirksamer Wettbewerb auf dem Markt für Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationsdienste sind für ein besseres Funktionieren des Binnenmarkts notwendig, insbesondere hinsichtlich des freien Warenverkehrs, der Niederlassungsfreiheit und der Dienstleistungsfreiheit. Ein großer Teil dieser Informationen betrifft Systeme für On-Board-Diagnose (OBD) und ihr Zusammenwirken mit anderen Fahrzeugsystemen. Es ist angebracht, technische Spezifikationen für die Bereitstellung solcher Informationen auf den Websites der Hersteller festzulegen, sowie zweckmäßige Maßnahmen zu ergreifen, um einen angemessenen Zugang für kleine und mittlere Unternehmen sicherzustellen.
- (22) Die Mitgliedstaaten sollten Vorschriften über Sanktionen für Verstöße gegen diese Verordnung festlegen und sicherstellen, dass sie umgesetzt werden. Diese Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- (23) Die Kommission sollte die Befugnis erhalten, im Einklang mit Artikel 290 des Vertrags delegierte Rechtsakte in Bezug auf die Verkehrssicherheit (einschließlich der Bremsen), die Sicherheit am Arbeitsplatz, den Umweltschutz, Prüfungen, den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen, die Benennung Technischer Dienste sowie spezifische autorisierte Aufgaben der Technischen Dienste zu erlassen, um bestimmte nicht wesentliche Aspekte dieser Verordnung zu ergänzen oder zu ändern.
- (24) Einige der in dieser Verordnung geregelten Aspekte erfordern einheitliche Bedingungen für die Durchführung in den Mitgliedstaaten, damit durch eine erleichterte gegenseitige Anerkennung der nationalen verwaltungsrechtlichen Entscheidungen und der von den Fahrzeugherstellern ausgestellten Papiere das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes gewährleistet werden kann und die Betroffenen so die Vorteile des Binnenmarktes besser nutzen können. Die Kommission sollte daher die Befugnis erhalten, im Einklang mit Artikel 291 des Vertrags Durchführungsrechtsakte zu erlassen, um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung in Bezug auf folgende Punkte festlegen zu können: Aufstellung der für den Antrag auf Typgenehmigung vorzulegenden Informationen, Typgenehmigungsverfahren, Muster der zusätzlichen von den Herstellern anzubringenden Schilder, EU-Typgenehmigungsbögen, Liste der ausgestellten Typgenehmigungen, Nummerierungssystem für EU-Typgenehmigungen sowie Verfahren zur Gewährleistung der Übereinstimmung der Produktion.

- (25) Nach Artikel 291 AEUV werden die Regeln und allgemeinen Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren, im Voraus durch eine gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren angenommene Verordnung festgelegt. Bis zur Annahme dieser neuen Verordnung findet weiterhin der Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse Anwendung, mit Ausnahme des nicht anwendbaren Regelungsverfahrens mit Kontrolle.
- (26) Als Folge der Anwendung des neuen, durch diese Verordnung eingerichteten Regelungssystems sollten die Richtlinie 2003/37/EG sowie die folgenden Richtlinien aufgehoben werden: Richtlinie 74/347/EWG des Rates¹¹ vom 25. Juni 1974 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten betreffend das Sichtfeld und die Scheibenwischer von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern, Richtlinie 76/432/EWG des Rates¹² vom 6. April 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bremsanlagen von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern, Richtlinie 76/763/EWG des Rates¹³ vom 27. Juli 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Beifahrersitze von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern, Richtlinie 77/537/EWG des Rates¹⁴ vom 28. Juni 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission verunreinigender Stoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern, Richtlinie 78/764/EWG des Rates¹⁵ vom 25. Juli 1978 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Führersitz von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern, Richtlinie 80/720/EWG des Rates¹⁶ vom 24. Juni 1980 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Betätigungsraum, Zugänge zum Fahrersitz sowie Türen und Fenster von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern, Richtlinie 86/297/EWG¹⁷ des Rates vom 26. Mai 1986 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Zapfwellen und ihre Schutzvorrichtungen an land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern, Richtlinie 86/298/EWG des Rates¹⁸ vom 26. Mai 1986 über hinten angebrachte Umsturzschutzvorrichtungen an land- und forstwirtschaftlichen Schmalspurzugmaschinen auf Rädern, Richtlinie 86/415/EWG des Rates¹⁹ vom 24. Juli 1986 über Einbau, Position, Funktionsweise und Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern, Richtlinie 87/402/EWG des Rates²⁰ vom 25. Juni 1987 über vor dem Führersitz

¹¹ ABl. L 191 vom 15.7.1974, S. 5.

¹² ABl. L 122 vom 8.5.1976, S. 1.

¹³ ABl. L 262 vom 27.9.1976, S. 135.

¹⁴ ABl. L 220 vom 29.8.1977, S. 38.

¹⁵ ABl. L 255 vom 18.9.1978, S. 1.

¹⁶ ABl. L 194 vom 28.7.1980, S. 1.

¹⁷ ABl. L 186 vom 8.7.1986, S. 19.

¹⁸ ABl. L 186 vom 8.7.1986, S. 26.

¹⁹ ABl. L 240 vom 26.8.1986, S. 1.

²⁰ ABl. L 220 vom 8.8.1987, S. 1.

angebrachte Umsturzschutzvorrichtungen an land- und forstwirtschaftlichen Schmalspurzugmaschinen auf Rädern, Richtlinie 2000/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²¹ vom 22. Mai 2000 über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Motoren, die für den Antrieb von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen bestimmt sind, und zur Änderung der Richtlinie 74/150/EWG des Rates, Richtlinie 2009/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²² vom 13. Juli 2009 über Umsturzschutzvorrichtungen für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern, Richtlinie 2009/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²³ vom 13. Juli 2009 über die Abschleppeinrichtung und den Rückwärtsgang von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern, Richtlinie 2009/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁴ vom 13. Juli 2009 über Rückspiegel von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern, Richtlinie 2009/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁵ vom 13. Juli 2009 über die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit und die Ladepritschen von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern, Richtlinie 2009/61/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁶ vom 13. Juli 2009 über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern, Richtlinie 2009/63/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁷ vom 13. Juli 2009 über bestimmte Bestandteile und Merkmale von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern, Richtlinie 2009/64/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁸ vom 13. Juli 2009 über die Funkentstörung (elektromagnetische Verträglichkeit) von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen, Richtlinie 2009/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁹ vom 13. Juli 2009 über die Lenkanlage von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern, Richtlinie 2009/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³⁰ vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung für Bauteile betreffend Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern, Richtlinie 2009/75/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³¹ vom 13. Juli 2009 über Umsturzschutzvorrichtungen für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen auf Rädern (statische Prüfungen), Richtlinie 2009/76/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³² vom 13. Juli 2009 über den Geräuschpegel in Ohrenhöhe der Fahrer von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern, Richtlinie 2009/144/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³³ vom 30. November 2009 über bestimmte

²¹ ABl. L 173 vom 12.7.2000, S. 1.

²² ABl. L 261 vom 3.10.2009, S. 1.

²³ ABl. L 198 vom 30.7.2009, S. 4.

²⁴ ABl. L 198 vom 30.7.2009, S. 9.

²⁵ ABl. L 198 vom 30.7.2009, S. 15.

²⁶ ABl. L 203 vom 5.8.2009, S. 19.

²⁷ ABl. L 214 vom 19.8.2009, S. 23.

²⁸ ABl. L 216 vom 20.8.2009, S. 1.

²⁹ ABl. L 201 vom 1.8.2009, S. 11.

³⁰ ABl. L 203 vom 5.8.2009, S. 52.

³¹ ABl. L 261 vom 3.10.2009, S. 40.

³² ABl. L 201 vom 1.8.2009, S. 18.

³³ ABl. L 27 vom 30.1.2010, S. 33.

Bauteile und Merkmale von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern (Abmessungen und Anhängelast usw.)

- (27) Allen Interessengruppen muss der Zusammenhang zwischen dieser Verordnung und der Richtlinie 2006/42/EG über die Sicherheit von Maschinen³⁴ klar sein, damit sie eindeutig erkennen können, welchen Vorschriften ein bestimmtes Produkt genügen muss.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I GEGENSTAND, ANWENDUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1 Gegenstand

Mit dieser Verordnung werden die administrativen und technischen Anforderungen für die EU-Typgenehmigung aller neuen Fahrzeuge, die Gegenstand von Artikel 2 sind, festgelegt.

Diese Verordnung enthält außerdem die Vorschriften für den Verkauf und die Inbetriebnahme von Teilen und Ausrüstungen für Fahrzeuge, die nach dieser Verordnung genehmigt wurden, sowie für das Verbot des Verkaufs und der Inbetriebnahme solcher Teile und Ausrüstungen.

Diese Verordnung lässt die Anwendung der einschlägigen Vorschriften der Union in Bezug auf die Verkehrssicherheit unberührt.

Artikel 2 Anwendungsbereich

1. Diese Verordnung gilt für die Typgenehmigung und die Einzelgenehmigung von Fahrzeugen, die in einer oder mehreren Stufen konstruiert und gebaut werden, sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten, die für derartige Fahrzeuge konstruiert und gebaut sind.

Diese Verordnung gilt für die nachstehenden Fahrzeuge:

- a) Zugmaschinen (Klassen T und C),
- b) Anhänger (Klasse R),
- c) gezogene auswechselbare Geräte (Klasse S) und

³⁴ ABl. L 157 vom 9.6.2006, S. 24.

- d) selbstfahrende Arbeitsmaschinen (Klasse U).
- 2. Diese Verordnung gilt nicht für auswechselbare Maschinen, die im öffentlichen Straßenverkehr von einem anderen Fahrzeug in vollständig angehobener Stellung mitgeführt werden.
- 3. Für die nachstehenden Fahrzeuge hat der Hersteller die Wahl zwischen der Typgenehmigung nach dieser Verordnung oder der nationalen Typgenehmigung:
 - a) selbstfahrende Arbeitsmaschinen,
 - b) Anhänger und gezogene Geräte, Klassen R und S,
 - c) im Falle einer Einzelgenehmigung, Prototypen von Fahrzeugen, die unter der Verantwortung eines Herstellers zur Durchführung eines speziellen Testprogramms auf der Straße betrieben werden, sofern sie speziell für diesen Zweck konstruiert und gebaut wurden.

Artikel 3
Begriffsbestimmungen

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

- 4. „Typgenehmigung“ das Verfahren, nach dem eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht;
- 5. „Typgenehmigung für vollständige Fahrzeuge“ eine Typgenehmigung, durch die eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein vollständiges Fahrzeug den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht;
- 6. „Typgenehmigung für Systeme“ eine Typgenehmigung, durch die eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein in ein Fahrzeug eines bestimmten Typs eingebautes System den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht;
- 7. „Bauteil-Typgenehmigung“ eine Typgenehmigung, durch die eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein Bauteil unabhängig von einem Fahrzeug den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht;
- 8. „Typgenehmigung als selbstständige technische Einheit“ eine Typgenehmigung, durch die eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass eine selbstständige technische Einheit in Bezug auf eine oder mehrere bestimmte Fahrzeugtypen den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht;

9. „nationale Typgenehmigung“ ein Typgenehmigungsverfahren nach dem nationalen Recht eines Mitgliedstaats; die Gültigkeit einer solchen Genehmigung beschränkt sich auf das Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats;
10. „EU-Typgenehmigung“ das Verfahren, nach dem eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen dieser Verordnung entspricht;
11. „Zugmaschine“ ein land- oder forstwirtschaftliches Kraftfahrzeug auf Rädern oder Gleisketten mit mindestens zwei Achsen und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 6 km/h, dessen wesentliche Funktion in der Erzeugung einer Zugkraft besteht und das speziell zum Ziehen, Schieben, Tragen und zum Antrieb von auswechselbaren Geräten für land- oder forstwirtschaftliche Arbeiten oder zum Ziehen von land- oder forstwirtschaftlichen Anhängern bestimmt ist; es kann für den Transport von Lasten im Zusammenhang mit land- oder forstwirtschaftlichen Arbeiten eingerichtet und/oder mit einem oder mehreren Beifahrersitzen ausgestattet sein;
12. „Anhänger“ ein gezogenes land- oder forstwirtschaftliches Fahrzeug, das im Wesentlichen zur Beförderung von Lasten und zur Ankupplung an eine Zugmaschine beim Einsatz in der Land- oder Forstwirtschaft bestimmt ist und nicht für die Bearbeitung von Materialien ausgelegt ist; [das Verhältnis zwischen der technisch zulässigen Gesamtmasse und der Leermasse dieses Fahrzeugs beträgt mindestens 3,0;]
13. „gezogenes auswechselbares Gerät“ ein Fahrzeug zum Einsatz in der Land- oder Forstwirtschaft, das dazu bestimmt ist, von einer Zugmaschine gezogen zu werden, und das die Funktion der Zugmaschine verändert oder erweitert, dauerhaft mit einem Gerät ausgerüstet oder für die Bearbeitung von Materialien ausgelegt ist; es kann auch mit einer Ladeplattform ausgestattet sein kann, die für die Aufnahme der zur Ausführung der Arbeiten erforderlichen Geräte und Vorrichtungen sowie für die zeitweilige Lagerung der bei der Arbeit erzeugten oder benötigten Materialien konstruiert und gebaut ist; das Verhältnis zwischen der technisch zulässigen Gesamtmasse und der Leermasse dieses Fahrzeugs beträgt weniger als 3,0;
14. „selbstfahrende Arbeitsmaschine“ ein Fahrzeug mit eigenem Antrieb, das speziell für die Verrichtung von Arbeiten konstruiert und gebaut und bauartbedingt nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern geeignet ist; ausgenommen sind auf einem Kraftfahrzeugfahrgerüst montierte Maschinen;
15. „Fahrzeug“ eine Zugmaschine, einen Anhänger, ein gezogenes auswechselbares Gerät oder eine selbstfahrende Arbeitsmaschine gemäß den Begriffsbestimmungen der Nummern 8, 9, 10 und 11;
16. „Fahrzeugtyp“ Fahrzeuge einer bestimmten Klasse, die sich zumindest in den in Nummer 41 aufgeführten grundlegenden Merkmalen nicht unterscheiden; ein

17. „Basisfahrzeug“ ein Fahrzeug, das für die erste Stufe eines Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens verwendet wird;
18. „unvollständiges Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das mindestens einer weiteren Vervollständigungsstufe unterzogen werden muss, damit es den einschlägigen technischen Anforderungen dieser Verordnung entspricht;
19. „vervollständigtes Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das einem Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahren unterzogen wurde und den einschlägigen technischen Anforderungen dieser Verordnung entspricht;
20. „vollständiges Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das keiner Vervollständigung bedarf, um die einschlägigen technischen Anforderungen dieser Verordnung zu erfüllen;
21. „Fahrzeug aus einer auslaufenden Serie“ ein Fahrzeug aus dem Lagerbestand, das nicht zugelassen, verkauft oder in Betrieb genommen werden kann, weil neue technische Anforderungen in Kraft getreten sind, für die es nicht genehmigt wurde;
22. „System“ eine den Anforderungen eines der Rechtsakte unterliegende Gesamtheit von Einrichtungen, die gemeinsam eine oder mehrere bestimmte Funktionen in einem Fahrzeug erfüllen;
23. „Bauteil“ eine den Anforderungen eines Rechtsakts unterliegende Einrichtung, die Bestandteil eines Fahrzeugs sein soll und für die unabhängig von einem Fahrzeug eine Typgenehmigung erteilt werden kann, sofern der Rechtsakt dies ausdrücklich vorsieht;
24. „selbstständige technische Einheit“ eine den Anforderungen eines Rechtsakts unterliegende Einrichtung, die Bestandteil eines Fahrzeugs sein soll und für die gesondert, jedoch nur in Bezug auf einen oder mehrere bestimmte Fahrzeugtypen eine Typgenehmigung erteilt werden kann, sofern der Rechtsakt dies ausdrücklich vorsieht;
25. „Originalteil oder -ausrüstung“ ein Teil oder eine Ausrüstung, das/die nach den Spezifikationen und Produktionsnormen gefertigt wird, die der Fahrzeughersteller für die Fertigung von Teilen oder Ausrüstungen für den Bau des betreffenden Fahrzeugs vorschreibt; hierzu gehören Teile oder Ausrüstungen, die auf derselben Fertigungsstraße gefertigt wurden wie die Teile oder Ausrüstungen für den Bau des Fahrzeugs sowie, auf der Grundlage einer einfachen Vermutung, Teile oder Ausrüstungen, für die der Hersteller bescheinigt, dass die Teile oder Ausrüstungen die gleiche Qualität aufweisen wie die für den Bau des betreffenden Fahrzeugs verwendeten Bauteile und nach den Spezifikationen und Produktionsnormen des Fahrzeugherstellers gefertigt wurden;
26. „Hersteller“ jede Person oder Stelle, die gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des Typgenehmigungs- oder Autorisierungsverfahrens sowie für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich ist, und zwar

27. „Bevollmächtigter des Herstellers“ eine in der Union niedergelassene natürliche oder juristische Person, die vom Hersteller ordnungsgemäß dazu bevollmächtigt wurde, den Hersteller in den von dieser Verordnung geregelten Angelegenheiten bei der Genehmigungsbehörde zu vertreten und in seinem Namen zu handeln;
28. „Genehmigungsbehörde“ die Behörde eines Mitgliedstaats, die dieser Mitgliedstaat gemäß Artikel 5 errichtet oder benannt und der Kommission notifiziert hat und die zuständig ist für alle Belange der Typgenehmigung für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten oder der Einzelgenehmigung für ein Fahrzeug sowie für das Autorisierungsverfahren und für die Ausstellung und gegebenenfalls den Entzug von Genehmigungsbögen; sie fungiert ferner als Kontaktstelle für die Genehmigungsbehörden anderer Mitgliedstaaten, benennt die Technischen Dienste und sorgt dafür, dass der Hersteller seine Pflichten in Bezug auf die Übereinstimmung der Produktion erfüllt;
29. „Technischer Dienst“ eine Organisation oder Stelle, die von der Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats als Prüflabor für die Durchführung von Prüfungen oder als Konformitätsbewertungsstelle für die Durchführung der Anfangsbewertung und anderer Prüfungen und Kontrollen im Auftrag der Genehmigungsbehörde benannt wurde;
30. „Selbstprüfung“ die Durchführung von Prüfungen in eigenen Räumlichkeiten, die Erfassung der Prüfergebnisse und die Vorlage eines Berichts mit Schlussfolgerungen bei der Genehmigungsbehörde durch einen Hersteller, der als Technischer Dienst benannt wurde, um die Einhaltung bestimmter Anforderungen zu beurteilen;
31. „virtuelles Prüfverfahren“ Computersimulationen einschließlich Berechnungen, mit denen nachgewiesen wird, dass ein Fahrzeug, ein System, ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit den technischen Anforderungen eines Rechtsakts entspricht, ohne dass dabei ein Fahrzeug, ein System, ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit physisch vorhanden sein muss;
32. „Typgenehmigungsbogen“ das Dokument, mit dem die Genehmigungsbehörde amtlich bescheinigt, dass für einen Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit eine Genehmigung erteilt wurde;
33. „EU-Typgenehmigungsbogen“ das Dokument gemäß dem Muster in dieser Verordnung oder den Mitteilungsvordruck gemäß den einschlägigen, gleichwertigen UN/ECE-Regelungen oder OECD-Codes, die in Anhang I aufgeführt sind;
34. „Einzelgenehmigungsbogen“ das Dokument, mit dem die Genehmigungsbehörde amtlich bescheinigt, dass für ein Einzelfahrzeug eine Genehmigung erteilt wurde;

35. „Übereinstimmungsbescheinigung“ das Dokument gemäß dem Muster in dieser Verordnung, mit dem der Hersteller bescheinigt, dass ein Fahrzeug aus der Baureihe eines nach dieser Verordnung genehmigten Typs zum Zeitpunkt seiner Herstellung dem mit der betreffenden Typgenehmigung genehmigten Typ entspricht und alle darin aufgeführten Rechtsvorschriften erfüllt;
36. „On-Board-Diagnosesystem“ oder „OBD-System“ ein System für die Emissionsüberwachung, das in der Lage ist, mit Hilfe rechnergespeicherter Fehlercodes den wahrscheinlichen Ort von Funktionsstörungen anzuzeigen;
37. „Reparatur- und Wartungsinformationen“ sämtliche für Diagnose, Instandhaltung, Inspektion, regelmäßige Überwachung, Reparatur, Neuprogrammierung oder Neuinitialisierung des Fahrzeugs erforderlichen Informationen, die die Hersteller ihren autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben zur Verfügung stellen, einschließlich aller nachfolgenden Ergänzungen und Aktualisierungen dieser Informationen;
38. „unabhängiger Marktteilnehmer“ Unternehmen, die keine autorisierten Händler oder Reparaturbetriebe sind und die direkt oder indirekt an der Wartung und Reparatur von Kraftfahrzeugen beteiligt sind, insbesondere Reparaturbetriebe, Hersteller oder Händler von Werkstattausrüstung, Werkzeugen oder Ersatzteilen, Herausgeber von technischen Informationen, Automobilclubs, Pannenhilfsdienste, Anbieter von Inspektions- und Prüfdienstleistungen sowie Einrichtungen der Aus- und Weiterbildung von Mechanikern, Herstellern und Reparaturkräften für Ausrüstungen von Fahrzeugen, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden;
39. „Neufahrzeug“ ein Fahrzeug, das:
 - a) zuvor noch nicht zugelassen war oder
 - b) zum Zeitpunkt der Beantragung einer Einzelgenehmigung weniger als sechs Monate zugelassen war;
40. „Zulassung“ den Sachverhalt, dass das Fahrzeug nach seiner Identifizierung die behördliche Genehmigung für seine unbefristete, befristete oder kurzfristige Inbetriebnahme im Straßenverkehr erhalten hat und ein amtliches Kennzeichen zugeteilt wurde;
41. „Inverkehrbringen“ die erstmalige entgeltliche oder unentgeltliche Bereitstellung eines Fahrzeugs in der Union zum Vertrieb oder zur Verwendung;
42. „Inbetriebnahme“ den erstmaligen bestimmungsgemäßen Einsatz eines in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallenden Fahrzeugs in der Union;
43. „Verkauf“ den Verkauf durch einen Fahrzeughersteller an einen Händler oder den Verkauf an den Endnutzer;

44. „Fahrzeugtyp“ Fahrzeuge der gleichen Klasse, die sich zumindest in folgenden wesentlichen Merkmalen nicht unterscheiden:

- Hersteller,
- Typbezeichnung des Herstellers,
- wesentliche Bau- und Konstruktionsmerkmale,
- Rahmen: in Blockbauweise/mit Längsträgern/mit Gelenk (im Sinne von klar erkennbaren und erheblichen Unterschieden),
- für Klasse T: Achsen (Zahl) oder, für Klasse C: Achsen/Gleisketten (Zahl);

Und – nur für Zugmaschinen –:

- Antriebsmaschine (Verbrennungsmotor/Elektromotor/Hybridantrieb);

45. „Variante“ Fahrzeuge des gleichen Typs, die sich zumindest in folgenden wesentlichen Merkmalen nicht unterscheiden:

a) für Zugmaschinen:

- Motor,
- Arbeitsprinzip,
- Zahl und Anordnung der Zylinder,
- Motorleistung: Unterschiede von nicht mehr als 30 % (die höchste Leistung beträgt maximal das 1,3-fache der niedrigsten Leistung),
- Hubraum: Unterschiede von nicht mehr als 20 % (der höchste Wert beträgt maximal das 1,2-fache des niedrigsten Wertes),
- Antriebsachsen (Zahl, Anordnung, Verbindung untereinander),
- gelenkte Achsen (Zahl und Anordnung),
- Höchstmasse des beladenen Fahrzeugs (Abweichung von höchstens 10 %),
- Art der Kraftübertragung,
- Umsturzschutzvorrichtung,
- gebremste Achsen (Zahl),

b) für Anhänger oder gezogene Geräte:

- gelenkte Achsen (Zahl, Anordnung und Verbindung untereinander),
 - Höchstmasse des beladenen Fahrzeugs (Abweichung von höchstens 10 %),
 - gebremste Achsen (Zahl);
46. „Version einer Variante“ Fahrzeuge, die aus einer Kombination von Merkmalen bestehen, welche in den Beschreibungsunterlagen aufgeführt sind.

Artikel 4
Fahrzeugklassen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „Klasse T“ alle Zugmaschinen auf Rädern;
2. „Klasse T1“ Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h, einer Spurweite der dem Fahrer am nächsten liegenden Achse von mindestens 1150 mm, einer Leermasse in fahrbereitem Zustand von mehr als 600 kg und einer Bodenfreiheit bis 1000 mm;
3. „Klasse T2“ Zugmaschinen auf Rädern mit einer Mindestspurweite von weniger als 1150 mm, einer Leermasse in fahrbereitem Zustand von mehr als 600 kg, einer Bodenfreiheit bis 600 mm und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h; beträgt der Quotient aus der Höhe des Schwerpunkts der Zugmaschine über dem Boden und der mittleren Mindestspurweite der Achsen mehr als 0,90, so ist die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt;
4. „Klasse T3“ Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h und einer Leermasse in fahrbereitem Zustand bis 600 kg;
5. „Klasse T4“ Zugmaschinen auf Rädern mit besonderer Zweckbestimmung mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h;
6. „Klasse T4.1“ (Stelzradzugmaschinen) Zugmaschinen, die für den Einsatz in hohen Reihenkulturen, z. B. Rebkulturen, konzipiert sind. Sie sind durch ein überhöhtes Fahrgestell oder einen überhöhten Fahrgestellteil gekennzeichnet, so dass sie parallel zu den Pflanzenreihen über diese hinwegfahren und dabei eine oder mehrere Reihen zwischen ihre Räder nehmen können. Sie sind zur Beförderung oder zum Antrieb von Geräten konzipiert, die vorn, zwischen den Achsen, hinten oder auf einer Plattform angebracht sind. Befindet sich die Zugmaschine in Arbeitsposition, ist die Bodenfreiheit, gemessen in der Vertikalen der Pflanzenreihen, größer als 1000 mm. Beträgt der Quotient aus der Höhe des Schwerpunkts der Zugmaschine über dem Boden (bei normaler Bereifung) und der mittleren Mindestspurweite der Achsen mehr als 0,90, so ist die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt;

7. „Klasse T4.2“ (überbreite Zugmaschinen) Zugmaschinen, die durch ihre großen Abmessungen gekennzeichnet und speziell zur Bearbeitung großer landwirtschaftlicher Flächen bestimmt sind;
8. „Klasse T4.3“ (Zugmaschinen mit geringer Bodenfreiheit) Zugmaschinen mit Vierradantrieb, deren auswechselbare Geräte für den Einsatz in der Land- und Forstwirtschaft bestimmt sind, mit einem Tragrahmen, einer oder mehreren Zapfwellen, einer technisch zulässigen Masse von höchstens 10 t und einem Verhältnis technisch zulässige Masse/größte Leermasse in fahrbereitem Zustand unter 2,5 sowie mit einem Schwerpunkt (bei normaler Bereifung) von weniger als 850 mm über dem Boden [siehe frühere Fußnote 38].
9. „Klasse T5“ Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h;
10. „Klasse C“ Zugmaschinen auf Gleisketten, die über die Gleisketten oder über eine Kombination von Rädern und Gleisketten angetrieben werden (Definition der Unterklassen analog zu der Klasse T);
11. „Klasse R“ Anhänger; jede Klasse von Anhängern gemäß den Nummern 12 bis 15 wird je nach der Geschwindigkeit, für die sie ausgelegt ist, mit dem Buchstaben „a“ oder „b“ gekennzeichnet:
 - a) Buchstabe „a“ für Anhänger mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit kleiner oder gleich 40 km/h;
 - b) Buchstabe „b“ für Anhänger mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h;
12. „Klasse R1“ Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse bis zu 1500 kg beträgt;
13. „Klasse R2“ Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 1500 kg und bis zu 3500 kg beträgt;
14. „Klasse R3“ Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 3500 kg und bis zu 21 000 kg beträgt;
15. „Klasse R4“ Anhänger, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse mehr als 21 000 kg beträgt;
16. „Klasse S“ gezogene auswechselbare Geräte.

Jede Klasse von gezogenen auswechselbaren Geräten wird je nach der Geschwindigkeit, für die sie ausgelegt ist, mit dem Buchstaben „a“ oder „b“ gekennzeichnet:

- Buchstabe „a“ für gezogene auswechselbare Geräte mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit kleiner oder gleich 40 km/h,

- Buchstabe „b“ für gezogene auswechselbare Geräte mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h;
- 17. „Klasse S1“ gezogene auswechselbare Geräte, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse bis zu 3500 kg beträgt;
- 18. „Klasse S2“ gezogene auswechselbare Geräte, bei denen die Summe der technisch zulässigen Massen je Achse über 3500 kg beträgt;
- 19. „Klasse U“ Maschinen gemäß der Definition der Richtlinie 2006/42/EG mit eigenem Antrieb zum Einsatz in der Land- oder Forstwirtschaft.

KAPITEL II

ALLGEMEINE PFLICHTEN

Artikel 5 *Nationale Behörden*

1. Die Mitgliedstaaten errichten und benennen die nationalen Behörden, die für Genehmigungsangelegenheiten zuständig sind; sie notifizieren der Kommission die Errichtung und Benennung gemäß Artikel 53.

Bei der Notifizierung sind Name und Anschrift einschließlich der elektronischen Anschrift sowie der Zuständigkeitsbereich der Genehmigungsbehörden anzugeben.
2. Die Genehmigungsbehörden stellen sicher, dass Hersteller, die eine Genehmigung beantragen, ihre Pflichten gemäß dieser Verordnung erfüllen.
3. Die Genehmigungsbehörden erteilen eine Genehmigung für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten nur, wenn diese den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen.
4. Die Genehmigungsbehörden gestatten die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten nur, wenn diese den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen. Die Genehmigungsbehörden dürfen die Zulassung, den Verkauf, die Inbetriebnahme oder die Teilnahme am Straßenverkehr von Fahrzeugen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten nicht unter Verweis auf die von dieser Verordnung erfassten Aspekte des Baus oder der Wirkungsweise untersagen, beschränken oder behindern, wenn diese den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen.

Artikel 6
Allgemeine Pflichten der Hersteller

1. Der Hersteller ist gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des Genehmigungsverfahrens und für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich, und zwar auch dann, wenn er nicht an allen Stufen der Herstellung des Fahrzeugs, des Systems, des Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit unmittelbar beteiligt ist.
2. Im Falle einer Mehrstufen-Typgenehmigung ist jeder Hersteller für die Genehmigung und die Übereinstimmung der Produktion der Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten, die er auf seiner Fahrzeug-Fertigungsstufe hinzufügt, verantwortlich. Verändert ein Hersteller Bauteile oder Systeme, die auf früheren Fertigungsstufen bereits genehmigt wurden, so ist er für die Genehmigung und die Übereinstimmung der Produktion dieser Bauteile und Systeme verantwortlich.
3. Verändert ein Hersteller das unvollständige Fahrzeug so, dass dieses in eine andere Fahrzeugklasse eingestuft wird und somit andere Rechtsvorschriften als jene für die früheren Fertigungsstufen gelten, so ist er auch für die Übereinstimmung mit diesen Anforderungen verantwortlich.
4. Ein außerhalb der Union ansässiger Hersteller muss für die Zwecke dieser Verordnung einen in der Union ansässigen Bevollmächtigten benennen, der ihn bei der Genehmigungsbehörde vertritt.

Verweise auf den Hersteller sind als Verweise auf den Hersteller oder auf diesen Bevollmächtigten zu verstehen.

KAPITEL III

MATERIELLE ANFORDERUNGEN

Artikel 7
Anforderungen für die Sicherheit im Straßenverkehr

1. Der Hersteller stellt sicher, dass die von ihm hergestellten Fahrzeuge so konstruiert, gefertigt und zusammengebaut sind, dass die Verletzungsgefahr für Fahrzeuginsassen und andere Verkehrsteilnehmer möglichst gering ist.
2. Der Hersteller stellt sicher, dass die von ihm hergestellten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten den einschlägigen Anforderungen dieser Verordnung entsprechen, unter anderem den Anforderungen für:
 - a) die Festigkeit der Fahrzeugstruktur,

- b) Fahrerassistenzsysteme einschließlich Lenkanlagen, Bremsanlagen, auch mit Antiblockiersystemen, und elektronischen Stabilitätskontrollsystemen,
 - c) Systeme, die dem Fahrer die 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) Insassenschutzsysteme einschließlich Innenausstattung, Kopfstützen, Sicherheitsgurte und Fahrzeugtüren,
 - f) die Fahrzeugaußenseite und Zubehörteile,
 - g) die elektromagnetische Verträglichkeit,
 - h) akustische Warneinrichtungen,
 - i) Heizungsanlagen,
 - j) Sicherungen gegen unbefugte Benutzung,
 - k) Fahrzeug-Identifizierungssysteme,
 - l) Massen und Abmessungen,
 - m) die elektrische Sicherheit,
 - n) den hinteren Unterfahrschutz,
 - o) seitliche Schutzvorrichtungen,
 - p) Ladepritschen,
 - q) Abschleppvorrichtungen und Rückwärtsgang,
 - r) Betätigungseinrichtungen,
 - s) Reifen,
 - t) Spritzschutzsysteme.
3. Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Anforderungen gelten für Fahrzeuge und für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge insoweit als ihre Geltung für die jeweilige Fahrzeugklasse nach Artikel 4 erklärt wird.
4. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 57 einen delegierten Rechtsakt zu erlassen, in dem die detaillierten technischen Anforderungen –

gegebenenfalls einschließlich Prüfverfahren und Grenzwerten – für die in Absatz 2 aufgeführten Aspekte festgelegt werden, damit eine hohe Straßenverkehrssicherheit erreicht wird.

Artikel 8

Anforderungen für die Sicherheit am Arbeitsplatz

1. Der Hersteller stellt sicher, dass die von ihm hergestellten Fahrzeuge so konstruiert, gefertigt und zusammengebaut sind, dass die Verletzungsgefahr für Personen, die an oder mit dem Fahrzeug arbeiten, möglichst gering ist.
2. Der Hersteller stellt sicher, dass die von ihm hergestellten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten den einschlägigen Anforderungen dieser Verordnung entsprechen, unter anderem den Anforderungen für:
 - a) Überrollschutzsysteme (nachstehend als ROPS – *Roll-Over Protection Systems* – bezeichnet),
 - b) Systeme zum Schutz gegen herabfallende Gegenstände (nachstehend als FOPS – *Falling Objects Protective Structures* – bezeichnet),
 - c) Beifahrersitze,
 - d) den Geräuschpegel (innen),
 - e) den Fahrersitz,
 - f) den Betätigungsraum und den Zugang zum Fahrerplatz,
 - g) die Zapfwellen,
 - h) den Schutz von Antriebselementen,
 - i) die Verankerungen der Sicherheitsgurte,
 - j) Sicherheitsgurte,
 - k) den Schutz des Fahrers gegen das Eindringen von Gegenständen (nachstehend als OPS – *Operators Protection Structures* – bezeichnet),
 - l) den Schutz des Fahrers vor gefährlichen Stoffen,
 - m) die Betriebsanleitung.
3. Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Anforderungen gelten für Fahrzeuge und für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge insoweit als ihre Geltung für die jeweilige Fahrzeugklasse in dieser Verordnung erklärt wird.

4. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 57 einen delegierten Rechtsakt zu erlassen, in dem die detaillierten technischen Anforderungen – gegebenenfalls einschließlich Prüfverfahren und Grenzwerten – für die in Absatz 2 aufgeführten Aspekte festgelegt werden, damit ein hohes Arbeitsplatzsicherheitsniveau erreicht wird.

Artikel 9
Anforderungen für die Umweltverträglichkeit

1. Der Hersteller stellt sicher, dass die von ihm hergestellten Fahrzeuge so konstruiert, gefertigt und zusammengebaut sind, dass ihre Auswirkungen auf die Umwelt möglichst gering sind.
2. Der Hersteller stellt sicher, dass die von ihm hergestellten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten den einschlägigen Anforderungen dieser Verordnung entsprechen, unter anderem den Anforderungen für:
 - a) Schadstoffemissionen,
 - b) den Geräuschpegel (außen).
3. Es gelten die speziellen Grenzwerte, Verfahren und Prüfanforderungen für Schadstoffemissionen, die in der Richtlinie 97/68/EG über mobile Maschinen und Geräte³⁵ festgelegt sind.
4. Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Anforderungen gelten für Fahrzeuge und für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge insoweit als ihre Geltung für die jeweilige Fahrzeugklasse in dieser Verordnung erklärt wird.
5. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 57 einen delegierten Rechtsakt zu erlassen, in dem die detaillierten technischen Anforderungen – gegebenenfalls einschließlich Prüfverfahren und Grenzwerten – für den äußeren Geräuschpegel nach Absatz 2 Buchstabe b und für den Einbau genehmigter Motoren in ein Fahrzeug sowie die damit einhergehenden Flexibilitätsvorschriften im Zusammenhang mit Absatz 2 Buchstabe a und Absatz 3 festgelegt werden, damit eine hohe Umweltverträglichkeit erreicht wird.

³⁵ ABl. L 59 vom 27.2.1998, S. 1.

KAPITEL IV EU-TYPGENEHMIGUNGSVERFAHREN

Artikel 10

Verfahren für die Erteilung der EU-Typgenehmigung für vollständige Fahrzeuge

1. Der Hersteller kann zwischen folgenden Verfahren wählen:
 - a) Mehrphasen-Typgenehmigung,
 - b) Einphasen-Typgenehmigung,
 - c) gemischte Typgenehmigung,
 - d) Mehrstufen-Typgenehmigung.
2. Das Mehrphasen-Typgenehmigungsverfahren ist ein Fahrzeug-Genehmigungsverfahren, bei dem schrittweise für sämtliche zum Fahrzeug gehörigen Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten die EU-Typgenehmigungen erteilt werden, und das schließlich zur Genehmigung des vollständigen Fahrzeugs führt.

Das Einphasen-Typgenehmigungsverfahren ist ein Genehmigungsverfahren, bei dem das gesamte Fahrzeug in einem einzigen Vorgang genehmigt wird.

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

Das Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahren ist ein Verfahren, nach dem eine oder mehrere Genehmigungsbehörden bescheinigen, dass – je nach Fertigungsstand – ein Typ eines unvollständigen oder vervollständigten Fahrzeugs den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen dieser Verordnung entspricht.
3. Eine Mehrstufen-Typgenehmigung wird für einen Typ eines unvollständigen oder vervollständigten Fahrzeugs erteilt, der mit den Angaben in der Beschreibungsmappe übereinstimmt und, abhängig vom Fertigungsstand des Fahrzeugs, den technischen Anforderungen der in Anhang I aufgeführten einschlägigen Rechtsakte entspricht.
4. Die Typgenehmigung für die letzte Fertigungsstufe wird erst erteilt, nachdem die Genehmigungsbehörde festgestellt hat, dass die Typgenehmigung(en) für das unvollständige Fahrzeug bescheinigt (bescheinigen), dass der in der letzten Fertigungsstufe genehmigte Fahrzeugtyp alle technischen Anforderungen erfüllt, die zu

5. Die Wahl des Genehmigungsverfahrens berührt nicht die geltenden Rechtsvorschriften, die der genehmigte Fahrzeugtyp zu dem Zeitpunkt erfüllen muss, an dem die Typgenehmigung für das vollständige Fahrzeug erteilt wird.
6. Der Kommission wird die Durchführungsbefugnis übertragen, gemäß Artikel 54 Muster für die im Einzelnen für die Typgenehmigungsverfahren vorgesehenen Vorkehrungen festzulegen.

Artikel 11
Antrag auf Typgenehmigung

1. Der Hersteller reicht den Antrag auf Typgenehmigung bei der Genehmigungsbehörde ein.
2. Für ein und denselben Fahrzeugtyp kann nur ein einziger Antrag in nur einem einzigen Mitgliedstaat eingereicht werden.
3. Für jeden zu genehmigenden Typ ist ein gesonderter Antrag einzureichen.

Artikel 12
Für den Antrag auf Typgenehmigung beizubringende Informationen

1. Welche Informationen der Antragsteller beizubringen hat, entnimmt er dem Beschreibungsbogen, der gemäß den Durchführungsrechtsvorschriften erstellt wird.

Der Antragsteller legt der Genehmigungsbehörde eine Beschreibungsmappe vor. Die Beschreibungsmappe enthält den Beschreibungsbogen und alle Daten, Zeichnungen, Fotos und sonstigen Informationen, die laut Beschreibungsbogen erforderlich sind. Derartige Informationen können auf Papier oder in elektronischem Format vorgelegt werden.

Der Kommission wird die Durchführungsbefugnis übertragen, gemäß Artikel 54 Muster für einen Beschreibungsbogen und eine Beschreibungsmappe festzulegen.

2. Bei seinem Antrag auf Typgenehmigung gibt der Hersteller an, für welches der in Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a bis d genannten Verfahren er sich entschieden hat, und legt die Beschreibungsmappe vor.

Artikel 13

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

1. Ein Antrag auf Mehrphasen-Typgenehmigung umfasst eine Beschreibungsmappe sowie sämtliche Typgenehmigungsbögen, die gemäß den in Anhang I aufgeführten jeweils anwendbaren Einzelrechtsakten und UN/ECE-Regelungen oder OECD-Codes erforderlich sind.

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

2. Ein Antrag auf Einphasen-Typgenehmigung umfasst eine Beschreibungsmappe, die die einschlägigen Angaben in Bezug auf die in Anhang I aufgeführten Rechtsakte enthält.
3. Im Falle eines gemischten Typgenehmigungsverfahrens liegen der Beschreibungsmappe einer oder mehrere Typgenehmigungsbögen bei, die gemäß den in Anhang I aufgeführten jeweils anwendbaren Einzelrechtsakten und UN/ECE-Regelungen oder OECD-Codes erforderlich sind, oder sie enthält – wenn kein Typgenehmigungsbogen vorgelegt wird – die einschlägigen Angaben in Bezug auf die in Anhang I aufgeführten Rechtsakte.
4. Unbeschadet der Absätze 1, 2 und 3 sind für die Mehrstufen-Typgenehmigung folgende Angaben vorzulegen:
 - a) auf der ersten Stufe diejenigen Teile der Beschreibungsmappe und diejenigen EU-Typgenehmigungsbögen, die für ein vollständiges Fahrzeug erforderlich sind, soweit sie den Fertigungsstand des Basisfahrzeugs betreffen;
 - b) auf der zweiten und jeder weiteren Stufe diejenigen Teile der Beschreibungsmappe und diejenigen EU-Typgenehmigungsbögen, die den auf der jeweiligen Stufe zu genehmigenden Umfang betreffen, sowie eine Kopie des EU-Typgenehmigungsbogens für das Fahrzeug, der für die vorangegangene Baustufe erteilt wurde; darüber hinaus hat der Hersteller umfassende Angaben zu den Änderungen und Ergänzungen zu machen, die er an dem Fahrzeug vorgenommen hat.

Die Angaben nach den Buchstaben a oder b können gemäß Absatz 2 gemacht werden.

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

Artikel 14

Verfahren für die Erteilung der EU-Typgenehmigung für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten

Der Hersteller reicht den Antrag bei der Genehmigungsbehörde ein.

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

Für jeden zu genehmigenden Typ ist ein gesonderter Antrag einzureichen.

KAPITEL V
DURCHFÜHRUNG DER EU-
TYPGENEHMIGUNGSVERFAHREN

Artikel 15

Allgemeine Bestimmungen

1. Die Genehmigungsbehörden erteilen eine EU-Typgenehmigung erst, nachdem sie sich vergewissert haben, dass die in Artikel 19 genannten Verfahren bezüglich der Übereinstimmung der Produktion durchgeführt wurden, und wenn der Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit den geltenden Anforderungen entspricht.
2. EU-Typgenehmigungen werden gemäß den Artikeln 16 und 17 erteilt.
3. Stellt eine Genehmigungsbehörde fest, dass ein Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit zwar den erforderlichen Bestimmungen entspricht, aber dennoch ein erhebliches Risiko für die Sicherheit im Straßenverkehr darstellt oder die Umwelt oder die öffentliche Gesundheit ernsthaft gefährdet oder im Falle von Zugmaschinen ein erhebliches Risiko für die Sicherheit am Arbeitsplatz darstellt, so kann sie die Erteilung der EU-Typgenehmigung verweigern. In diesem Fall übermittelt sie den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten und der Kommission unverzüglich ausführliche Unterlagen mit einer Begründung ihrer Entscheidung und Belegen für ihre Feststellungen.
4. Die EU-Typgenehmigungsbögen werden gemäß einem harmonisierten System nummeriert.
5. Die Genehmigungsbehörde übermittelt den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten für jeden Fahrzeugtyp, für den sie eine Genehmigung erteilt hat, innerhalb von 20 Arbeitstagen eine Kopie des EU-Typgenehmigungsbogens

6. Die Genehmigungsbehörde unterrichtet die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten unverzüglich über jede Verweigerung und jeden Entzug einer Fahrzeug-Typgenehmigung sowie über die Gründe hierfür.
7. Die Genehmigungsbehörde übermittelt den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten alle drei Monate eine Liste der EU-Typgenehmigungen für Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die sie im vorangegangenen Dreimonatszeitraum erteilt, geändert, verweigert oder entzogen hat.
8. Die Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, übermittelt auf Verlangen einer Genehmigungsbehörde eines anderen Mitgliedstaats innerhalb von 20 Arbeitstagen nach Eingang des Ersuchens eine Kopie des betreffenden EU-Typgenehmigungsbogens mit den zugehörigen Anlagen. Statt auf Papier kann die Übermittlung auch in elektronischer Form erfolgen.
9. Die Genehmigungsbehörde übermittelt die in den Absätzen 5 bis 8 genannten Angaben ebenfalls der Kommission, wenn diese dies verlangt.
10. Die Genehmigungsbehörde stellt Beschreibungsunterlagen zusammen, die aus der Beschreibungsmappe sowie den Prüfberichten und allen weiteren vom Technischen Dienst oder der Genehmigungsbehörde im Zuge der Wahrnehmung ihrer Aufgaben hinzugefügten Unterlagen bestehen. Die Beschreibungsmappe umfasst ein Inhaltsverzeichnis, das den Inhalt der Beschreibungsunterlagen mit geeigneter Seitennummerierung oder mit einer anderen Kennzeichnung angibt, die das Auffinden aller Seiten zweifelsfrei ermöglicht; dieses Dokument ist so zu gestalten, dass die aufeinander folgenden Schritte des EU-Typgenehmigungsverfahrens und insbesondere das Datum der Überarbeitungen und Aktualisierungen der Beschreibungsunterlagen festgehalten werden.

Artikel 16

Besondere Bestimmungen für den Typgenehmigungsbogen

1. Der Typgenehmigungsbogen enthält Folgendes in Form von Anlagen:
 - a) die Beschreibungsunterlagen nach Artikel 15,
 - b) die Prüfergebnisse,
 - c) Name(n), Unterschriftsprobe(n) und Dienststellung(en) der zur Unterzeichnung von Übereinstimmungsbescheinigungen berechtigten Personen.
2. Der Typgenehmigungsbogen wird auf der Grundlage des Musters ausgestellt, das im Durchführungsrechtsakt zu dieser Verordnung festgelegt wird.

3. Für jeden Fahrzeugtyp:
 - a) füllt die Genehmigungsbehörde alle zutreffenden Abschnitte des EU-Typgenehmigungsbogens, einschließlich der Anlage mit den Prüfergebnissen, gemäß dem Muster des Typgenehmigungsbogens im Durchführungsrechtsakt zu dieser Verordnung aus,
 - b) erstellt die Genehmigungsbehörde das Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen,
 - c) stellt die Genehmigungsbehörde dem Antragsteller den ausgefüllten Typgenehmigungsbogen und seine Anlagen ohne Verzögerung aus.
4. Im Falle einer EU-Typgenehmigung, die nach Artikel 26 mit einer Beschränkung ihrer Gültigkeit oder mit Freistellungen von gewissen Bestimmungen der Rechtsakte verbunden ist, sind diese Beschränkungen oder Freistellungen im EU-Typgenehmigungsbogen anzugeben.
5. Wählt der Hersteller das gemischte Typgenehmigungsverfahren, so trägt die Genehmigungsbehörde im Beschreibungsbogen die Angaben zu den nach den jeweiligen Rechtsakten erstellten Prüfberichten ein, zu denen keine EU-Typgenehmigungsbögen vorliegen. Der Kommission wird die Durchführungsbefugnis übertragen, gemäß Artikel 54 ein Muster für ein solches Dokument festzulegen.
6. Wählt der Hersteller das Einphasen-Typgenehmigungsverfahren, so erstellt die Genehmigungsbehörde die Aufstellung der geltenden Anforderungen oder Rechtsakte und fügt sie dem EU-Typgenehmigungsbogen bei. Der Kommission wird die Durchführungsbefugnis übertragen, gemäß Artikel 54 ein Muster für eine solche Aufstellung festzulegen.

Artikel 17

Besondere Bestimmungen für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten

1. Die EU-Typgenehmigung wird für ein System erteilt, das mit den Angaben in der Beschreibungsmappe übereinstimmt und den technischen Anforderungen der in Anhang I aufgeführten einschlägigen Rechtsakte entspricht.
2. Die EU-Typgenehmigung wird für ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit erteilt, das/die mit den Angaben in der Beschreibungsmappe übereinstimmt und den technischen Anforderungen der in Anhang I aufgeführten einschlägigen Einzelrechtsakte entspricht.
3. Werden Bauteile oder selbstständige technische Einheiten — auch solche, die zur Reparatur oder Wartung eines Fahrzeugs bestimmt sind, — zugleich von einer Typgenehmigung für Systeme in Bezug auf ein Fahrzeug erfasst, so ist für sie keine zusätzliche Genehmigung für ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit

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

In diesem Fall muss der EU-Typgenehmigungsbogen Angaben zu etwaigen Verwendungsbeschränkungen und besonderen Einbauvorschriften enthalten.

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

Artikel 18

Für die EU-Typgenehmigung erforderliche Prüfungen

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

Die Prüfverfahren sowie die für die Durchführung der Prüfungen erforderlichen Spezialausrüstungen und -werkzeuge werden in diesen Rechtsakten beschrieben.

2. Der Hersteller stellt der Genehmigungsbehörde die Zahl von Fahrzeugen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten zur Verfügung, die gemäß den einschlägigen Rechtsakten für die Durchführung der vorgeschriebenen Prüfungen notwendig sind.
3. Die erforderlichen Prüfungen werden an Fahrzeugen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten durchgeführt, die für den Typ, für den eine Genehmigung erteilt werden soll, repräsentativ sind.

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

4. Virtuelle Prüfverfahren können auf Antrag des Herstellers mit Zustimmung der Genehmigungsbehörde als Alternative zu den in Absatz 1 genannten Prüfverfahren in

5. Virtuelle Prüfverfahren erfüllen die Bedingungen der gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte.
6. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 57 einen delegierten Rechtsakt zu erlassen, in dem festgelegt wird, für welche Anforderungen virtuelle Prüfungen angewandt werden können, und in dem die Bedingungen festgelegt werden, unter denen solche virtuellen Prüfungen durchzuführen sind, um sicherzustellen, dass die Ergebnisse virtueller Prüfungen genauso aussagekräftig sind wie die Ergebnisse physischer Prüfungen.

Artikel 19
Übereinstimmung der Produktion

1. Die Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt, ergreift die notwendigen Maßnahmen, um — erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten — zu überprüfen, ob geeignete Vorkehrungen getroffen wurden, um sicherzustellen, dass die hergestellten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten mit dem genehmigten Typ übereinstimmen.
2. Die Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, ergreift bezüglich dieser Genehmigung die notwendigen Maßnahmen, um — erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten — zu überprüfen, ob die Vorkehrungen nach Absatz 1 weiterhin angemessen sind und die hergestellten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten weiterhin mit dem genehmigten Typ übereinstimmen.

Die Prüfung, ob die Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten dem genehmigten Typ entsprechen, ist auf die Verfahren beschränkt, die in den Durchführungsrechtsakten zu dieser Verordnung festgelegt werden. Zu diesem Zweck kann die Genehmigungsbehörde des Mitgliedstaats, der die EU-Typgenehmigung erteilt hat, an Proben, die in den Betriebsstätten des Herstellers einschließlich seiner Fertigungsstätten entnommen wurden, jede Prüfung durchführen, die in Bezug auf die Anforderung vorgeschrieben ist, die Gegenstand der EU-Typgenehmigung ist.

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

KAPITEL VI ÄNDERUNG VON EU-TYPGENEHMIGUNGEN

Artikel 20

Allgemeine Bestimmungen

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

Diese Genehmigungsbehörde entscheidet dann nach den Bestimmungen dieses Kapitels, wie weiter zu verfahren ist.

Sofern erforderlich, kann die Genehmigungsbehörde im Benehmen mit dem Hersteller entscheiden, dass eine neue EU-Typgenehmigung oder eine neue Einzelgenehmigung zu erteilen ist.

2. Ein Antrag auf Änderung einer EU-Typgenehmigung wird ausschließlich bei der Genehmigungsbehörde eingereicht, die die ursprüngliche EU-Typgenehmigung erteilt hat.
3. Stellt die Genehmigungsbehörde fest, dass für eine Änderung Kontrollen oder Prüfungen wiederholt werden müssen, so unterrichtet sie den Hersteller entsprechend.

Die in Artikel 19 genannten Verfahren gelten erst, nachdem die Genehmigungsbehörde auf der Grundlage dieser Kontrollen oder Prüfungen zu dem Schluss gelangt ist, dass die Anforderungen für die EU-Typgenehmigung weiterhin erfüllt sind.

Artikel 21

Besondere Bestimmungen für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten

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

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

2. Eine Änderung wird als „Erweiterung“ bezeichnet, wenn zusätzlich zu den Bestimmungen des Absatzes 1

- a) weitere Kontrollen oder Prüfungen erforderlich sind oder
- b) Angaben im EU-Typgenehmigungsbogen, außer in den zugehörigen Anlagen, geändert wurden oder
- c) neue Anforderungen aufgrund der Rechtsakte, die für den genehmigten Fahrzeugtyp oder das genehmigte System oder Bauteil oder die genehmigte selbstständige technische Einheit gelten, in Kraft treten.

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

Anlässlich der Herausgabe geänderter Seiten oder einer konsolidierten, aktualisierten Fassung ist das Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen, das dem Genehmigungsbogen als Anlage beigelegt ist, ebenfalls so zu ändern, dass daraus das Datum der jüngsten Erweiterung oder Revision oder das Datum der jüngsten Konsolidierung der aktualisierten Fassung ersichtlich ist.

Artikel 22

Herausgabe und Bekanntgabe von Änderungen

1. Bei Erweiterung einer Typgenehmigung werden alle betroffenen Teile des EU-Typgenehmigungsbogens, seiner Anlagen und des Inhaltsverzeichnisses zu den Beschreibungsunterlagen aktualisiert. Der aktualisierte Genehmigungsbogen und seine Anlagen werden dem Antragsteller ohne Verzögerung ausgestellt.
2. Im Falle einer Revision stellt die Genehmigungsbehörde dem Antragsteller ohne Verzögerung die revidierten Dokumente oder die konsolidierte, aktualisierte Fassung, gegebenenfalls einschließlich des geänderten Inhaltsverzeichnisses zu den Beschreibungsunterlagen, aus.
3. Die Genehmigungsbehörde unterrichtet die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten nach den in Artikel 15 genannten Verfahren von allen an EU-Typgenehmigungen vorgenommenen Änderungen.

KAPITEL VII GÜLTIGKEIT EINER EU-TYPGENEHMIGUNG

Artikel 23 Erlöschen der Gültigkeit

1. EU-Typgenehmigungen gelten unbefristet.
2. Eine EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge verliert ihre Gültigkeit in jedem der folgenden Fälle:
 - a) wenn neue Anforderungen eines für den genehmigten Fahrzeugtyp geltenden Rechtsakts für die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge verbindlich werden und eine entsprechende Aktualisierung der Typgenehmigung nicht möglich ist;
 - b) wenn die Produktion des genehmigten Fahrzeugs freiwillig endgültig eingestellt wird;
 - c) wenn die Geltungsdauer der Typgenehmigung aufgrund einer besonderen Beschränkung gemäß Artikel 26 befristet ist.
3. Wird nur eine Variante innerhalb eines Typs oder nur eine Version innerhalb einer Variante ungültig, so wird die EU-Typgenehmigung für das fragliche Fahrzeug nur für die betroffene Variante oder Version ungültig.
4. Wird die Produktion eines bestimmten Fahrzeugtyps endgültig eingestellt, muss der Hersteller die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung für dieses Fahrzeug erteilt hat, davon in Kenntnis setzen.

Erhält eine Genehmigungsbehörde eine solche Mitteilung, so unterrichtet sie die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten innerhalb von 20 Arbeitstagen entsprechend.
5. Unbeschadet des Absatzes 4 setzt der Hersteller die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, davon in Kenntnis, wenn eine EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge ungültig wird.

Die Genehmigungsbehörde teilt den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten ohne Verzögerung alle sachdienlichen Angaben mit, damit gegebenenfalls Artikel 34 angewandt werden kann.

Diese Mitteilung enthält insbesondere das Herstellungsdatum und die Fahrzeug-Identifizierungsnummer des letzten hergestellten Fahrzeugs.

KAPITEL VIII ÜBEREINSTIMMUNGSBESCHEINIGUNG UND KENNZEICHNUNG

Artikel 24 Konformitätsbescheinigung

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

Eine solche Bescheinigung wird dem Käufer ohne Aufpreis zusammen mit dem Fahrzeug ausgehändigt, ohne dass der Käufer dies ausdrücklich verlangen oder dem Hersteller zusätzliche Informationen vorlegen müsste.

2. Der Hersteller verwendet das Muster für eine Übereinstimmungsbescheinigung, das gemäß Artikel 54 im Rahmen von Durchführungsmaßnahmen bereitgestellt wird.
3. Sofern mit dem Käufer des Fahrzeugs nicht anders vereinbart, ist die Übereinstimmungsbescheinigung in einer Amtssprache des Mitgliedstaats abzufassen, in dem der Fahrzeugkauf stattfindet.
4. Die Übereinstimmungsbescheinigung muss fälschungssicher sein. Zu diesem Zweck muss das verwendete Papier entweder durch farbige grafische Darstellungen oder das Herstellerzeichen als Wasserzeichen geschützt sein.
5. Die Übereinstimmungsbescheinigung ist vollständig auszufüllen und darf hinsichtlich der Nutzung des Fahrzeugs keine anderen als die in einem Rechtsakt vorgesehenen Beschränkungen enthalten.
6. Im Falle eines unvollständigen oder vervollständigten Fahrzeugs trägt der Hersteller auf Seite 2 der Übereinstimmungsbescheinigung nur diejenigen Angaben ein, die in der betreffenden Genehmigungsstufe zu ergänzen oder zu ändern sind, und fügt dieser Bescheinigung gegebenenfalls alle Übereinstimmungsbescheinigungen der vorangegangenen Genehmigungsstufe bei.
7. Die im Durchführungsrechtsakt zu dieser Verordnung wiedergegebene Übereinstimmungsbescheinigung für Fahrzeuge, die nach Artikel 26 Absatz 2 genehmigt wurden, muss in ihrem Titel folgenden Zusatz tragen: „Für vollständige/vervollständigte Fahrzeuge, die nach Artikel 26 der Verordnung [...] [dieser Verordnung] typgenehmigt wurden (vorläufige Genehmigung)“.

8. Die im Durchführungsrechtsakt zu dieser Verordnung wiedergegebene Übereinstimmungsbescheinigung für Fahrzeuge, die nach Artikel 28 typgenehmigt wurden, muss in ihrem Titel folgenden Zusatz tragen: „Für vollständige/vervollständigte Fahrzeuge, die als Kleinserienfahrzeuge typgenehmigt wurden“; in der Nähe dieses Zusatzes ist das Herstellungsjahr gefolgt von einer fortlaufenden Nummer anzubringen, die zwischen 1 und der in Anhang II Teil 1 genannten höchstzulässigen Stückzahl liegt und angibt, um das wievielte zulässige Fahrzeug der im betreffenden Jahr gefertigten Serie es sich handelt.
9. Unbeschadet des Absatzes 1 kann der Hersteller der Zulassungsstelle des Mitgliedstaats die Daten oder Angaben aus der Übereinstimmungsbescheinigung auch in elektronischer Form übermitteln.
10. Nur der Hersteller ist berechtigt, ein Duplikat der Übereinstimmungsbescheinigung auszustellen. Sie ist auf der Vorderseite deutlich sichtbar mit dem Vermerk „Duplikat“ zu kennzeichnen.

Artikel 25
Typgenehmigungszeichen

1. Der Hersteller eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit versieht alle in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellten Bauteile bzw. selbstständigen technischen Einheiten, auch wenn sie Bestandteil von Systemen sind, mit dem in dem betreffenden delegierten Rechtsakt gemäß dieser Verordnung oder in der einschlägigen UN/ECE-Regelung oder dem einschlägigen OECD-Code vorgeschriebenen Typgenehmigungszeichen.
2. Ist kein Typgenehmigungszeichen erforderlich, so bringt der Hersteller mindestens seinen Firmennamen oder sein Firmenzeichen sowie die Typennummer und eine Identifizierungsnummer an.
3. Das EU-Typgenehmigungszeichen hat die Form des Modells, das in den Durchführungsvorschriften zu dieser Verordnung festgelegt wird.

KAPITEL IX

AUSNAHMEN UND NEUE TECHNIKEN ODER KONZEPTE, UNVEREINBARKEIT MIT DELEGIERTEN RECHTSAKTEN ODER UN/ECE-REGELUNGEN

Artikel 26

Ausnahmen für neue Techniken oder Konzepte

1. Der Hersteller kann eine EU-Typgenehmigung für den Typ eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit beantragen, bei dem neue Techniken oder Konzepte verwirklicht sind, die mit einem/einer oder mehreren der in Anhang I aufgeführten Rechtsakte oder Anforderungen unvereinbar sind.
2. Die Genehmigungsbehörde erteilt die EU-Typgenehmigung nach Absatz 1, wenn alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:
 - a) in dem Antrag wird dargelegt, weshalb die in dem System, dem Bauteil oder der selbstständigen technischen Einheit verwirklichten Techniken oder Konzepte mit den Anforderungen unvereinbar sind;
 - b) in dem Antrag werden die Auswirkungen der neuen Technik auf die Sicherheit und den Umweltschutz sowie die Maßnahmen beschrieben, durch die sichergestellt wird, dass Sicherheit und Umweltschutz mindestens in dem gleichen Maße gewährleistet sind wie durch die Anforderungen, von denen eine Ausnahme beantragt wird;
 - c) es werden eine Beschreibung der durchgeführten Prüfungen sowie deren Ergebnisse vorgelegt, die nachweisen, dass die Bedingung gemäß Buchstabe b erfüllt ist.
3. Solange die Kommission nicht über die Erlaubnis entschieden hat, kann die Genehmigungsbehörde eine vorläufige Genehmigung erteilen, die nur in dem Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaates gültig ist und für einen Fahrzeugtyp gilt, der unter die beantragte Ausnahme fällt. Die Genehmigungsbehörde setzt die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten umgehend davon in Kenntnis und übermittelt ihnen gleichzeitig die in Absatz 2 genannten Unterlagen.
4. Andere Genehmigungsbehörden können beschließen, die in Absatz 3 genannte vorläufige Genehmigung in ihrem Hoheitsgebiet anzuerkennen.
5. Ausnahmen für neue Techniken oder Konzepte können genehmigt werden, sofern die Kommission nach dem in Artikel 55 Absatz 2 genannten Verfahren die Erlaubnis dazu erteilt hat.

6. Gegebenenfalls ist in dem Beschluss über diese Erlaubnis anzugeben, ob die Gültigkeit der Genehmigung in irgendeiner Weise beschränkt ist. Ihre Geltungsdauer darf in keinem Fall weniger als 36 Monate betragen.

Erteilt die Kommission die Erlaubnis nicht, so teilt die Genehmigungsbehörde dem Inhaber der vorläufigen Typgenehmigung nach Absatz 3 unverzüglich mit, dass die vorläufige Genehmigung sechs Monate nach dem Datum des Beschlusses der Kommission aufgehoben wird.

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

Artikel 27

Erforderliche Maßnahmen

1. Hat die Kommission die Erlaubnis für die Genehmigung einer Ausnahme gemäß Artikel 26 erteilt, unternimmt sie unverzüglich die notwendigen Schritte, um die betreffenden delegierten Rechtsakte oder Anforderungen an den technischen Fortschritt anzupassen.

Betrifft die Ausnahme nach Artikel 26 eine UN/ECE-Regelung, so schlägt die Kommission gemäß dem in dem Geänderten Übereinkommen von 1958 vorgesehenen Verfahren eine Änderung der betreffenden UN/ECE-Regelung vor.

2. Sobald die einschlägigen Rechtsakte oder Anforderungen geändert sind, werden alle Beschränkungen, mit denen die Ausnahmegenehmigung verbunden ist, aufgehoben.

Wurden die notwendigen Schritte zur Anpassung der delegierten Rechtsakte oder Anforderungen nicht unternommen, so kann die Geltungsdauer der Ausnahmegenehmigung auf Antrag des Mitgliedstaats, der sie erteilt hat, durch einen Beschluss der Kommission verlängert werden, der nach dem in Artikel 55 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen wird.

KAPITEL X KLEINSERIENFAHRZEUGE

Artikel 28

Nationale Kleinserien-Typgenehmigung

1. Der Hersteller kann eine nationale Kleinserien-Typgenehmigung für einen Fahrzeugtyp im Rahmen der in Anhang II Teil 1 festgelegten Mengen beantragen.

Bei einem solchen Antrag kann die nationale Behörde aus begründetem Anlass von der Anwendung einer oder mehrerer Bestimmungen eines oder mehrerer der in Anhang I aufgeführten Rechtsakte absehen, sofern sie alternative Anforderungen festlegt.

2. Die alternativen Anforderungen nach Absatz 1 müssen so weit, wie es praktisch machbar ist, das gleiche Maß an Verkehrssicherheit, Umweltschutz und Arbeitssicherheit gewährleisten wie die einschlägigen Rechtsakte, die in Anhang I aufgeführt sind.
3. Im Hinblick auf die Typgenehmigung von Fahrzeugen nach diesem Artikel werden Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die nach den in Anhang I aufgeführten Rechtsakten typgenehmigt wurden, akzeptiert.
4. In dem Typgenehmigungsbogen ist anzugeben, inwieweit nach Absatz 1 von der Anwendung von Vorschriften abgesehen wurde. Für die Zwecke dieses Artikels wird der Typgenehmigungsbogen gemäß dem Muster abgefasst, das in den Durchführungsvorschriften festgelegt wird, darf in seinem Kopf aber nicht die Bezeichnung „EU-Typgenehmigungsbogen für Fahrzeuge“ tragen. Typgenehmigungsbögen sind gemäß dieser Verordnung zu nummerieren.
5. Die Typgenehmigung gilt nur für das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, dessen Genehmigungsbehörde sie erteilt hat.
6. Auf Antrag des Herstellers wird jedoch den Genehmigungsbehörden der vom Hersteller angegebenen Mitgliedstaaten per Einschreiben oder E-Mail eine Kopie des Typgenehmigungsbogens und der zugehörigen Anlagen übermittelt.
7. Die Genehmigungsbehörden der vom Hersteller angegebenen Mitgliedstaaten entscheiden binnen 60 Tagen nach Erhalt der Mitteilung, ob sie die Typgenehmigung anerkennen. Sie teilen der in Unterabsatz 1 genannten Genehmigungsbehörde ihre Entscheidung förmlich mit.
8. Eine Typgenehmigung darf nur abgelehnt werden, wenn die Genehmigungsbehörde begründeten Anlass zu der Annahme hat, dass die technischen Vorschriften, nach denen das Fahrzeug genehmigt wurde, ihren eigenen Vorschriften nicht gleichwertig sind.
9. Auf Ersuchen eines Antragstellers, der ein Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat verkaufen, zulassen oder in Betrieb nehmen möchte, fertigt die Genehmigungsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat, dem Antragsteller eine Kopie des Typgenehmigungsbogens einschließlich der Beschreibungsunterlagen aus. Die nationale Behörde gestattet den Verkauf, die Zulassung oder die Inbetriebnahme dieses Fahrzeugs, es sei denn, sie hat begründeten Anlass zu der Annahme, dass die technischen Vorschriften, nach denen das Fahrzeug genehmigt wurde, ihren eigenen Vorschriften nicht gleichwertig sind.

KAPITEL XI EINZELGENEHMIGUNGEN

Artikel 29 Einzelgenehmigungen

1. Ein Antrag auf Einzelgenehmigung wird vom Hersteller oder Besitzer des Fahrzeugs eingereicht. Er kann auch von einer im Auftrag des Herstellers oder des Fahrzeugbesitzers handelnden Person eingereicht werden, die in der Gemeinschaft ansässig ist.
2. Beim Einzelgenehmigungsverfahren bescheinigen die Genehmigungsbehörden, dass das Fahrzeug den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht.
3. Eine Einzelgenehmigung gilt für ein bestimmtes Fahrzeug oder ein Fahrzeug, das eine Einzelausführung darstellt.
4. Anträge auf Einzelgenehmigungen dürfen sich auf maximal 15 Fahrzeuge desselben Typs beziehen.
5. Dieser Artikel gilt für Fahrzeuge, denen zum Zeitpunkt der Beantragung der Einzelgenehmigung noch keine behördliche Genehmigung für die – befristete oder kurzfristige oder der Überführung dienende – Inbetriebnahme erteilt worden war, die die Identifizierung des Fahrzeugs und die Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens umfasste, oder die weniger als sechs Monate zugelassen oder in Betrieb waren.

Artikel 30 Ausnahmen für Einzelgenehmigungen

1. Eine Genehmigungsbehörde kann das Fahrzeug von einem oder mehreren der in Anhang I aufgeführten Rechtsakte ausnehmen, sofern diese Genehmigungsbehörde alternative Anforderungen festlegt und begründeten Anlass zu einer solchen Ausnahme hat.

Alternative Anforderungen müssen so weit, wie es praktisch machbar ist, das gleiche Maß an Verkehrssicherheit, Umweltschutz und Arbeitssicherheit gewährleisten wie der einschlägige Rechtsakt, der in Anhang I aufgeführt ist.

2. Die Genehmigungsbehörden führen keine zerstörenden Prüfungen durch. Sie stützen sich auf alle vom Antragsteller vorgelegten einschlägigen Informationen, die die Einhaltung der alternativen Anforderungen belegen.

3. Die Genehmigungsbehörden erkennen anstelle der alternativen Anforderungen EU-Typgenehmigungen für Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten an.
4. Die Genehmigungsbehörde erteilt die Einzelgenehmigung, wenn das Fahrzeug der dem Antrag beigefügten Beschreibung entspricht und die geltenden technischen Anforderungen erfüllt, und stellt ohne Verzögerung einen Einzelgenehmigungsbogen aus.

Der Einzelgenehmigungsbogen ist auf der Grundlage des Musters für den EU-Typgenehmigungsbogen gemäß Anhang V zu gestalten und muss mindestens die Angaben enthalten, die notwendig sind, um den Antrag auf Zulassung nach der Richtlinie 1999/37/EG³⁶ zu stellen.

Einzelgenehmigungsbögen dürfen in ihrem Kopf nicht die Bezeichnung "EU-Fahrzeug-Genehmigung" tragen. Ein Einzelgenehmigungsbogen muss die Fahrzeug-Identifizierungsnummer des betreffenden Fahrzeugs tragen.

Artikel 31

Gültigkeit und Anerkennung von Einzelgenehmigungen

1. Die Einzelgenehmigung gilt nur für das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, in dem sie erteilt wurde.
2. Möchte ein Antragsteller ein Fahrzeug, für das eine Einzelgenehmigung erteilt worden ist, in einem anderen Mitgliedstaat verkaufen, zulassen oder in Betrieb nehmen, so fertigt ihm die Genehmigungsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat, auf Ersuchen eine Erklärung über die technischen Vorschriften aus, nach denen das Fahrzeug genehmigt wurde, und erteilt zusätzliche detaillierte Auskünfte über die Art der technischen Anforderungen, denen dieses bestimmte Fahrzeug entspricht.
3. Hat eine Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaates gemäß Artikel 29 eine Einzelgenehmigung für ein Fahrzeug erteilt, so gestattet ein anderer Mitgliedstaat den Verkauf, die Zulassung oder die Inbetriebnahme dieses Fahrzeugs, es sei denn, er hat begründeten Anlass zu der Annahme, dass die technischen Vorschriften, nach denen das Fahrzeug genehmigt wurde, seinen eigenen Vorschriften nicht gleichwertig sind.
4. Auf Antrag des Herstellers oder des Besitzers des Fahrzeugs erteilen die Genehmigungsbehörden für ein Fahrzeug, das den Bestimmungen dieser Verordnung entspricht, eine Einzelgenehmigung. Die Genehmigungsbehörden erkennen in diesem Fall die Einzelgenehmigung an und gestatten den Verkauf, die Zulassung und das Inverkehrbringen des Fahrzeugs.

³⁶ ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57.

Artikel 32
Besondere Bestimmungen

1. Dieses Kapitel kann auf Fahrzeuge angewandt werden, die nach dieser Verordnung typgenehmigt, aber vor ihrer Erstzulassung oder ihrer ersten Inbetriebnahme verändert wurden.
2. Das Verfahren dieses Kapitels kann auf ein gemäß einer Mehrstufen-Typgenehmigung in mehreren Fertigungsstufen zu genehmigendes Einzelfahrzeug angewandt werden.
3. Das Verfahren dieses Kapitels darf nicht an die Stelle einer Zwischenstufe im üblichen Ablauf des Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens treten und ist auch nicht für die Genehmigung der ersten Fertigungsstufe eines Fahrzeugs zulässig.

KAPITEL XII
ZULASSUNG, VERKAUF UND INBETRIEBNAHME

Artikel 33
Zulassung, Verkauf und Inbetriebnahme von Fahrzeugen

1. Unbeschadet der Artikel 36 und 37 dürfen Fahrzeuge, für die die EU-Typgenehmigung für das vollständige Fahrzeug vorgeschrieben ist oder für die der Hersteller eine solche Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung erhalten hat, nur dann zugelassen, verkauft oder in Betrieb genommen werden, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung nach Artikel 24 versehen sind.

Der Verkauf von unvollständigen Fahrzeugen ist zulässig, die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten können jedoch ihre unbefristete Zulassung und ihre Inbetriebnahme verweigern, solange sie nicht vervollständigt sind.

2. Bei Kleinserien-Fahrzeugen darf jährlich höchstens die in Anhang II Teil 1 genannte Zahl von Fahrzeugen zugelassen, verkauft oder in Betrieb genommen werden.
3. Absatz 1 gilt nicht für Fahrzeuge, die zur Verwendung durch die Streitkräfte, den Katastrophenschutz, die Feuerwehr oder die Stellen zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung bestimmt sind, oder für Fahrzeuge, für die gemäß Artikel 28 oder 32 eine Typgenehmigung ausgestellt wurde.

Artikel 34
Zulassung, Verkauf und Inbetriebnahme von Fahrzeugen einer auslaufenden Serie

1. Innerhalb der in Anhang II Teil 2 festgelegten höchstzulässigen Stückzahlen und der Frist nach Absatz 2 dürfen Fahrzeuge, die einem Fahrzeugtyp entsprechen, dessen EU-

Typgenehmigung nicht mehr gültig ist, zugelassen, verkauft und in Betrieb genommen werden.

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

2. Absatz 1 gilt bei vollständigen Fahrzeugen für einen Zeitraum von 12, bei vervollständigten Fahrzeugen für einen Zeitraum von 18 Monaten ab dem Tag des Ablaufs der Gültigkeit der EG-Typgenehmigung.
3. Ein Hersteller, der die Bestimmung des Absatzes 1 in Anspruch nehmen will, muss dies bei der zuständigen Behörde jedes von der Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge betroffenen Mitgliedstaats beantragen. In diesem Antrag ist darzulegen, aus welchen technischen oder wirtschaftlichen Gründen die Fahrzeuge den neuen technischen Anforderungen nicht entsprechen können.

Die betroffenen zuständigen Behörden entscheiden innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Antrags, ob und für welche Stückzahl sie die Zulassung dieser Fahrzeuge in ihrem Hoheitsgebiet gestatten.

4. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Zahl der Fahrzeuge, die nach diesem Artikel zugelassen oder in Betrieb genommen werden sollen, wirksam überwacht wird.
5. Dieser Artikel ist nur anwendbar, wenn die Produktion aufgrund des Erlöschens der Gültigkeit der Typgenehmigung in dem in Artikel 23 Absatz 2 Buchstabe a genannten Fall eingestellt wurde.

Artikel 35

Verkauf und Inbetriebnahme von Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten

1. Bauteile oder selbstständige technische Einheiten dürfen nur dann verkauft und in Betrieb genommen werden, wenn sie den Anforderungen der in Anhang I aufgeführten einschlägigen Rechtsakte entsprechen und nach Artikel 25 ordnungsgemäß gekennzeichnet sind.
2. Absatz 1 gilt nicht für Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die speziell für Neufahrzeuge konstruiert und gebaut sind, die nicht unter diese Verordnung fallen.
3. Abweichend von Absatz 1 können die Mitgliedstaaten den Verkauf und die Inbetriebnahme von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten gestatten, die gemäß Artikel 26 von der Anwendung einer oder mehrerer Bestimmungen dieser Verordnung ausgenommen wurden oder für den Einbau in Fahrzeuge bestimmt sind, für die nach den Artikeln 28 oder 29 eine Genehmigung erteilt wurde, die die Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten selbst betrifft.

4. Abweichend von Absatz 1 und soweit in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist, können die Mitgliedstaaten den Verkauf und die Inbetriebnahme von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten gestatten, die für den Einbau in Fahrzeuge bestimmt sind, für die zum Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme weder nach dieser Verordnung noch nach der Richtlinie 2003/37/EG eine EU-Typgenehmigung erforderlich war.

KAPITEL XIII SCHUTZKLAUSELN

Artikel 36

Mit dieser Verordnung übereinstimmende Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten

1. Stellt eine nationale Behörde fest, dass neue Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten ein erhebliches Risiko für die Sicherheit im Straßenverkehr darstellen, die Umwelt oder die öffentliche Gesundheit ernsthaft gefährden oder im Falle von Zugmaschinen ein erhebliches Risiko für die Sicherheit am Arbeitsplatz darstellen, obwohl sie den für sie geltenden Anforderungen entsprechen oder ordnungsgemäß gekennzeichnet sind, so kann diese nationale Behörde die Zulassung solcher Fahrzeuge oder den Verkauf oder die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten in ihrem Hoheitsgebiet für eine Dauer von höchstens sechs Monaten untersagen.

In einem solchen Fall unterrichtet die betreffende nationale Behörde unverzüglich den Hersteller, die nationalen Behörden der anderen Mitgliedstaaten und die Kommission unter Angabe der Gründe für ihre Entscheidung und teilt insbesondere mit, ob ihre Entscheidung auf Folgendes zurückzuführen ist:

- a) Mängel der einschlägigen Rechtsakte oder
 - b) die mangelhafte Anwendung der einschlägigen Anforderungen.
2. Die Kommission hört die betreffenden Parteien, insbesondere die Genehmigungsbehörde, die die Typgenehmigung erteilt hat, an, um ihren Beschluss vorzubereiten.
 3. Wurden die in Absatz 1 genannten Maßnahmen mit Mängeln der einschlägigen Rechtsakte begründet, so schlägt die Kommission geeignete Maßnahmen wie folgt vor:
 - a) Handelt es sich um delegierte Rechtsakte, ändert die Kommission diese Rechtsakte entsprechend.

- b) Handelt es sich um UN/ECE-Regelungen, schlägt die Kommission gemäß dem nach dem Geänderten Übereinkommen von 1958 geltenden Verfahren die erforderlichen Änderungen an den betreffenden UN/ECE-Regelungen vor.
4. Wurden die in Absatz 1 genannten Maßnahmen mit der mangelhaften Anwendung der einschlägigen Anforderungen begründet, so unternimmt die Kommission die notwendigen Schritte, um die Einhaltung der Anforderungen durch die betreffende Genehmigungsbehörde sicherzustellen. Die Genehmigungsbehörden sämtlicher Mitgliedstaaten werden von solchen Schritten in Kenntnis gesetzt.

Artikel 37

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

1. Stimmen neue Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die mit einer Übereinstimmungsbescheinigung oder einem Genehmigungszeichen versehen sind, nicht mit dem Typ überein, für den die Genehmigung erteilt wurde, so ergreift die nationale Behörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, die notwendigen Maßnahmen, einschließlich eines Entzugs der Typgenehmigung, um sicherzustellen, dass die hergestellten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten mit dem jeweils genehmigten Typ in Übereinstimmung gebracht werden. Sie setzt die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten innerhalb von 20 Arbeitstagen von diesen Maßnahmen in Kenntnis.
2. Für die Zwecke des Absatzes 1 gelten Abweichungen von den Angaben im EU-Typgenehmigungsbogen oder in der Beschreibungsmappe als Nichtübereinstimmung mit dem genehmigten Typ. Eine Abweichung des Fahrzeugs vom genehmigten Typ liegt nicht vor, wenn die nach den einschlägigen Rechtsakten zulässigen Toleranzen eingehalten werden.
3. Weist eine nationale Genehmigungsbehörde eines anderen Mitgliedstaates nach, dass neue Fahrzeuge, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die mit einer Übereinstimmungsbescheinigung oder einem Genehmigungszeichen versehen sind, nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmen, so kann sie die nationale Behörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, auffordern, sich zu vergewissern, dass die hergestellten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten weiterhin mit dem jeweils genehmigten Typ übereinstimmen. Bei Erhalt einer derartigen Aufforderung ergreift die nationale Behörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, möglichst bald, auf jeden Fall aber innerhalb von 60 Arbeitstagen ab dem Datum der Aufforderung die hierzu notwendigen Maßnahmen.
4. Die Genehmigungsbehörde fordert die nationale Behörde, die die EU-Typgenehmigung für das System, das Bauteil, die selbstständige technische Einheit oder das unvollständige Fahrzeug erteilt hat, in folgenden Fällen auf, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die hergestellten Fahrzeuge wieder mit dem genehmigten Typ in Übereinstimmung gebracht werden:

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

Bei Erhalt einer derartigen Aufforderung ergreift die betroffene nationale Behörde möglichst bald, auf jeden Fall aber innerhalb von 60 Arbeitstagen ab dem Datum der Aufforderung die hierzu notwendigen Maßnahmen, erforderlichenfalls unter Mitwirkung des auffordernden Mitgliedstaats.

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

5. Die Genehmigungsbehörden unterrichten einander innerhalb von 20 Arbeitstagen über jeden Entzug einer EU-Typgenehmigung und die Gründe hierfür.
6. Bestreitet die nationale Behörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, die ihr gemeldete Nichtübereinstimmung, so bemühen sich die betroffenen Mitgliedstaaten um die Beilegung des Streitfalls. Die Kommission wird laufend darüber unterrichtet und führt erforderlichenfalls geeignete Konsultationen durch, um eine Lösung herbeizuführen.

Artikel 38

Teile und Ausrüstungen, von denen ein erhebliches Risiko für das einwandfreie Funktionieren wesentlicher Systeme ausgeht

1. Der Verkauf, das Anbieten zum Verkauf oder die Inbetriebnahme von Teilen oder Ausrüstungen, von denen ein erhebliches Risiko für das einwandfreie Funktionieren von Systemen ausgehen kann, die für die Sicherheit des Fahrzeugs oder für seine Umweltwerte von wesentlicher Bedeutung sind, wird untersagt, es sei denn, für die Teile oder Ausrüstungen wurde von einer Genehmigungsbehörde eine Autorisierung gemäß Absatz 4 und Artikel 39 Absätze 1 und 2 erteilt.

Die Kommission erstellt eine Liste derartiger Teile oder Ausrüstungen nach dem in Artikel 57 genannten Verfahren und berücksichtigt dabei die verfügbaren Informationen zu den nachstehenden Aspekten:

- a) Vorhandensein eines erheblichen Risikos für die Sicherheit oder die Umweltwerte von Fahrzeugen, die mit den in Betracht kommenden Teilen oder Ausrüstungen ausgestattet sind, und
 - b) Auswirkungen, die eine eventuelle Autorisierungspflicht für Teile und Ausrüstungen aufgrund dieses Artikels für Verbraucher und Hersteller im Zubehör- und Ersatzteilmarkt hätte.
2. Absatz 1 findet keine Anwendung auf Originalteile und -ausrüstungen und auf Teile oder Ausrüstungen, die gemäß einem der in Anhang I aufgeführten Rechtsakte typgenehmigt wurden, es sei denn, dass sich die Genehmigung auf andere als die in Absatz 1 erfassten Aspekte bezieht.
 3. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gegebenenfalls gemäß Artikel 57 einen delegierten Rechtsakt zu erlassen, gemäß dem die in Unterabsatz 1 genannten Teile und Ausrüstungen bei ihrem Inverkehrbringen zu kennzeichnen sind.
 4. Die in Absatz 1 Unterabsatz 2 genannte Auflistung kann aktualisiert werden, und das Muster und das Nummerierungssystem der in Absatz 4 genannten Bescheinigung sowie die Aspekte, die das Verfahren, die Anforderungen für solche Teile, die Kennzeichnung, die Verpackung und die entsprechenden Prüfungen betreffen, können in dem erforderlichen Umfang nach dem in Artikel 57 genannten Verfahren festgelegt werden.
 5. Diese Anforderungen können auf die in Anhang I aufgeführten Rechtsakte gegründet sein oder in einem Vergleich zwischen dem betreffenden Teil oder der betreffenden Ausrüstung und den Leistungswerten des Originalfahrzeugs bzw. dessen Teilen bestehen. In diesen Fällen muss mit den Anforderungen sichergestellt werden, dass die Teile oder Ausrüstungen das Funktionieren der Systeme, die für die Sicherheit des Fahrzeugs oder seine Umweltwerte von wesentlicher Bedeutung sind, nicht beeinträchtigen.

Artikel 39

Teile und Ausrüstungen, von denen ein erhebliches Risiko für das einwandfreie Funktionieren wesentlicher Systeme ausgeht – weitere Anforderungen

1. Für die Zwecke von Artikel 38 Absatz 1 Unterabsatz 1 legt der Hersteller von Teilen oder Ausrüstungen der Genehmigungsbehörde einen von einem benannten Technischen Dienst erstellten Prüfbericht vor, mit dem bescheinigt wird, dass die Teile oder Ausrüstungen, für die eine Autorisierung beantragt wird, die in Absatz 3 genannten Anforderungen erfüllen. Der Hersteller darf je Typ und Teil nur einen einzigen Antrag bei nur einer einzigen Genehmigungsbehörde einreichen.

Der Antrag muss Angaben zum Hersteller der Teile oder Ausrüstungen, Angaben zum Typ, die Identifizierungs- und Teilnummern der Teile oder Ausrüstungen, für die eine Autorisierung beantragt wird, sowie den Namen des Fahrzeugherstellers, die Typbezeichnung des Fahrzeugs und gegebenenfalls das Baujahr oder alle sonstigen

Informationen enthalten, die die Identifizierung des Fahrzeugs ermöglichen, das mit den betreffenden Teilen oder Ausrüstungen ausgestattet werden soll.

Ist die Genehmigungsbehörde unter Berücksichtigung des Prüfberichts und weiterer Nachweise zu der Überzeugung gelangt, dass die betreffenden Teile oder Ausrüstungen den in Absatz 3 genannten Anforderungen entsprechen, so stellt sie dem Hersteller ohne Verzögerung eine Bescheinigung aus. Mit der Bescheinigung werden der Verkauf der Teile oder Ausrüstungen, das Anbieten der Teile oder Ausrüstungen zum Verkauf oder die Ausstattung von Fahrzeugen mit diesen Teilen oder Ausrüstungen vorbehaltlich des Absatzes 2 Unterabsatz 2 in der Gemeinschaft erlaubt.

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

Der Hersteller ist dafür verantwortlich, dass die Teile und Ausrüstungen jederzeit unter den Bedingungen hergestellt werden, aufgrund deren die Bescheinigung ausgestellt wurde.

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

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

4. Alle Meinungsverschiedenheiten zwischen Genehmigungsbehörden verschiedener Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit den in Absatz 4 genannten Bescheinigungen werden der Kommission zur Kenntnis gebracht. Nach Anhörung der Genehmigungsbehörden ergreift die Kommission geeignete Maßnahmen zur Beilegung der Meinungsverschiedenheiten, was erforderlichenfalls auch die Aufforderung zum Entzug der Autorisierung einschließen kann.
5. Solange die in Absatz 1 Unterabsatz 2 genannte Liste nicht erstellt ist, dürfen die Mitgliedstaaten ihre nationalen Bestimmungen über Teile und Ausrüstungen beibehalten, die das einwandfreie Funktionieren von Systemen, die für die Sicherheit des Fahrzeugs oder seine Umweltwerte von wesentlicher Bedeutung sind, beeinträchtigen können.

Artikel 40
Rückruf von Fahrzeugen

1. Muss ein Hersteller, dem eine EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge erteilt wurde, bereits verkaufte, zugelassene oder in Betrieb genommene Fahrzeuge gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008³⁷ zurückrufen, weil
 - von einem System, einem Bauteil oder einer selbstständigen technischen Einheit, mit denen diese Fahrzeuge ausgerüstet sind, unabhängig davon, ob sie nach dieser Verordnung ordnungsgemäß genehmigt sind,
 - oder von einem Teil, für das keine besonderen Anforderungen im Typgenehmigungsrecht bestehen, ein erhebliches Risiko für die Verkehrssicherheit, die Arbeitssicherheit, die öffentliche Gesundheit oder die Umwelt ausgeht, so teilt dieser Hersteller dies unverzüglich der Genehmigungsbehörde mit, die die Genehmigung für die Fahrzeuge erteilt hat.
2. Der Hersteller muss der Genehmigungsbehörde Abhilfemaßnahmen vorschlagen, die geeignet sind, das in Absatz 1 genannte Risiko zu beseitigen. Die Genehmigungsbehörde unterrichtet die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten unverzüglich über die vorgeschlagenen Maßnahmen.

Die Genehmigungsbehörden stellen sicher, dass diese Maßnahmen in ihren jeweiligen Gebieten wirksam umgesetzt werden.

3. Ist die betreffende Genehmigungsbehörde der Ansicht, dass die Maßnahmen nicht ausreichen oder zu langsam umgesetzt werden, so teilt sie dies unverzüglich der Genehmigungsbehörde mit, die die EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge erteilt hat.

Daraufhin informiert die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge erteilt hat, den Hersteller. Wenn der Hersteller keine wirksamen Abhilfemaßnahmen vorschlägt und durchführt, ergreift die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, alle erforderlichen Schutzmaßnahmen bis hin zum Entzug der EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge. Im Falle des Entzugs der EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge unterrichtet die Genehmigungsbehörde innerhalb von 20 Arbeitstagen per Einschreiben oder mit gleichwertigen elektronischen Mitteln den Hersteller, die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten und die Kommission.

³⁷ ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30.

*Artikel 41**Bekanntgabe von Entscheidungen und Rechtsbehelfe*

Jede Entscheidung aufgrund dieser Verordnung und jede Entscheidung, durch die eine EU-Typgenehmigung verweigert oder entzogen, die Zulassung verweigert oder ein Verkaufsverbot ausgesprochen wird, ist genau zu begründen. Jede Entscheidung ist den Beteiligten unter Angabe der in dem betreffenden Mitgliedstaat nach geltendem Recht vorgesehenen Rechtsbehelfe und der Rechtsbehelfsfristen bekannt zu geben.

KAPITEL XIV INTERNATIONALE REGELUNGEN

*Artikel 42**Für die EU-Typgenehmigung erforderliche UN/ECE-Regelungen*

1. UN/ECE-Regelungen, denen die Union beigetreten ist und die in Anhang I aufgeführt sind, sind zu den gleichen Bedingungen wie die delegierten Rechtsakte gemäß dieser Verordnung Bestandteil der EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge. Sie gelten für die in den entsprechenden Spalten der Tabelle in Anhang I aufgeführten Fahrzeugklassen.
2. Hat die Union beschlossen, eine UN/ECE-Regelung gemäß Artikel 4 Absatz 4 des Beschlusses 97/836/EG³⁸ im Rahmen der EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge verbindlich anzuwenden, so werden die Anhänge dieser Verordnung nach dem in Artikel 56 Absatz 2 genannten Verfahren entsprechend geändert. In dem Rechtsakt zur Änderung der Anhänge dieser Verordnung werden auch die Termine angegeben, ab denen die UN/ECE-Regelung oder ihre Änderungen verbindlich gelten.

*Artikel 43**UN/ECE-Regelungen und EU-Typgenehmigung für Kleinserienfahrzeuge*

1. Die in Anhang I aufgeführten UN/ECE-Regelungen werden als gleichwertig mit den entsprechenden delegierten Rechtsakten anerkannt, sofern sie denselben Geltungsbereich und Gegenstand betreffen.
2. Die Genehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten erkennen die nach diesen UN/ECE-Regelungen erteilten Genehmigungen und gegebenenfalls die damit zusammenhängenden Genehmigungszeichen anstelle der Genehmigungen und Genehmigungszeichen an, die gemäß dieser Verordnung und ihren delegierten Rechtsakten erteilt wurden.

³⁸ ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78.

3. Hat die Gemeinschaft beschlossen, für die Zwecke des Absatzes 1 eine neue oder geänderte UN/ECE-Regelung anzuwenden, so wird der Anhang I nach dem in Artikel 56 Absatz 2 genannten Verfahren entsprechend aktualisiert.

Artikel 44

Gleichwertigkeit mit anderen Regelungen

1. Im Rahmen mehrseitiger oder zweiseitiger Übereinkünfte zwischen der Gemeinschaft und Drittländern kann der Rat auf Vorschlag der Kommission mit qualifizierter Mehrheit die Gleichwertigkeit zwischen den Bedingungen oder Bestimmungen für die EU-Typgenehmigung von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten gemäß dieser Verordnung einerseits und den Verfahren von internationalen Regelungen oder Drittlandregelungen andererseits anerkennen.
2. Die vollständigen Prüfberichte auf der Grundlage der in Anhang I aufgeführten Normen-Kodizes der OECD, die gemäß den allgemeinen Regeln der OECD gebilligt wurden, werden als den Prüfberichten gleichwertig anerkannt, die nach dieser Verordnung oder den Einzelverordnungen ausgestellt werden.

KAPITEL XV

TECHNISCHE INFORMATIONEN

Artikel 45

Für Nutzer bestimmte Informationen

1. Technische Informationen des Herstellers in Bezug auf Angaben, die in dieser Verordnung oder in den in Anhang I aufgeführten Durchführungsrechtsakten oder delegierten Rechtsakten vorgesehen sind, dürfen nicht von den Angaben abweichen, die von der Genehmigungsbehörde genehmigt worden sind.
2. Wenn ein in Anhang I aufgeführter Durchführungsrechtsakt oder delegierter Rechtsakt dies vorsieht, stellt der Hersteller den Nutzern alle relevanten Informationen und erforderlichen Anweisungen zur Verfügung, aus denen alle mit einem Fahrzeug, einem Bauteil oder einer selbstständigen technischen Einheit verbundenen besonderen Nutzungsbedingungen oder Nutzungseinschränkungen zu ersehen sind.

Diese Informationen sind in den Amtssprachen des Mitgliedstaates abzufassen, in dem das Fahrzeug verkauft wird. Sie sind in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde in die Betriebsanleitung aufzunehmen.

*Artikel 46**Für Hersteller von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten bestimmte Informationen*

1. Der Fahrzeughersteller muss den Herstellern von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten alle Angaben, gegebenenfalls auch Zeichnungen, zur Verfügung stellen, die in dem in Anhang I aufgeführten delegierten Rechtsakt genannt sind und für die EU-Typgenehmigung von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten oder für den Erhalt einer Autorisierung nach Artikel 38 benötigt werden.

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

2. Ist ein Hersteller von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten Inhaber eines EU-Typgenehmigungsbogens, in dem nach Artikel 17 Absatz 4 auf Nutzungseinschränkungen und/oder besondere Einbauvorschriften hingewiesen wird, so stellt er dem Fahrzeughersteller alle diesbezüglichen Informationen zur Verfügung.

Wenn ein in Anhang I aufgeführter delegierter Rechtsakt dies vorsieht, fügt der Hersteller von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten den von ihm hergestellten Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten Hinweise auf Nutzungseinschränkungen und/oder besondere Einbauvorschriften bei.

KAPITEL XVI**Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen***Artikel 47**Pflichten des Herstellers*

1. Der Hersteller gewährt unabhängigen Marktteilnehmern über das Internet uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen auf leicht und unverzüglich zugängliche Weise. Insbesondere sollte dieser Zugang so gestaltet sein, dass gegenüber dem Zugang der autorisierten Händler und Reparaturbetriebe oder der Informationsbereitstellung für diese keine Diskriminierung der unabhängigen Marktteilnehmer stattfindet.

Diese Informationen umfassen auch sämtliche Angaben, die für den Einbau von Teilen oder Ausrüstung in ein Fahrzeug erforderlich sind.

2. Der Hersteller stellt unabhängigen Marktteilnehmern und autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben Weiterbildungsmaterial zur Verfügung.
3. Die in Absatz 1 genannten Informationen umfassen mindestens alle folgenden Elemente:

- a) die eindeutige Fahrzeug-Identifizierungsnummer,
 - b) Servicehandbücher mit Reparatur- und Wartungsaufzeichnungen,
 - c) technische Anleitungen,
 - d) Informationen über Bauteile und Diagnose (z. B. untere und obere Grenzwerte für Messungen),
 - e) Schaltpläne,
 - f) die Fehlercodes des Diagnosesystems einschließlich herstellerspezifischer Codes,
 - g) die für den Fahrzeugtyp geltende Kennnummer der Softwarekalibrierung,
 - h) Informationen über Spezialwerkzeuge und -geräte und mithilfe herstellerspezifischer Einrichtungen übermittelte Information
 - i) Informationen über Datenspeicherung und bidirektionale Kontroll- und Prüfdaten,
 - j) Arbeitseinheiten.
4. Autorisierte Händler oder Reparaturbetriebe, die zum Vertriebsnetz eines Fahrzeugherstellers gehören, gelten im Sinne dieser Verordnung insoweit als unabhängige Marktteilnehmer, als sie Wartungs- und Reparaturarbeiten an Fahrzeugen ausführen, die nicht von dem Hersteller stammen, zu dessen Vertriebsnetz sie gehören.
5. Reparatur- und Wartungsinformationen müssen außer während der Wartung des Informationssystems jederzeit zur Verfügung stehen.
6. Für die Zwecke der Herstellung und Instandhaltung von OBD-kompatiblen Ersatzteilen, für die Instandhaltung benötigten Teilen und Diagnose- und Prüfgeräten stellt der Fahrzeughersteller den betroffenen Herstellern oder Reparaturbetrieben von Bauteilen und Diagnose- und Prüfgeräten diskriminierungsfrei die einschlägigen OBD- sowie Reparatur- und Wartungsinformationen zur Verfügung.
7. Für die Zwecke der Entwicklung und Herstellung von Fahrzeugausrüstungen für mit alternativen Kraftstoffen betriebene Zugmaschinen stellt der Fahrzeughersteller den betroffenen Herstellern, Einbaubetrieben und Reparaturbetrieben von Ausrüstungen für mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge die einschlägigen OBD- sowie Reparatur- und Wartungsinformationen diskriminierungsfrei zur Verfügung.
8. Beantragt ein Hersteller für ein Fahrzeug die EU-Typgenehmigung oder die nationale Typgenehmigung, so muss er der Genehmigungsbehörde die Einhaltung dieser Verordnung bezüglich der in diesem Artikel genannten Informationen nachweisen.

Steht diese Information zu diesem Zeitpunkt nicht zur Verfügung oder entspricht sie nicht dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen, so stellt der Hersteller die fehlende Information innerhalb von sechs Monaten nach Erteilung der Typgenehmigung zur Verfügung.

9. Wird die Einhaltung dieser Verordnung innerhalb dieser Frist nicht nachgewiesen, so trifft die Genehmigungsbehörde geeignete Maßnahmen, um für die Einhaltung dieser Verordnung zu sorgen.
10. Der Hersteller macht Änderungen und Ergänzungen seiner Reparatur- und Wartungsinformation im Internet zum selben Zeitpunkt zugänglich, zu dem er sie seinen autorisierten Reparaturbetrieben zur Verfügung stellt.
11. Werden Reparatur- und Wartungsaufzeichnungen über ein Fahrzeug in einer zentralen Datenbank des Fahrzeugherstellers oder in einer für diesen unterhaltenen zentralen Datenbank gespeichert, haben unabhängige Reparaturbetriebe unentgeltlichen Zugang zu derartigen Aufzeichnungen und haben die Möglichkeit, Informationen über von ihnen durchgeführte Reparatur- und Wartungsarbeiten einzugeben.
12. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 57 einen delegierten Rechtsakt zu erlassen, in dem die ausführlichen Anforderungen für den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen festgelegt werden, insbesondere technische Spezifikationen darüber, wie Fahrzeugreparatur- und Wartungsinformationen bereitzustellen sind.

Artikel 48

Aufteilung der Pflichten bei mehreren Typgenehmigungsinhabern

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

Der Endhersteller ist für die Übermittlung von Informationen über das gesamte Fahrzeug an unabhängige Marktteilnehmer verantwortlich.

Artikel 49

Gebühren für den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen

1. Der Hersteller kann für den Zugang zu der unter diese Verordnung fallenden Reparatur- und Wartungsinformationen eine angemessene und verhältnismäßige Gebühr erheben.
2. Eine Gebühr ist nicht angemessen oder verhältnismäßig, wenn sie eine abschreckende Wirkung zeigt, indem der Umfang der Nutzung durch unabhängige Marktteilnehmer

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

Artikel 50
Sanktionen

1. Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße von Herstellern gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen fest und treffen die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften bis zum [6 Monate nach Veröffentlichung dieser Verordnung] mit und melden ihr unverzüglich spätere Änderungen.
2. Zu den Verstößen, die Sanktionen nach sich ziehen, gehören:
 - a) Abgabe falscher Erklärungen während der Genehmigungsverfahren oder Verfahren, die zu einem Rückruf führen,
 - b) Verfälschung von Prüfergebnissen für die Typgenehmigung oder die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge,
 - c) Vorenthaltung von Daten oder technischen Spezifikationen, die zu einem Rückruf oder einem Entzug der Typgenehmigung führen könnten,
 - d) Verwendung von Abschaltvorrichtungen,
 - e) Verweigerung des Zugangs zu Informationen.

KAPITEL XVII
BENENNUNG UND NOTIFIZIERUNG VON TECHNISCHEN
DIENTEN

Artikel 51
Benennung von Technischen Diensten

1. Die von den nationalen Behörden für die Zwecke dieses Artikels benannten Technischen Dienste müssen die Bestimmungen dieser Verordnung einhalten.
2. Die Technischen Dienste führen die Genehmigungsprüfungen oder Kontrollen, die in dieser Verordnung oder einem der in Anhang I aufgeführten Rechtsakte festgelegt sind, selbst durch oder beaufsichtigen diese, es sei denn, dass alternative Verfahren zugelassen sind. Die Technischen Dienste dürfen nur die Prüfungen oder Kontrollen durchführen, für die sie ordnungsgemäß benannt wurden.

3. Die Technischen Dienste werden entsprechend ihrem Zuständigkeitsbereich in eine oder mehrere der folgenden fünf Tätigkeitskategorien eingestuft:
 - a) Kategorie A: Technische Dienste, die die Prüfungen, die in dieser Verordnung und in den in Anhang I aufgeführten Rechtsakten genannt sind, in eigenen Einrichtungen durchführen;
 - b) Kategorie B: Technische Dienste, die die Prüfungen, die in dieser Verordnung und in den in Anhang I aufgeführten Rechtsakten genannt sind und in Einrichtungen des Herstellers oder eines Dritten durchgeführt werden, beaufsichtigen;
 - c) Kategorie C: Technische Dienste, die die Verfahren des Herstellers zur Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion bewerten und regelmäßig überwachen;
 - d) Kategorie D: Technische Dienste, die Prüfungen oder Kontrollen im Rahmen der Überwachung der Übereinstimmung der Produktion beaufsichtigen oder durchführen;
 - e) Kategorie E: Technische Dienste, die mit Einzelgenehmigungen beauftragt sind.
4. Die Technischen Dienste müssen einschlägige Fähigkeiten, spezifisches Fachwissen und Erfahrungen in den speziellen Bereichen nachweisen, die von dieser Verordnung und den in Anhang I aufgeführten Rechtsakten erfasst werden. Die Technischen Dienste halten die in dem delegierten Rechtsakt festgelegten Normen ein, die für die von ihnen durchgeführten Tätigkeiten relevant sind. Ihre Einhaltung ist für die letzte Stufe eines in Artikel 32 Absatz 1 genannten Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens jedoch nicht erforderlich.
5. Eine Genehmigungsbehörde darf für eine oder mehrere der in Absatz 3 genannten Tätigkeiten als Technischer Dienst benannt werden.
6. Ein Hersteller oder ein in seinem Auftrag handelnder Auftragnehmer darf hinsichtlich der technischen Anforderungen, für die die Selbstprüfung in einem delegierten Rechtsakt gemäß dieser Verordnung zugelassen wird, lediglich als Technischer Dienst für Tätigkeiten der Kategorie A benannt werden.
7. Technische Dienste eines Drittlandes, bei denen es sich nicht um nach Absatz 6 benannte Dienste handelt, dürfen nur im Rahmen einer zweiseitigen Übereinkunft zwischen der Union und dem betreffenden Drittland im Einklang mit Artikel 53 notifiziert werden.
8. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 57 einen delegierten Rechtsakt zu erlassen, in dem die Normen, die die Technischen Dienste einzuhalten haben, sowie das Verfahren zur Bewertung der Technischen Dienste festgelegt werden, um sicherzustellen, dass diese Dienste in allen Mitgliedstaaten dasselbe hohe Leistungsniveau aufweisen.

Artikel 52

Bewertung der Fähigkeiten der Technischen Dienste

1. Die in Artikel 51 genannten Fähigkeiten sind durch einen von einer zuständigen Behörde erstellten Bewertungsbericht nachzuweisen. Dieser Bericht kann eine von einer Akkreditierungsstelle erstellte Akkreditierungsbescheinigung beinhalten.
2. Die Bewertung, auf die sich der in Absatz 1 genannte Bericht stützt, wird gemäß den Bestimmungen durchgeführt, die in einem delegierten Rechtsakt nach Artikel 51 Absatz 8 gemäß dieser Verordnung festgelegt werden. Der Bewertungsbericht wird nach höchstens drei Jahren überprüft.
3. Der Bewertungsbericht wird der Kommission auf Anforderung übermittelt.
4. Die Genehmigungsbehörde, die als Technischer Dienst benannt werden will, weist die Einhaltung der Vorschriften anhand entsprechender Unterlagen nach. Diese Unterlagen können aus einer Bewertung bestehen, die von Bewertern durchgeführt wird, die in keinerlei Verbindung mit der bewerteten Tätigkeit stehen. Diese Bewerter können derselben Organisation angehören, sofern sie in verwaltungstechnischer Hinsicht von dem Personal, das die bewertete Tätigkeit durchführt, unabhängig sind.
5. Ein Hersteller oder ein in seinem Auftrag handelnder Auftragnehmer, der als Technischer Dienst benannt wurde, hat die einschlägigen Bestimmungen dieses Artikels einzuhalten.

Artikel 53

Notifizierungsverfahren

1. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission den Namen, die Anschrift einschließlich der E-Mail-Adresse, die Namen der zuständigen Personen und die Tätigkeitskategorie(n) eines jeden benannten Technischen Dienstes. Sie notifizieren der Kommission alle anschließenden Änderungen dieser Angaben. Bei der Notifizierung ist anzugeben, für welche in Anhang I aufgeführten Aspekte die Technischen Dienste benannt wurden.
2. Ein Technischer Dienst darf die in Artikel 50 beschriebenen Tätigkeiten für die Zwecke der Typgenehmigung nur dann für den Mitgliedstaat, der ihn benannt hat, durchführen, wenn er der Kommission zuvor notifiziert wurde.
3. Ein und derselbe Technische Dienst kann von mehreren Mitgliedstaaten ungeachtet der Kategorie der von ihm durchgeführten Tätigkeiten benannt und notifiziert werden.
4. Ist es in Anwendung eines in Anhang I aufgeführten Rechtsakts erforderlich, eine bestimmte Organisation oder zuständige Stelle, deren Tätigkeit nicht in Artikel 51 erfasst ist, aufgrund des betreffenden Rechtsakts zu benennen, so erfolgt die Notifizierung gemäß diesem Artikel.

5. Die Kommission veröffentlicht die Liste der Genehmigungsbehörden und Technischen Dienste mit den dazugehörigen Angaben auf ihrer Website.

KAPITEL XVIII

DURCHFÜHRUNGSMASSNAHMEN UND BEFUGNISÜBERTRAGUNG

Artikel 54 *Durchführungsmaßnahmen*

Zur Festlegung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung erlässt die Kommission gemäß dem Verfahren des Artikels 55 Durchführungsrechtsakte mit Durchführungsmaßnahmen zu den nachstehenden Elementen:

1. die im Einzelnen für die Typgenehmigungsverfahren vorgesehenen Vorkehrungen gemäß Artikel 10 Absatz 6 dieser Verordnung,
2. Muster für die Beschreibungsmappe und den Beschreibungsbogen gemäß Artikel 12 Absatz 1 dieser Verordnung,
3. ein Nummerierungssystem für die EU-Typgenehmigungsbögen gemäß Artikel 15 dieser Verordnung,
4. ein Muster für einen EU-Typgenehmigungsbogen gemäß Artikel 15 Absatz 5 dieser Verordnung,
5. ein Muster für die Aufstellung der EU-Typgenehmigungen für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten gemäß Artikel 16 Absatz 5 dieser Verordnung,
6. ein Muster für die Aufstellung der anwendbaren Anforderungen oder Rechtsakte gemäß Artikel 16 Absatz 6 dieser Verordnung,
7. die im Einzelnen in Bezug auf die Übereinstimmung der Produktion vorgesehenen Vorkehrungen gemäß Artikel 19 dieser Verordnung,
8. ein Muster für eine Übereinstimmungsbescheinigung gemäß Artikel 24 dieser Verordnung;
9. ein Muster für das EU-Typgenehmigungszeichen gemäß Artikel 25 dieser Verordnung.

Artikel 55
Ausschuss

1. Die Kommission wird von einem als „Technischer Ausschuss — Landwirtschaftliche Fahrzeuge“ (TC-AV) bezeichneten Ausschuss unterstützt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8. Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.
3. Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 56
Änderung der Anhänge

1. Die Kommission kann mit Hilfe delegierter Rechtsakte gemäß den Artikeln 57, 58 und 59 Änderungen der Anhänge dieser Verordnung vornehmen.
2. Werden in Anwendung des Beschlusses 97/836/EG neue UN/ECE-Regelungen oder Änderungen bestehender UN/ECE-Regelungen, denen die Union beigetreten ist, verabschiedet, so ändert die Kommission mit Hilfe delegierter Rechtsakte gemäß den Artikeln 57, 58 und 59 den Anhang I zu dieser Verordnung entsprechend.

Artikel 57
Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass der in Artikel 7 Absatz 4, Artikel 8 Absatz 4, Artikel 9 Absatz 5, Artikel 18 Absatz 7, Artikel 38 Absätze 1, 2 und 3, Artikel 47 Absatz 10, Artikel 51 Absatz 8 und in Artikel 56 genannten delegierten Rechtsakte wird der Kommission auf unbestimmte Zeit übertragen.
2. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, teilt sie dies dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig mit.
3. Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den in Artikel 58 und Artikel 59 festgelegten Bedingungen.

Artikel 58
Widerruf der Befugnisübertragung

1. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 7 Absatz 4, Artikel 8 Absatz 4, Artikel 9 Absatz 5, Artikel 18 Absatz 7, Artikel 38 Absätze 1, 2 und 3, Artikel 47 Absatz 10, Artikel 51 Absatz 8 und Artikel 56 kann jederzeit vom Europäischen Parlament oder vom Rat widerrufen werden.

2. Das Organ, das ein internes Verfahren eingeleitet hat, um darüber zu beschließen, ob die Befugnisübertragung widerrufen werden soll, unterrichtet nach Möglichkeit das andere Organ und die Kommission innerhalb angemessener Frist vor der endgültigen Beschlussfassung darüber, welche übertragenen Befugnisse widerrufen werden sollen, und legt die möglichen Gründe hierfür dar.
3. Der Widerrufsbeschluss beendet die Übertragung der in ihm angegebenen Befugnisse. Der Beschluss wird unmittelbar oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit der delegierten Rechtsakte, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt. Der Beschluss wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Artikel 59

Einwände gegen delegierte Rechtsakte

1. Das Europäische Parlament und der Rat können gegen einen delegierten Rechtsakt innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach der Übermittlung Einwände erheben. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um einen Monat verlängert.
2. Haben bis zum Ablauf dieser Frist weder das Europäische Parlament noch der Rat Einwände gegen den delegierten Rechtsakt erhoben oder haben sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat vor diesem Zeitpunkt der Kommission mitgeteilt, dass sie beschlossen haben, keine Einwände zu erheben, so tritt der delegierte Rechtsakt zu dem in seinen Bestimmungen vorgesehenen Datum in Kraft.
3. Erheben das Europäische Parlament oder der Rat Einwände gegen den delegierten Rechtsakt, tritt dieser nicht in Kraft. Das Organ, das Einwände erhebt, erläutert die Gründe für seine Einwände gegen den delegierten Rechtsakt.

KAPITEL XIX SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 60

Übergangsbestimmungen

1. Durch diese Verordnung wird keine EU-Typgenehmigung ungültig, die vor dem in Artikel 64 Absatz 2 genannten Zeitpunkt für Fahrzeuge oder für Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten erteilt wurde.
2. Die Genehmigungsbehörden genehmigen weiterhin Erweiterungen von Genehmigungen für diese Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2003/37/EG und der in Artikel 56 Absatz 2 aufgeführten Richtlinien.

Artikel 61
Bericht

1. Bis zum 1. Januar 2018 unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission über die Anwendung der in dieser Verordnung vorgesehenen Typgenehmigungsverfahren, insbesondere des Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens.
2. Auf der Grundlage der nach Absatz 1 übermittelten Informationen berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 1. Januar 2019 über die Anwendung dieser Verordnung.

Artikel 62
Aufhebung

1. Die Richtlinie 2003/37/EG sowie die Richtlinien 74/347/EWG, 76/432/EWG, 76/763/EWG, 77/537/EWG, 78/764/EWG, 80/720/EWG, 86/297/EWG, 86/298/EWG, 86/415/EWG, 87/402/EWG, 2000/25/EG, 2009/57/EG, 2009/58/EG, 2009/59/EG, 2009/60/EG, 2009/61/EG, 2009/63/EG, 2009/64/EG, 2009/66/EG, 2009/68/EG, 2009/75/EG, 2009/76/EG und 2009/144/EG werden mit Wirkung vom 1. Januar 2014 aufgehoben.
2. Bezugnahmen auf die aufgehobenen Richtlinien gelten als Bezugnahmen auf diese Verordnung und sind in Bezug auf die Richtlinie 2003/37/EG nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang III zu lesen.

Artikel 63
Änderung der Richtlinie 2006/42/EG

Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe e erster Gedankenstrich der Richtlinie 2006/42/EG erhält folgende Fassung:

„– land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, mit Ausnahme der auf diesen Fahrzeugen angebrachten Maschinen,“

Artikel 64
Inkrafttreten

1. Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
2. Sie gilt ab dem 1. Januar 2014.

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 I – Aufstellung der für die Typgenehmigung von Fahrzeugen geltenden Anforderungen

Nr.	Artikel	Gegenstand	Nummer der Vorschrift	MV	Fahrzeugklassen									
					T1	T2	T3	T 4.1	T 4.2	T 4.3	T 5	C	R	S
1	7.2(a)	Kraftstofftank			X	X	X	X	X	X	X	I	n.z.	n.z.
2	7.2(b)	Höchstge- schwindigkeit			X	X	X	X	X	X	X	I	n.z.	n.z.
3	7.2(b)	Bremsanlage		-/Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	7.2(b)	Stabilität			n.z.	n.z.	n.z.	X	n.z.	n.z.	X	n.z.	n.z.	n.z.
5	7.2(b)	Lenkanlagen	ECE 79 Rev. 2	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	n.z.	n.z.
6	7.2(b)	Anhänger- bremsverbindung			X	X	X	X	X	X	X	I	X	X
7	7.2(b)	Geschwindig- keitsregler			X	X	X	X	X	X	X	I	n.z.	n.z.
8	7.2(b)	Geschwindig- keitsbegren- zungseinrich- tungen			n.z.	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.	X	n.z.	n.z.	n.z.
9	7.2(b)	Rückwärtsgang und Geschwindig- keitsmesser			n.z.	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.	X	n.z.	n.z.	n.z.
10	7.2(c)	Sichtfeld und Scheibenwischer	ECE 71	Y	X	X	X	X	X	X	X	I	n.z.	n.z.
11	7.2(c)	Verglasung	ECE 43 Rev. 2 Änd. 3 Erg. 11		X	X	X	X	X	X	n.z.	I	n.z.	n.z.
12	7.2(c)	Verglasung (T5)	92/22/EWG	X	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.	X	n.z.	n.z.	n.z.
13	7.2(c)	Rückspiegel			X	X	n.z.	X	X	X	X	I	n.z.	n.z.
14	7.2(d)	Beleuchtungs- und Lichtsignal- einrichtungen	ECE 1 Rev. 4 Änd. 5; ECE 3 Rev. 3 Änd. 1 Erg. 11; ECE 4 Rev. 4 Erg. 14; ECE 6 Rev. 4 Erg. 17; ECE 7 Rev. 4 Erg. 15; ECE 8 Rev. 4; ECE 19 Rev. 5 Erg. 1; ECE 20 Rev. 3;	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

			ECE 23 Rev. 2 Erg. 15; ECE 38 Rev. 2 Erg. 14; ECE 98 Rev. 1 Erg. 11											
15	7.2(d)	Beleuchtungs- anlagen	ECE 86 Änd. 3 Erg. 4		X	X	X	X	X	X	X	I	X	X
16	7.2(g)	Elektromagne- tische Verträglichkeit	ECE 10 Rev. 3	Y	X	X	X	X	X	X	X	I	n.z.	n.z.
17	7.2(h)	Akustische Warnvorrichtung	ECE 28 Änd. 3	Y	X	X	X	X	X	X	X	I	n.z.	n.z.
18	7.2(k)	Amtliche Kennzeichen			X	X	X	X	X	X	X	I	X	X
19	7.2(k)	Gesetzlich vorge- schriebene Schilder			X	X	X	X	X	X	X		X	X
20	7.2(l)	Abmessungen und Anhängelast			X	X	X	X	X	X	X	I	X	X
21	7.2(l)	Zulässiges Gesamtgewicht			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22	7.2(l)	Belastungs- gewichte			X	X	NA	X	X	X	X	I	n.z.	n.z.
23	7.2(n)	Hinterer Unter- fahrerschutz			n.z.	X	n.z.							
24	7.2(o)	Seitliche Schutz- vorrichtungen			n.z.	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.	X	n.z.	X	n.z.
25	7.2(p)	Ladepritschen			X	X	X	X	X	X	X	I	n.z.	n.z.
26	7.2(q)	Abschleppein- richtung und Rückwärtsgang			X	X	X	X	X	X	X	I	n.z.	n.z.
27	7.2(r)	Betätigungs- einrichtungen			X	X	X	X	X	X	X	I	n.z.	n.z.
28	7.2(s)	Reifen	ECE 106 Änd. 5 Erg. 6		X	X	X	X	X	X	X	n.z.	X	X
29	7.2(t)	Elektromagne- tische Verträglichkeit	ECE 10 Rev. 3	Y	X	X	X	X	X	X	X	I	n.z.	n.z.
30	8.2(a)	ROPS	OECD-Code 3, 2010		X	n.z.	n.z.	X	X	X	X	n.z.	n.z.	n.z.

31	8.2(a)	ROPS	OECD-Code 8, 2010		n.z.	X	n.z.	n.z.						
32	8.2(a)	ROPS (Statische Prüfungen)	OECD-Code 4, 2010		X	X	X	X	X	X	X	X	n.z.	n.z.
33	8.2(a)	ROPS, vorn angebracht (Schmalspurzugmaschinen)	OECD-Code 6, 2010		X	X	X	n.z.	n.z.	n.z.	X	X	n.z.	n.z.
34	8.2(a)	ROPS, hinten angebracht (Schmalspurzugmaschinen)	OECD-Code 7, 2010		n.z.	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.	n.z.	X	n.z.	n.z.	n.z.
35	8.2(b)	FOPS, System zum Schutz gegen herabfallende Gegenstände	OECD-Code 10, 2010		X	X	X	X	X	X	X	I	n.z.	n.z.
36	8.2(c)	Beifahrersitze			X		X	X	X	X	X	I	n.z.	n.z.
37	8.2(d)	Geräuschpegel (innen)			X	X	X	X	X	X	X	X	n.z.	n.z.
38	8.2(e)	Fahrersitz			X	X	X	X	X	X	X	I	n.z.	n.z.
39	8.2(f)	Betätigungsraum und Zugang zum Fahrerplatz			X		X	X	X	X	X	I	n.z.	n.z.
40	8.2(g)	Zapfwellen			X	X	X	X	X	X	X	X	n.z.	n.z.
41	8.2(i)	Schutz von Antriebs-elementen			X	X	X	X	X	X	X	X	n.z.	n.z.
42	8.2(j)	Verankerung der Sicherheitsgurte	OECD Codes 3, 4, 6, 7, 8; 2010		X	X	X	X	X	X	X	X	n.z.	n.z.
43	8.2(k)	Sicherheitsgurte			X	X	X	X	X	X	X	X	n.z.	n.z.
44	8.2(l)	OPS, Schutz gegen das Eindringen von Gegenständen			X	X	X	X	X	X	X	I	n.z.	n.z.
45	8.2(m)	Gefährliche Stoffe			X	X	X	X	X	X	X	X	n.z.	n.z.
46	8.2(n)	Betriebsanleitung			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
47	9.2(a)	Schadstoffemissionen	97/68/EG		X	X	X	X	X	X	X	X	n.z.	n.z.
48	9.2(b)	Geräuschpegel (außen)	ECE 51 Rev. 1 Änd. 4	Y	X	X	X	X	X	X	X	I	n.z.	n.z.

Legende:

X = zutreffend

I = wie für T, je nach Klasse

Y = einschlägige Rechtsakte für Kraftfahrzeuge gelten als gleichwertig

n. z. = nicht zutreffend

MV = die Anwendung der einschlägigen Kfz-Richtlinien unter der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG gilt als gleichwertig

ANHANG II – Höchstzulässige Stückzahlen für Kleinserien und auslaufende Serien

Teil 1 – Höchstzulässige Stückzahlen für Kleinserien

Die Zahl von Fahrzeugen eines Typs, die jährlich in jedem Mitgliedstaat zugelassen, zum Verkauf angeboten oder in Betrieb genommen werden dürfen, ist je nach Fahrzeugklasse wie folgt begrenzt:

Klasse	Stückzahl (je Typ)
T	150
C	50
R	75
S	50

Teil 2 – Höchstzulässige Stückzahlen für auslaufende Serien

Die Zahl der in jedem Mitgliedstaat nach dem Verfahren des Artikels 14 in Verkehr gebrachten Fahrzeuge eines oder mehrerer Typen darf 10 % der Fahrzeuge aller betreffenden Typen nicht überschreiten, die in den zwei vorangegangenen Jahren in diesem Mitgliedstaat in Verkehr gebracht wurden; sie darf jedoch nicht unter 20 liegen.

Die Übereinstimmungsbescheinigung für die nach diesem Verfahren in Verkehr gebrachten Fahrzeuge enthält einen entsprechenden Eintrag.

ANHANG III – Entsprechungstabelle

(gemäß Artikel 56)

Richtlinie 2003/37/EG	Diese Verordnung
-	Artikel 1
Artikel 1	Artikel 2
Artikel 2	Artikel 3
Artikel 3	Artikel 10, 11
Artikel 4	Artikel 12
Artikel 5	Artikel 18 – 21
Artikel 6	Artikel 23, 24
Artikel 7	Artikel 31 – 33
Artikel 8 Absatz 1	Artikel 25 Absatz 1
Artikel 8 Absatz 2	Artikel 27, 28, 32
Artikel 9	Artikel 27, 28
Artikel 10	Artikel 32
Artikel 11	Artikel 25, 26
Artikel 12	Artikel 40, 41
Artikel 13	Artikel 5, 12, 16
Artikel 14	Artikel 35 Absatz 5
Artikel 15	Kapitel XII
Artikel 16	Artikel 35 Absatz 2
Artikel 17	Artikel 35 Absatz 3
Artikel 18	Artikel 38
Artikel 19	Artikel 48
Artikel 20	Artikel 49
Artikel 21	Artikel 4 + Kapitel VII

Artikel 22	-
Artikel 23	Artikel 2 Absatz 3
Artikel 24	Artikel 56
-	Artikel 57
Artikel 25	Artikel 58
Artikel 26	-