

06.10.10

EU - In - U - Vk - Wi

Unterrichtung
durch die Europäische Kommission

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die
Genehmigung von zweirädrigen, dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen sowie über die
entsprechende Marktüberwachung

KOM(2010) 542 endg.

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

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 422/99 = AE-Nr. 992078



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 4.10.2010
KOM(2010) 542 endgültig

2010/0271 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**Verordnung (EU) Nr. .../2010 des Europäischen Parlaments und des Rates über die
Genehmigung von zweirädrigen, dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen sowie über
die entsprechende Marktüberwachung**

(Text von Bedeutung für den EWR)

EN

{SEK(2010) 1151}

{ SEK(2010) 1152}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Der Begriff „Fahrzeuge der Klasse L“ erfasst ein breites Spektrum unterschiedlicher Fahrzeugtypen mit zwei, drei oder vier Rädern, z. B. zwei- und dreirädrige Kleinkrafträder, zwei- und dreirädrige Krafträder und Krafträder mit Beiwagen. Beispiele für vierrädrige Fahrzeuge sind Quads und Leichtkraftfahrzeuge.

Die Typgenehmigungsanforderungen für neue Fahrzeuge der Klasse L sind derzeit in der Richtlinie 2002/24/EG¹ des Europäischen Parlaments und des Rates (Rahmenrichtlinie) festgelegt. Darüber hinaus enthält eine ganze Reihe von Richtlinien, auf die in der Rahmenrichtlinie Bezug genommen wird, ausführliche technische Anforderungen für Fahrzeuge der Klasse L.

Die Kommission hat eine Reihe von Schwachstellen im derzeitigen Typgenehmigungsrecht für Neufahrzeuge der Klasse L ausgemacht, die es zu beheben gilt:

- der Rechtsrahmen ist kompliziert;
- die Emissionen sind hoch und ihr Anteil an den Gesamtemissionen des Straßenverkehrs, die insgesamt abnehmen, nimmt zu;
- es gibt Bedenken bezüglich der funktionalen Sicherheit dieser Fahrzeuge in Zusammenhang mit den Typgenehmigungsanforderungen;
- es gibt keinen Rechtsrahmen für Fahrzeuge, die mit neuer Technik ausgerüstet sind;
- Verkauf und Zulassung bestimmter Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständiger technischer Einheiten, die in die EU eingeführt werden und die bezüglich der funktionalen Sicherheit von Fahrzeugen und/oder des Umweltschutzes nicht mit den derzeitigen Typgenehmigungsanforderungen vereinbar sind.

• Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet

- Rahmenrichtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates 2002/24/EG¹
- Richtlinien:
93/14/EWG² 93/30/EWG³ 93/33/EWG⁴ 93/93/EWG⁵ 95/1/EG⁶
97/24/EG⁷ 2000/7/EG⁸ 2002/51/EG⁹ 2009/62/EG¹⁰ 2009/67/EG¹¹

¹ ABl. L 124 vom 9.5.2002, S. 1.

² ABl. L 121 vom 15.5.1993, S. 1.

³ ABl. L 188 vom 29.7.1993, S. 1.

⁴ ABl. L 188 vom 29.7.1993, S. 32.

⁵ ABl. L 311 vom 14.12.1993, S. 76.

⁶ ABl. L 52 vom 8.3.1995, S. 1.

2009/78/EG¹² 2009/79/EG¹³ 2009/80/EG¹⁴ 2009/139/EG¹⁵

Das Typgenehmigungsrecht ist Gegenstand der politischen Initiative CARS 21¹⁶. Seit 2005 wird im Rahmen dieser Initiative der Kfz-Sektor im Hinblick auf den Rechtsrahmen und die politischen Maßnahmen untersucht, um die Kommission bei der Wahl künftiger Maßnahmen zu beraten. Einer der Gründe für die Schaffung von CARS 21 war die von der Automobilindustrie zum Ausdruck gebrachte Sorge, dass die durch die Regulierung entstehenden Kosten letzten Endes die Wettbewerbsfähigkeit negativ beeinflussen und Fahrzeuge unnötig teuer machen. Der CARS-21-Abschlussbericht¹⁷ enthält die Schlussfolgerung, dass die meisten der geltenden Rechtsvorschriften zum Schutz der Bürger und der Umwelt beibehalten werden sollten, dass jedoch ein Vereinfachungsprozess eingeleitet werden sollte, um den Rechtsrahmen zu straffen und um auf eine internationale Harmonisierung von Anforderungen hinzuwirken. Die Grundzüge dieses Vereinfachungsprozesses wurden in der Mitteilung der Kommission „Zweiter Fortschrittsbericht über die Strategie zur Vereinfachung des ordnungspolitischen Umfelds“¹⁸ geplant. Etwaige Maßnahmen sollten sich an dieser Strategie orientieren.

In Übereinstimmung mit der europäischen Strategie zur Verbesserung der Luftqualität¹⁹ hat die Europäische Union die Emissionsnormen für Kraftfahrzeuge insbesondere in Bezug auf Kohlenwasserstoffe, Kohlenmonoxid, Stickoxide und Partikel immer weiter verschärft. Dies wird auch bei dem nun vorgeschlagenen Rechtsrahmen für die Klasse L der Fall sein.

Außerdem werden die Typgenehmigungsanforderungen in diesem Rechtsrahmen an das Europäische Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit (2011 – 2020) und die Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit (ERSC)²⁰ (2000-2010) angeglichen. Ziel dieser Charta war es, dass die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2010 halbiert werden sollte. Leider gehören die Fahrer von Fahrzeugen der Klasse L zu einer gefährdeten Gruppe von Straßenverkehrsteilnehmern, denn auf sie entfallen die meisten Verkehrstoten und -verletzten.

Ferner werden in diesem Vorschlag auch einige Bestimmungen des Beschlusses Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²¹ über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten übernommen, um die Um- und Durchsetzung der neuen Verordnung zu stärken. Diese nennen die Pflichten der Marktteilnehmer in der Lieferkette und der jeweiligen zuständigen Marktüberwachungsbehörden, insbesondere in Bezug auf die Überwachung nach dem Inverkehrbringen und die Kontrolle der Produkte, die in den Markt der Europäischen Union

7 ABl. L 226 vom 18.8.1997, S. 1.

8 ABl. L 106 vom 3.5.2000, S. 1.

9 ABl. L 252 vom 20.9.2002, S. 20.

10 ABl. L 198 vom 30.7.2009, S. 20.

11 ABl. L 222 vom 25.8.2009, S. 1.

12 ABl. L 231 vom 3.9.2009, S. 8.

13 ABl. L 201 vom 1.8.2009, S. 29.

14 ABl. L 202 vom 4.8.2009, S. 16.

15 ABl. L 322 vom 9.12.2009, S. 3.

16 <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>.

17 <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>.

18 KOM(2008) 33 vom 30.1.2008, Vorschlag Nr. 49, S. 32.

19 <http://ec.europa.eu/environment/archives/cafe/general/keydocs.htm>.

20 <http://www.erscharter.eu/>.

21 ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 82.

eingeführt werden. Außerdem werden die Anforderungen für Stellen oder Organisationen verschärft, denen die Mitgliedstaaten gewisse Aufgaben der Bewertung von bestimmten Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten übertragen können, damit gleiche Ausgangsbedingungen gewährleistet werden und eine Verzerrung des Wettbewerbs vermieden wird, die sich aus Anforderungs- und Leistungsunterschieden bei diesen unabhängigen Dritten in Bezug auf die Prüfung, Kontrolle und Bewertung von bestimmten Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten ergeben können, für die um eine Typgenehmigung nachgesucht wird.

2. ANHÖRUNG INTERESSIERTER KREISE UND FOLGENABSCHÄTZUNG

• Anhörung interessierter Kreise

Die Europäische Kommission hat eine öffentliche Konsultation eingeleitet, um die Stellungnahmen interessierter Kreise über die Grundzüge ihrer Vorschläge für neue Rechtsvorschriften hinsichtlich der Genehmigung von Fahrzeugen der Klasse L einzuholen. Es wurde ein Konsultationspapier²² veröffentlicht, in dem Hintergrundinformationen erteilt und Stellungnahmen zu dem vorgesehenen neuen Rechtsrahmen erbeten wurden, der an die Stelle der jetzt geltenden Rechtsvorschriften treten soll.

Die öffentliche Konsultation richtete sich an diejenigen Gruppen, die am stärksten von dem Vorschlag für einen neuen Rechtsrahmen betroffen wären, wozu die Typgenehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten, die Hersteller, Zulieferer und Verbraucher gehören. Das Papier wurde in englischer, französischer und deutscher Sprache auf einer Webseite veröffentlicht, die eigens zu diesem Zweck eingerichtet worden war.

Die Europäische Kommission hat den Eingang aller Reaktionen auf die Konsultation bestätigt und diese öffentlich zugänglich gemacht.²³

Konsultationsverfahren, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

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

Die öffentliche Konsultation fand vom 22. Dezember 2008 bis zum 27. Februar 2009 über das Internet statt und bezog sich auf möglicherweise umstrittene Aspekte des Vorschlags. Es gingen Reaktionen aus den Mitgliedstaaten, von der Zuliefererindustrie, von Verkehrsverbänden, Verbraucherorganisationen, sonstigen nichtstaatlichen Organisationen und von einzelnen Bürgern ein.

Die Bestandteile des Entwurfs für einen Vorschlag wurden auf mehreren Sitzungen der für Fahrzeuge der Klasse L zuständigen Arbeitsgruppe der Europäischen Kommission (MCWG)²⁴ erörtert.

Außerdem fanden zahlreiche bilaterale Sitzungen mit einzelnen Betroffenen statt,

²² http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/index.htm.

²³ http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/contributions.htm.

auf denen diese ihre Positionen und Meinungen frei äußern konnten.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Es gingen 57 Reaktionen auf die Internetkonsultation bei der Europäischen Kommission ein. Die Betroffenen haben eine Reihe von Aspekten angesprochen. Die Ergebnisse der öffentlichen Konsultation wurden in einem Bericht²⁵ zusammengefasst und am 29. Juni 2009 auf einer Sitzung der für Fahrzeuge der Klasse L zuständigen Arbeitsgruppe der Europäischen Kommission (MCWG) vorgelegt und erörtert; alle Betroffenen konnten Anmerkungen dazu machen.

Die Folgenabschätzung, die der vorgeschlagenen Verordnung beiliegt, enthält einen Bericht über die angesprochenen Aspekte und legt dar, wie sie berücksichtigt wurden.

• **Folgenabschätzung**

Für jeden einzelnen der Hauptaspekte des Vorschlags wurden verschiedene Optionen analysiert, indem man die möglichen Vor- und Nachteile in wirtschaftlicher, ökologischer, sicherheitstechnischer und gesellschaftlicher Hinsicht einander gegenüberstellte. In diese Analyse waren sowohl qualitative als auch quantitative Aspekte einbezogen. In einem nächsten Schritt wurden die verschiedenen Optionen verglichen und es wurde eine bevorzugte Option oder eine logische Kombination von zwei bevorzugten Optionen ermittelt und beschrieben. Diese bevorzugten Optionen bilden die Grundlage für die neue Rahmenverordnung.

Der Berichtentwurf wurde vom Ausschuss für Folgenabschätzung geprüft und die Verbesserungsempfehlungen wurden so weit wie möglich in den endgültigen Bericht aufgenommen. Die Stellungnahme des Ausschusses für Folgenabschätzung zum Bericht wird zusammen mit diesem Vorschlag, dem endgültigen Bericht über die Folgenabschätzung und dessen Zusammenfassung veröffentlicht.

3. **RECHTLICHE ASPEKTE**

• **Rechtsgrundlage**

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

• **Subsidiaritätsprinzip**

Vor der Einführung der EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge der Klasse L wurden auf Ebene der Mitgliedstaaten Normen erstellt. Diese Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten wichen häufig voneinander ab, was dazu führte, dass Hersteller, die Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten auf verschiedenen Märkten verkaufen, ihre Produktion an diejenigen Mitgliedstaaten anpassen mussten, für die ihre Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten bestimmt waren, und sie in

²⁴ http://circa.europa.eu/Public/irc/enterprise/automotive/library?l=/mcwg_motorcycle&vm=detailed&sb=Title.

²⁵ http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/results_report.pdf.

jedem einzelnen Mitgliedstaat prüfen lassen mussten, was zeitaufwändig und kostspielig war. Voneinander abweichende nationale Vorschriften behinderten demnach den Handel und wirkten sich negativ auf die Errichtung und auf das Funktionieren des Binnenmarktes aus.

Daher war es erforderlich, auf EU-Ebene Richtlinien zu erlassen, insbesondere um die unionsweiten grenzüberschreitenden Anliegen im Zusammenhang mit der Sicherheit und den nachteiligen Folgen der Luftverschmutzung für Gesundheit und Umwelt anzugehen. Hohe Emissionen in Stadtgebieten mögen sich durch nationale Maßnahmen begrenzen lassen, globale Emissionen machen jedoch nicht an der Grenze eines Mitgliedstaates halt. Dieses europaweite Anliegen lässt sich nur durch harmonisierte Maßnahmen in den Griff bekommen, die EU-weit gelten. Die Rahmenrichtlinie 2002/24/EG¹, die auf Artikel 95 EG-Vertrag basierte, diente diesem Zweck und sollte einen Binnenmarkt errichten, gleichzeitig aber auch den Schutz von Gesundheit, Sicherheit und Umwelt auf hohem Niveau gewährleisten. Eine solche Begründung hat heute immer noch Gültigkeit, da eine Maßnahme der Europäischen Union gebraucht wird, um eine Zersplitterung des Binnenmarktes zu verhindern und europaweit ein hohes und gleichwertiges Schutzniveau sicherzustellen.

Ein EU-Rechtsrahmen birgt den zusätzlichen Nutzen, dass die Industrie durch harmonisierte Rechtsvorschriften in den Genuss größenbedingter Vorteile kommt. So können z. B. Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten für den gesamten europäischen Markt produziert werden, ohne dass sie individuell an die nationalen Typgenehmigungsanforderungen eines jeden Mitgliedstaates angepasst werden müssen. Außerdem wird die Anpassung des Rechtsrahmens an den technischen Fortschritt gleiche Ausgangsbedingungen für die Hersteller bezüglich neuer Techniken bewirken. Den Verbrauchern kommen niedrigere Preise für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten zugute, die durch einen EU-weiten Wettbewerb ständig unter Druck sind.

Schließlich wird die Stärkung der Maßnahmen zur Marktüberwachung dazu beitragen, dass für alle Hersteller, die Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten auf den Unionsmarkt bringen oder für deren Inverkehrbringen verantwortlich sind, die gleichen Regeln gelten, und sicherstellen, dass die Typgenehmigungsanforderungen hinsichtlich Umwelt und Fahrzeugsicherheit auch tatsächlich wirksam sind.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, weil er nicht über das Maß hinausgeht, 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.

- **Wahl des Instruments**

Eine Rahmenverordnung 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 drei Schritten:

- Die grundlegenden Bestimmungen und der Anwendungsbereich werden vom Europäischen Parlament und vom Rat im Zuge des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens in einer Verordnung festgelegt, die auf Artikel 114 AEUV basiert.
- Die technischen Spezifikationen, die mit diesen grundlegenden Bestimmungen in Verbindung stehen, werden in drei delegierten Rechtsakten (Artikel 290) im Zuge des Ausschussverfahrens erlassen:
 1. einer Verordnung mit Anforderungen für Umweltverträglichkeit und Antriebsleistung:
 - elektromagnetische Verträglichkeit,
 - umweltbezogene Prüfverfahren für Abgasemissionen, Verdunstungsemissionen, Treibhausgasemissionen und Kraftstoffverbrauch,
 - bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit, maximales Drehmoment und maximale Nutzleistung des Motors,
 - Geräuschpegel.
 2. einer Verordnung mit Anforderungen für die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen und verwandte Fragen:
 - akustische Warneinrichtungen,
 - Bremsen, einschließlich Antilockier- und kombinierte Bremssysteme,
 - elektrische Sicherheit,
 - vordere und hintere Schutzvorrichtungen,
 - Scheiben, Scheibenwischer und Scheibenwascher sowie Entfrosts- und Trocknungsanlagen,
 - Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Kontrollleuchten und Anzeiger,
 - Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen,
 - Sicht nach hinten,
 - Sicherheitsgurtverankerungen und Sicherheitsgurte,
 - Reifen,
 - Insassenschutzsysteme einschließlich Innenausstattung, Kopfstützen und Fahrzeigtüren,
 - bauartbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung,

- Festigkeit der Fahrzeugstruktur.
- 3. einer Verordnung mit Anforderungen für die Bauweise von Fahrzeugen:
 - Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe,
 - Anhängervorrichtungen und die Befestigungen,
 - Sicherungen gegen unbefugte Benutzung,
 - vorstehende Außenkanten,
 - Kraftstofflagerung,
 - Ladeflächen,
 - Massen und Abmessungen,
 - On-Board-Diagnosesysteme,
 - Halteeinrichtung und Fußstützen für Beifahrer,
 - Reparatur- und Wartungsinformationen,
 - Anbringungsstelle für das hintere amtliche Kennzeichen,
 - Ständer,
 - gesetzlich vorgeschriebene Kennzeichnungen.
- In einem Durchführungsrechtsakt (Artikel 291) werden Verwaltungsvorschriften festgelegt, etwa zum Beschreibungsbogen, den Definitionen des Typgenehmigungsbogens, der Übereinstimmungsbescheinigung und damit zusammenhängenden Anforderungen an die Übereinstimmung der Produktion usw.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Dieser Vorschlag für eine Rahmenverordnung hat für die ersten beiden Schritte zur Emissionsreduzierung (Euro 4 und 5 für Motorräder, Euro 3 und 4 für alle anderen Fahrzeuge der Klasse L) keine Auswirkungen auf den Haushalt der Europäischen Union. Der dritte Schritt zur Emissionsreduzierung beinhaltet eine Euro-6-Norm für Krafträder und eine Euro-5-Norm für alle anderen Fahrzeuge der Klasse L (Leichtkrafträder, dreirädrige und vierrädrige Fahrzeuge). Diese Grenzwerte sind denen der Euro-5-Norm für Personenkraftwagen absolut gleichwertig. Es ist eine zusätzliche Umweltverträglichkeitsstudie geplant, um die kurzfristigen Wirkungen der Schritte Euro 3, 4 und 5 für die Umwelt zu ermitteln und feststellen zu lassen, ob der angestrebte Schritt Euro 6 innerhalb des zeitlichen Rahmens angemessen ist. Diese Studie wird im Zeitraum 2016-2017 durchgeführt und aus dem Haushalt der Kommission finanziert.

5. ERGÄNZENDE ANGABEN

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

2010/0271 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**Verordnung (EU) Nr. .../2010 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Genehmigung von zweirädrigen, dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen sowie über die entsprechende Marktüberwachung**

(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 Übermittlung des Rechtsaktentwurfs an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²⁶,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²⁷,

nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Binnenmarkt ist ein Raum ohne innere Grenzen, innerhalb dessen der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital garantiert werden muss. Zu diesem Zweck wurde mit der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Fahrzeuge¹ ein umfassendes EG-Typgenehmigungssystem für derartige Fahrzeuge eingeführt. Diese Grundsätze sollten auch für diese Verordnung sowie die dazugehörigen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte gelten.
- (2) Das EU-Typgenehmigungssystem soll es jedem Mitgliedstaat ermöglichen, festzustellen, ob jeder Fahrzeugtyp den in dieser Verordnung und in den dazugehörigen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten vorgesehenen Prüfungen unterzogen wurde und ob der Hersteller einen Typgenehmigungsbogen erhalten hat. Außerdem verpflichtet es die Hersteller dazu, eine Übereinstimmungsbescheinigung für jedes einzelne Fahrzeug auszustellen, das in Übereinstimmung mit der Typgenehmigung hergestellt wurde. Ein mit einer solchen Bescheinigung versehenes Fahrzeug kann verkauft und für die Benutzung im gesamten Gebiet der Union zugelassen werden.

²⁶ ABl. L [...] vom [...], S. [...].

²⁷ ABl. L [...] vom [...], S. [...].

- (3) Zweck dieser Verordnung ist die Festlegung harmonisierter Vorschriften für die Herstellung von Fahrzeugen der Klasse L, um das Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten. Fahrzeuge der Klasse L sind zwei-, drei- oder vierrädrige Fahrzeuge wie zwei- oder dreirädrige Fahrzeuge mit Antriebssystem, Straßen-Quads und Leichtkraftfahrzeuge. Außerdem soll mit dem Vorschlag der derzeitige Rechtsrahmen vereinfacht werden, er soll zu einem niedrigeren und verhältnismäßigeren Anteil an den Gesamtemissionen des Straßenverkehrs führen, die Sicherheit insgesamt erhöhen, zur Anpassung an den technischen Fortschritt beitragen und die Vorschriften für die Marktüberwachung stärken.
- (4) Die Richtlinie 2002/24/EG und die dazugehörigen Einzelrichtlinien wurden mehrfach erheblich geändert. Im Interesse der Verständlichkeit, logischen Kohärenz und Vereinfachung sollten die Richtlinie 2002/24/EG und die dazugehörigen Einzelrichtlinien aufgehoben und durch eine Verordnung sowie eine kleine Zahl von delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten ersetzt werden. Die Rechtsform einer Verordnung sollte sicherstellen, dass die Bestimmungen unmittelbar gelten und viel schneller und wirksamer angepasst werden können, damit dem technischen Fortschritt besser Rechnung getragen werden kann.
- (5) Um die Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung nach den Empfehlungen im CARS-21-Bericht „Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert“²⁸ zu vereinfachen, ist es angezeigt, alle Einzelrichtlinien aufzuheben, ohne jedoch das Schutzniveau zu senken. Die Anforderungen dieser Richtlinien sollten in die vorliegende Verordnung oder in ihre delegierten Rechtsakte übernommen 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 Bestandteil des Unionsrechts geworden sind. Dabei geht es um die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, 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 („Geändertes Übereinkommen von 1958“)²⁹. 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 UN/ECE³⁰-Regelungen, die in den Anhängen zu dieser Verordnung und in den einzelnen delegierten Rechtsakten aufgeführt sind, zu erhalten.
- (6) Somit sollten UN/ECE-Regelungen und Änderungen an UN/ECE-Regelungen, denen die Union in Anwendung des Beschlusses 97/836/EG beiträgt, in das EU-Typgenehmigungsverfahren entweder als Anforderungen für die EU-Typgenehmigung 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

²⁸ KOM(2007) 22 endg.

²⁹ ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78.

³⁰ <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub/wp29pub2002e.pdf>.

der Kommission die Befugnis übertragen werden, die notwendigen Änderungen an der vorliegenden Verordnung vorzunehmen oder die erforderlichen Durchführungsrechtsakte zu erlassen.

- (7) Diese Verordnung sollte materielle Anforderungen für den Umweltschutz und die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen enthalten. Die Hauptelemente der Verordnung basieren auf den Ergebnissen einer Folgenabschätzung³¹, in deren Rahmen verschiedene Optionen analysiert wurden, indem man die möglichen Vor- und Nachteile in wirtschaftlicher, ökologischer, sicherheitstechnischer und gesellschaftlicher Hinsicht gegenüberstellte. In diese Analyse waren sowohl qualitative als auch quantitative Aspekte einbezogen. Nach einem Vergleich der verschiedenen Optionen und der Ermittlung der bevorzugten Optionen wurden diese als Ausgangspunkt für die vorliegende Verordnung ausgewählt.
- (8) Die Ziele dieser Verordnung sollten nicht dadurch beeinträchtigt werden, dass bestimmte Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten eingebaut werden, nachdem ein Fahrzeug verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen wurde. Daher sollten geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um sicherzustellen, dass Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die in Fahrzeuge eingebaut werden können und die Funktionsweise von Systemen, die in Bezug auf Umweltschutz oder funktionale Sicherheit von wesentlicher Bedeutung sind, erheblich beeinträchtigen können, einer vorhergehenden Kontrolle durch eine Genehmigungsbehörde unterliegen, bevor sie verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen werden.
- (9) Die Richtlinie 95/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 2. Februar 1995 über die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit sowie das maximale Drehmoment und die maximale Nutzleistung des Motors von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen⁶ eröffnete den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, die Erstzulassung sowie Folgezulassungen von Kraftfahrzeugen mit einer maximalen Nutzleistung von mehr als 74 kW in ihrem Hoheitsgebiet zu verweigern. Der erhoffte Zusammenhang zwischen Sicherheit und einer Begrenzung der maximalen Leistung bestätigte sich in mehreren wissenschaftlichen Studien nicht. Aus diesem Grund sowie zur Beseitigung innerer Handelshemmnisse auf dem EU-Markt sollte diese Möglichkeit nicht länger aufrechterhalten werden. Es sollten andere, wirksamere Sicherheitsmaßnahmen eingeführt werden, die einen Beitrag dazu leisten, die hohe Zahl der Toten und Verletzten unter den Fahrern motorisierter Zweiräder zu senken.
- (10) Diese Verordnung stellt besondere Anforderungen für Sicherheit und Umweltschutz auf. Daher ist es wichtig, Vorschriften zu erlassen, durch die sichergestellt wird, dass der Hersteller oder jeder andere Marktteilnehmer in der Lieferkette im Sinne des Artikels 20 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008³² des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten wirksame Schutzmaßnahmen für den Fall eines erheblichen Risikos für Benutzer oder Umwelt getroffen hat, einschließlich des Rückrufs von Fahrzeugen. Daher sollten die Genehmigungsbehörden in der Lage sein, zu beurteilen, ob diese Maßnahmen ausreichend sind.

³¹ [...add link when published].

³² ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30.

- (11) Zur Vereinfachung des Typgenehmigungsrechts und zur Beschleunigung der Verfahren wurde bei den Rechtsvorschriften der EU für die Typgenehmigung von Fahrzeugen 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 funktionalen Sicherheit sowie der Umweltverträglichkeit festgelegt und es sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, die technischen Spezifikationen festzulegen.
- (12) Die Marktüberwachung im Automobilssektor und insbesondere im Bereich der Fahrzeuge der Klasse L sollte verbessert werden, indem die Rechtsvorschriften über die Übereinstimmung der Produktion und die Pflichten der Marktteilnehmer in der Lieferkette verschärft werden. Insbesondere sollten die Rolle und die Pflichten der Behörden präzisiert werden, die in den Mitgliedstaaten für die Typgenehmigung und die Marktüberwachung zuständig sind, und die Anforderungen bezüglich Kompetenz, Pflichten und Leistung der Technischen Dienste, die Typgenehmigungsprüfungen durchführen, sollten angehoben werden. Die Hauptverantwortung für die Einhaltung der Anforderungen für die Typgenehmigung und die Übereinstimmung der Produktion, die sich aus dem Rechtsrahmen für den Automobilssektor ergeben, sollte weiterhin bei den Typgenehmigungsbehörden liegen, die Aufgaben der Marktüberwachung hingegen können von verschiedenen nationalen Behörden gemeinsam wahrgenommen werden.
- (13) Zur Verhinderung von Missbrauch sollte ein vereinfachtes Verfahren für Kleinserienfahrzeuge auf Fälle einer sehr begrenzten Zahl von Fahrzeugen beschränkt werden. Es ist daher notwendig, den Begriff der Kleinserie anhand der Zahl der verkauften, zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeuge genauer zu fassen.
- (14) Um sicherzustellen, dass das Verfahren zur Überwachung der Übereinstimmung der Produktion 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) 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.
- (16) Nach Artikel 291 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union sollten die Regeln und allgemeinen Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren, im Voraus durch gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren erlassene Verordnungen festgelegt werden. Bis zur Annahme solcher neuen Verordnungen findet weiterhin der Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse³³ Anwendung, mit Ausnahme des nicht mehr geltenden Regelungsverfahrens mit Kontrolle.

³³ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- (17) Die Kommission sollte die Befugnis erhalten, im Einklang mit Artikel 290 AEUV delegierte Rechtsakte in Bezug auf die funktionale Sicherheit und Umweltverträglichkeit, Prüfungen, den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen und die Benennung Technischer Dienste und deren autorisierte besondere Aufgaben zu erlassen, um bestimmte nicht wesentliche Aspekte von Rechtsakten durch Vorschriften allgemeiner Geltung zu ergänzen oder zu ändern. Mit dieser Befugnis sollten nicht die in Anhang IV enthaltenen Termine für die Anwendung oder die in Anhang VI enthaltenen Emissionsgrenzwerte geändert werden können. Änderungen dieser Termine oder Grenzwerte sollten gemäß dem in Artikel 114 AEUV enthaltenen ordentlichen Gesetzgebungsverfahren erfolgen.
- (18) Die Kommission sollte die Befugnis erhalten, im Einklang mit Artikel 291 des Vertrags einen Durchführungsrechtsakt zu erlassen, um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung in Bezug auf die Aufstellung der für den Antrag auf Typgenehmigung vorzulegenden Informationen, die Typgenehmigungsverfahren, die Muster der zusätzlichen von den Herstellern anzubringenden Schilder, die EU-Typgenehmigungsbögen, die Liste der ausgestellten Typgenehmigungen, das Nummerierungssystem für EU-Typgenehmigungen sowie das Verfahren zur Gewährleistung der Übereinstimmung der Produktion festlegen zu können. Bezüglich dieser Punkte sind einheitliche Bedingungen für die Durchführung in den Mitgliedstaaten erforderlich, damit durch eine erleichterte gegenseitige Anerkennung der verwaltungsrechtlichen Entscheidungen der verschiedenen Mitgliedstaaten - insbesondere Typgenehmigungen - und der von den Fahrzeugherstellern ausgestellten Papiere – insbesondere Übereinstimmungsbescheinigungen – das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes gewährleistet werden kann.
- (19) Da das Ziel eines vollständig harmonisierten Binnenmarktes durch die Einführung eines verpflichtenden Systems der EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge der Klasse L von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen des Umfangs der Maßnahmen besser auf Unionsebene zu erreichen ist, kann die Union im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip tätig werden. In Übereinstimmung mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das Maß hinaus, das erforderlich ist, um dieses Ziel zu erreichen.
- (20) Die folgenden Richtlinien sollten aufgehoben werden:
- Richtlinie 2009/139/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über vorgeschriebene Angaben an zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen³⁴
 - Richtlinie 2009/80/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Kontrollleuchten und Anzeiger von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen³⁵

³⁴ ABl. L 322 vom 9.12.2009, S. 3.

³⁵ ABl. L 202 vom 4.8.2009, S. 16.

- Richtlinie 2009/79/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Halteeinrichtung für Beifahrer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen³⁶ (kodifizierte Fassung)
- Richtlinie 2009/78/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über den Ständer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen³⁷
- Richtlinie 2009/67/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen an zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen³⁸
- Richtlinie 2009/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Anbringungsstelle des amtlichen Kennzeichens an der Rückseite von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen³⁹
- Richtlinie 2002/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 2002 zur Verminderung der Schadstoffemissionen von zweirädrigen und dreirädrigen Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 97/24/EG⁴⁰
- Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates⁴¹
- Richtlinie 2000/7/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. März 2000 über den Geschwindigkeitsmesser von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates über die Betriebserlaubnis für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge⁴²
- Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen⁴³
- Richtlinie 95/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 2. Februar 1995 über die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit sowie das maximale Drehmoment und die maximale Nutzleistung des Motors von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen⁴⁴

³⁶ ABl. L 201 vom 1.8.2009, S. 29.

³⁷ ABl. L 231 vom 3.9.2009, S. 8.

³⁸ ABl. L 222 vom 25.8.2009, S. 1.

³⁹ ABl. L 198 vom 30.7.2009, S. 20.

⁴⁰ ABl. L 252 vom 20.9.2002, S. 20.

⁴¹ ABl. L 124/1 vom 9.5.2002, S. 1.

⁴² ABl. L 106 vom 3.5.2000, S. 1.

⁴³ ABl. L 226 vom 18.8.1997, S. 1.

⁴⁴ ABl. L 52 vom 8.3.1995, S. 1.

- Richtlinie 93/93/EWG des Rates vom 29. Oktober 1993 über Massen und Abmessungen von zweirädrigen und dreirädrigen Kraftfahrzeugen⁴⁵
- Richtlinie 93/33/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 über die Sicherungseinrichtung gegen unbefugte Benutzung von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen⁴⁶
- Richtlinie 93/30/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 über die Einrichtungen für Schallzeichen von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen⁴⁷
- Richtlinie 93/14/EWG des Rates vom 5. April 1993 über Bremsanlagen für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge⁴⁸

⁴⁵ ABl. L 311 vom 14.12.1993, S. 76.

⁴⁶ ABl. L 188 vom 29.7.1993, S. 32.

⁴⁷ ABl. L 188 vom 29.7.1993, S. 11.

⁴⁸ ABl. L 121 vom 15.5.1993, S. 1.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I GEGENSTAND, ANWENDUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1 Gegenstand

1. Mit dieser Verordnung werden die administrativen und technischen Anforderungen für die Genehmigung und die Marktüberwachung aller neuen Fahrzeuge, die Gegenstand von Artikel 2 Absatz 1 sind, festgelegt.
2. Mit dieser Verordnung werden ferner die Anforderungen für den Verkauf und die Inbetriebnahme von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten festgelegt, die für gemäß dieser Verordnung genehmigte Fahrzeuge bestimmt sind.
3. Diese Verordnung lässt die Anwendung der einschlägigen Vorschriften der Union hinsichtlich der funktionalen Sicherheit sowie der Umweltverträglichkeit unberührt.

Artikel 2 Anwendungsbereich

1. Diese Verordnung gilt für die Typgenehmigung und die Einzelgenehmigung aller neuen zweirädrigen, dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeuge gemäß Artikel 4 und Anhang I (nachstehend als „Fahrzeuge der Klasse L“ bezeichnet), die dazu bestimmt sind, auf öffentlichen Straßen gefahren zu werden, einschließlich Fahrzeuge, die in mehreren Stufen konstruiert und gebaut werden, sowie für die Typgenehmigung und die Einzelgenehmigung von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten, die für derartige Fahrzeuge konstruiert und gebaut werden.
2. Diese Verordnung gilt nicht für die nachstehenden Fahrzeuge:
 - a) Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 6 km/h;
 - b) Fahrzeuge, die ausschließlich zur Benutzung durch körperbehinderte Personen bestimmt sind;
 - c) ausschließlich fußgängergeführte Fahrzeuge;
 - d) Fahrzeuge, die ausschließlich für den sportlichen Wettbewerb auf der Straße oder im Gelände bestimmt sind;
 - e) Fahrzeuge, die ausschließlich zur Benutzung durch die Streitkräfte, die Organe zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung, den Katastrophenschutz, die Feuerwehr oder Stellen für öffentliche Arbeiten bestimmt sind;

- f) landwirtschaftliche oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge gemäß der Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁴⁹, Maschinen gemäß den Richtlinien 2006/42/EG⁵⁰ und 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁵¹ sowie Kraftfahrzeuge gemäß der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁵²;
- g) Fahrzeuge, die in erster Linie für die Benutzung im Gelände bestimmt und für das Befahren unbefestigter Flächen konstruiert sind;
- h) Fahrräder mit Trethilfe, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von 0,25 kW ausgestattet sind, dessen Unterstützung unterbrochen wird, wenn der Fahrer im Treten einhält, und dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h unterbrochen wird;
- i) selbstbalancierende Maschinen;
- j) Fahrzeuge, die nicht mindestens einen Sitzplatz haben.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

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

1. „Typgenehmigung“ das Verfahren, nach dem eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht;
2. „Typgenehmigungsbogen“ das Dokument, mit dem die Genehmigungsbehörde amtlich bescheinigt, dass für einen Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit eine Genehmigung erteilt wurde;
3. „Typgenehmigung für vollständige Fahrzeuge“ eine Typgenehmigung, durch die eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein vollständiges Fahrzeug den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht;
4. „EU-Typgenehmigung“ das Verfahren, nach dem eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen dieser Verordnung entspricht;

⁴⁹ ABl. L 171 vom 9.7.2003, S. 1.

⁵⁰ ABl. L 157 vom 9.6.2006, S. 24.

⁵¹ ABl. L 59 vom 27.2.1998, S. 1.

⁵² ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

5. „EU-Typgenehmigungsbogen“ das Dokument gemäß dem Muster in dem nach dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakt oder den Mitteilungsvordruck gemäß den einschlägigen, gleichwertigen UN/ECE-Regelungen, die in den delegierten Rechtsakten aufgeführt sind;
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. „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;
8. „Bauteil-Typgenehmigung“ eine Typgenehmigung, durch die eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein Bauteil unabhängig von einem Fahrzeug den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht;
9. „nationale Typgenehmigung“ ein Typgenehmigungsverfahren nach dem nationalen Recht eines Mitgliedstaats, wobei sich die Gültigkeit einer solchen Genehmigung auf das Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats beschränkt;
10. „Einzelgenehmigungsbogen“ das Dokument, mit dem die Genehmigungsbehörde amtlich bescheinigt, dass für ein Einzelfahrzeug eine Genehmigung erteilt wurde;
11. „Übereinstimmungsbescheinigung“ ein Dokument gemäß dem Muster im Durchführungsrechtsakt, mit dem der Hersteller bescheinigt, dass ein Fahrzeug zum Zeitpunkt seiner Herstellung einem nach dieser Verordnung typgenehmigten Fahrzeugtyp entspricht;
12. „Basisfahrzeug“ ein unter diese Verordnung fallendes Fahrzeug, das für die erste Stufe eines Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens verwendet wird;
13. „unvollständiges Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das mindestens einer weiteren Vervollständigungsstufe unterzogen werden muss, damit es den einschlägigen technischen Anforderungen dieser Verordnung entspricht;
14. „vervollständigtes Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das einem Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahren unterzogen wurde und den einschlägigen technischen Anforderungen dieser Verordnung entspricht;
15. „vollständiges Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das keiner Vervollständigung bedarf, um die einschlägigen technischen Anforderungen dieser Verordnung zu erfüllen;
16. „System“ eine den Anforderungen dieser Verordnung oder eines der nach ihr erlassenen delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte unterliegende Gesamtheit von Einrichtungen, die gemeinsam eine oder mehrere bestimmte Funktionen in einem Fahrzeug erfüllen;

17. „Bauteil“ eine den Anforderungen dieser Verordnung oder eines ihrer delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte unterliegende Einrichtung, die Bestandteil eines Fahrzeugs sein soll und für die unabhängig von einem Fahrzeug eine Typgenehmigung nach dieser Verordnung und einem ihrer delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte erteilt werden kann;
18. „selbstständige technische Einheit“ eine den Anforderungen dieser Verordnung oder eines ihrer delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte unterliegende Einrichtung, die Bestandteil eines Fahrzeugs sein soll und für die unabhängig von einem Fahrzeug eine Typgenehmigung nach dieser Verordnung und einem ihrer delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte erteilt werden kann;
19. „funktionale Sicherheit“ das Fehlen eines unzumutbaren Verletzungs- oder Gesundheitsschädigungsrisikos für Menschen aufgrund einer Gefährdung durch die Fehlfunktion mechanischer, hydraulischer, elektrischer und/oder elektronischer Systeme, Bauteile, oder selbstständiger technischer Einheiten;
20. „emissionsmindernde Einrichtung“ die Teile eines Fahrzeugs, die die Auspuff- und/oder Verdunstungsemissionen eines Fahrzeugs regeln und/oder begrenzen;
21. „Sitzplatz“ eine Stelle, die vom Hersteller als Anbringungsstelle für eine Prüfpuppe des 50. Perzentils ausgewiesen ist, oder ein Sattel;
22. „Selbstzündungsmotor“ einen Verbrennungsmotor, der gemäß den Grundsätzen des Diesel-Verbrennungsverfahrens arbeitet und abgekürzt als CI-Motor bezeichnet wird;
23. „Fremdzündungsmotor“ einen Verbrennungsmotor, der gemäß den Grundsätzen des Otto-Verbrennungsverfahrens arbeitet und abgekürzt als PI-Motor bezeichnet wird;
24. „Hybridfahrzeug“ ein Kraftfahrzeug mit mindestens zwei verschiedenen bordeigenen Energiewandlern und zwei verschiedenen (bordeigenen) Energiespeichersystemen zum Zweck des Fahrzeugantriebs;
25. „Hybridelektrofahrzeug“ ein Hybridfahrzeug, das zum Zwecke des Antriebs aus folgenden Quellen im Fahrzeug gespeicherte Energie bezieht:
 - a) einem Betriebskraftstoff,
 - b) einer Speichereinrichtung für elektrische Energie;
26. „Antrieb“ einen Verbrennungsmotor, einen Elektromotor, eine Hybridanwendung oder eine Kombination dieser oder anderer Motorentypen;
27. „Abschalteinrichtung“ ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl und/oder die Motorlast, den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontroll- und des Abgasnachbehandlungssystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird;

28. „Dauerhaltbarkeit“ die derart haltbare Beschaffenheit von Bauteilen und Systemen, dass die geltenden Emissionsgrenzwerte auch nach einer Laufleistung gemäß Anhang VII noch eingehalten werden können und dass die funktionale Sicherheit des Fahrzeugs während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs garantiert ist, wenn das Fahrzeug unter normalen Bedingungen oder seiner Bestimmung gemäß benutzt wird;
29. „Hubvolumen“
- a) für Hubkolbenmotoren das Nenn-Hubvolumen,
 - b) bei Rotationskolbenmotoren (Wankel-Motoren) das doppelte Nenn-Hubvolumen;
30. „Verdunstungsemissionen“ die Kohlenwasserstoffdämpfe, die aus dem Kraftstoffbehälter und den Kraftstoffzufuhrleitungen eines Kraftfahrzeugs entweichen und bei denen es sich um Kohlenwasserstoffemissionen handelt, die nicht zu den Auspuffemissionen gehören;
31. „SHED-Prüfung“ eine Fahrzeugprüfung in einer gasdichten Klimakammer zur Bestimmung der Verdunstungsverluste, bei der eine besondere Verdunstungsemissionsprüfung durchgeführt wird, die in einem delegierten Rechtsakt festgelegt ist;
32. „System für gasförmigen Kraftstoff“ ein System, das aus einem Tank für gasförmigen Kraftstoff, Kraftstoffzufuhrleitungen sowie Bauteilen zur Kraftstoffdosierung und Kraftstoffregelung besteht und in einen Motor eingebaut ist, damit dieser mit LPG, CNG oder Wasserstoff im Einstoff-, Zweistoff- oder Mehrstoffbetrieb betrieben werden kann;
33. „Schadstoff“ die Abgasemissionen von Kohlenmonoxid (CO), Stickoxiden (NO_x), ausgedrückt als Stickstoffdioxid-(NO₂-)Äquivalent, Partikeln (PM) und Kohlenwasserstoffen (HC), ausgedrückt in:
- a) C₁H_{1,85} für Benzin,
 - b) C₁H_{1,86} für Diesel;
34. „Auspuffemissionen“ die Emission von Schadstoffen aus dem Fahrzeugauspuff;
35. „Partikel“ Abgasbestandteile, die bei einer Temperatur von höchstens 325 K (52 °C) mit den Filtern aus dem verdünnten Abgas abgeschieden werden, die in dem Verfahren zur Ermittlung der durchschnittlichen Auspuffemissionen beschrieben sind; dieses Verfahren ist in einem delegierten Rechtsakt festgelegt;
36. „World Motorcycle Testing Cycle“ den weltweit harmonisierten Emissions-Laborprüfzyklus WMTC gemäß der globalen technischen Regelung Nr. 2 der UN/ECE;
37. „Hersteller“ jede Person oder Stelle, die gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des Typgenehmigungs- oder Autorisierungsverfahrens, die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion sowie die Marktüberwachung der von ihr hergestellten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen

- technischen Einheiten verantwortlich ist, und zwar unabhängig davon, ob diese Person oder Stelle unmittelbar an allen Fertigungsstufen eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit, das/die Gegenstand des Genehmigungsverfahrens ist, beteiligt ist oder nicht;
38. „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;
39. „Einführer“ jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit aus einem Drittstaat auf dem EU-Markt verkauft, zulässt oder für deren Inbetriebnahme verantwortlich ist;
40. „Händler“ jede natürliche oder juristische Person in der Lieferkette, mit Ausnahme des Herstellers oder des Einführers, die ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit auf dem EU-Markt verkauft, zulässt oder für deren Inbetriebnahme verantwortlich ist;
41. „Marktteilnehmer“ den Hersteller, den Bevollmächtigten des Herstellers, den Einführer oder den Händler;
42. „Genehmigungsbehörde“ die Behörde eines Mitgliedstaats, die dieser Mitgliedstaat errichtet oder benannt und der Kommission notifiziert hat und die zuständig ist für alle Belange der Typgenehmigung für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten 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;
43. „Marktüberwachungsbehörde“ eine Behörde eines Mitgliedstaats, die für die Durchführung der Marktüberwachung auf seinem Staatsgebiet zuständig ist;
44. „nationale Behörde“ eine Genehmigungsbehörde, eine Marktüberwachungsbehörde oder jede andere Behörde in einem Mitgliedstaat, die in Bezug auf von dieser Verordnung erfasste Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten an der Typgenehmigung, Zulassung, Marktüberwachung oder Einfuhrkontrolle beteiligt oder dafür zuständig ist;
45. „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;
46. „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;

47. „virtuelles Prüfverfahren“ Computersimulationen einschließlich Berechnungen, mit denen nachgewiesen wird, dass ein Fahrzeug, ein System, ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit den technischen Anforderungen dieser Verordnung oder ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte entspricht, ohne dass dabei ein Fahrzeug, ein System, ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit physisch vorhanden sein muss;
48. „On-Board-Diagnose“ ein Überwachungssystem, das in der Lage ist, den wahrscheinlichen Ort von Bauteil- oder System-Fehlfunktionen zu erkennen, Diagnose-Fehlercodes und Umweltinformationen zu speichern sowie diese einem universellen Lesegerät auf Abruf anzuzeigen und den Fahrer durch das Aufleuchten der Fehlfunktionsanzeige am Armaturenbrett vor schwerwiegenden Problemen im Zusammenhang mit der funktionalen Sicherheit und/oder der Umweltleistung zu warnen.
49. „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; diese Informationen umfassen sämtliche Informationen, die für den Einbau von Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten in ein Fahrzeug erforderlich sind;
50. „unabhängiger Marktteilnehmer“ Unternehmen, die keine autorisierten Händler oder Reparaturbetriebe sind und die direkt oder indirekt an der Wartung und Reparatur von Kraftfahrzeugen beteiligt sind;
51. „Neufahrzeug“ ein Fahrzeug, das:
- a) zuvor noch nicht zugelassen war oder
 - b) zum Zeitpunkt der Beantragung einer Einzelgenehmigung weniger als sechs Monate zugelassen war;
52. „Fahrzeug aus einer auslaufenden Serie“ ein Fahrzeug aus dem Lagerbestand, das nicht verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen werden kann, weil neue technische Anforderungen in Kraft getreten sind, für die es nicht genehmigt wurde;
53. „zweirädriges Kraftfahrzeug“ ein zweirädriges Fahrzeug mit Antriebssystem, einschließlich zweirädrige Fahrräder mit Antriebssystem, Kleinkrafträder und Krafträder mit zwei Rädern (PTW - *powered two-wheeler*);
54. „dreirädriges Kraftfahrzeug“ ein dreirädriges Fahrzeug mit Antriebssystem, das die Kriterien für die Einstufung als Fahrzeug der Klasse L5e erfüllt;
55. „vierrädriges Fahrzeug“ ein Fahrzeug mit vier Rädern, das die Kriterien für die Einstufung als Fahrzeug der Klasse L6e oder L7e erfüllt;
56. „selbstbalancierende Maschine“ ein Fahrzeugkonzept auf der Grundlage eines labilen Gleichgewichtspunkts, das eine Zusatzsteuereinrichtung zur Beibehaltung des

- Gleichgewichts benötigt, das einrädige Kraftfahrzeuge oder Kraftfahrzeuge mit zwei Rädern/zwei Spuren umfasst;
57. „Straßen-Quad“ ein vierrädriges Fahrzeug, das dafür konstruiert ist, auf befestigten öffentlichen Straßen zu fahren, und das die Kriterien für leichte Straßen-Quads der Klasse L6Ae oder schwere Straßen-Quads der Klasse L7Ae erfüllt;
58. „Anhänger“ ein Fahrzeug ohne eigenen Antrieb, das dafür konstruiert und gebaut ist, von einem Fahrzeug der Klasse L gezogen zu werden;
59. „Doppelrad“ zwei auf einer Achse montierte Räder, bei denen der Abstand zwischen den Mittelpunkten der Aufstandsflächen der Reifen auf der Fahrbahn kleiner als 460 mm ist, die als ein Rad angesehen werden;
60. „Zulassung“ die behördliche Genehmigung für die unbefristete, befristete oder kurzfristige Inbetriebnahme eines Fahrzeugs im Straßenverkehr, die die Identifizierung des Fahrzeugs und die Zuteilung einer als amtliches Kennzeichen bezeichneten Seriennummer umfasst;
61. „Inbetriebnahme“ den erstmaligen bestimmungsgemäßen Einsatz eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, in der Europäischen Union;
62. „Verkauf“ den Verkauf durch einen Fahrzeughersteller an einen Händler oder den Verkauf an den Endnutzer;
63. „Bereitstellung auf dem Markt“ die entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit zum Vertrieb oder zur Verwendung auf dem Unionsmarkt im Rahmen einer Geschäftstätigkeit;
64. „Inverkehrbringen“ das erstmalige Bereitstellen eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit in der Europäischen Union;
65. „Fahrzeugtyp“ eine Gruppe von Fahrzeugen, einschließlich Varianten und Versionen einer bestimmten Klasse, die sich zumindest in folgenden wesentlichen Merkmalen nicht unterscheiden:
- a) Klasse oder Unterklasse;
 - b) Hersteller;
 - c) Fahrgestell, Rahmen oder Hilfsrahmen, Bodengruppe oder Struktur, woran wesentliche Bauteile befestigt werden;
 - d) Funktionsweise des Antriebs;
 - e) Typbezeichnung durch den Hersteller;
66. „Variante“ Fahrzeuge des gleichen Typs,
- a) die die gleiche Karosserieform aufweisen (grundlegende Merkmale);

- b) die den gleichen Antrieb und die gleiche Antriebskonfiguration aufweisen;
 - c) deren Motor, falls ein Teil des Antriebs aus einem Verbrennungsmotor besteht, nach dem gleichen Verfahren arbeitet;
 - d) die die gleiche Anzahl und Anordnung der Zylinder aufweisen;
 - e) die den gleichen Getriebetyp aufweisen;
 - f) deren Masse in fahrbereitem Zustand sich zwischen dem niedrigsten und dem höchsten Wert um nicht mehr als 20 % des niedrigsten Wertes unterscheidet;
 - g) deren zulässige Höchstmasse sich zwischen dem niedrigsten und dem höchsten Wert um nicht mehr als 20 % des niedrigsten Wertes unterscheidet;
 - h) deren Hubraum (im Falle von Verbrennungsmotoren) sich zwischen dem niedrigsten und dem höchsten Wert um nicht mehr als 30 % des niedrigsten Wertes unterscheidet;
 - i) deren Motorleistung sich zwischen dem niedrigsten und dem höchsten Wert um nicht mehr als 30 % des niedrigsten Wertes unterscheidet;
67. „Version“ ein Fahrzeug, das aus einer Kombination von Merkmalen besteht, welche in den Beschreibungsunterlagen gemäß Artikel 27 Absatz 10 aufgeführt sind.

Artikel 4 **Fahrzeugklassen**

1. Fahrzeuge der Klasse L umfassen zweirädrige, dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge gemäß den nachstehenden Absätzen und Anhang I, wozu Fahrräder mit Antriebssystem, zweirädrige und dreirädrige Kleinkrafträder, zweirädrige und dreirädrige Krafträder, Krafträder mit Beiwagen, Straßen-Quads (leichte und schwere) sowie Leichtkraftfahrzeuge (leichte und schwere) gehören.
2. Im Sinne dieser Verordnung gelten gemäß Anhang I die nachstehenden Fahrzeugklassen und -unterklassen:
 - a) Fahrzeug der Klasse L1e (leichtes zweirädriges Kraftfahrzeug), mit den Unterklassen:
 - i) Fahrzeug der Klasse L1Ae (Fahrrad mit Antriebssystem);
 - ii) Fahrzeug der Klasse L1Be (zweirädriges Kleinkraftrad).
 - b) Fahrzeug der Klasse L2e (dreirädriges Kleinkraftrad).
 - c) Fahrzeug der Klasse L3e (zweirädriges Kraftrad), mit den Unterklassen:
 - i) Kraftradleistung⁵³, mit den weiteren Unterklassen:

⁵³ ABl. L 403 vom 30.12.2006, Neufassung der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein, S. 21, Bestimmung der Leistung, Klassen A1 und A2.

- Fahrzeug der Klasse A1 (Kraftrad mit niedriger Leistung);
 - Fahrzeug der Klasse A2 (Kraftrad mit mittlerer Leistung);
 - Fahrzeug der Klasse A3 (Kraftrad mit hoher Leistung);
- ii) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit:
- kleiner oder gleich 130 km/h;
 - größer als 130 km/h.
- d) Fahrzeug der Klasse L4e (zweirädriges Kraftrad mit Beiwagen).
- e) Fahrzeug der Klasse L5e (dreirädriges Kraftfahrzeug), mit den Unterklassen:
- i) Fahrzeug der Unterklasse L5Ae (dreirädriges Fahrzeug);
- ii) Fahrzeug der Unterklasse L5Be (dreirädriges Fahrzeug zur gewerblichen Nutzung), mit den Unterklassen:
- Fahrzeug der Unterklasse L5Be – U: dreirädriges Fahrzeug zur gewerblichen Nutzung, ausschließlich für die Beförderung von Gütern konstruiert;
 - Fahrzeug der Unterklasse L5Be – P: hauptsächlich für die Beförderung von Personen konstruiertes und genutztes Fahrzeug.
- f) Fahrzeug der Klasse L6e (leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug), mit den Unterklassen:
- i) Fahrzeug der Klasse L6Ae (leichtes Straßen-Quad);
- ii) Fahrzeug der Klasse L6Be (Leichtkraftfahrzeug – leicht), mit den Unterklassen:
- Fahrzeug der Unterklasse L6Be – U: ausschließlich für die Beförderung von Gütern konstruiertes Nutzfahrzeug;
 - Fahrzeug der Unterklasse L6Be – P: hauptsächlich für die Beförderung von Personen konstruiertes und genutztes Fahrzeug.
- g) Fahrzeug der Klasse L7e (schweres vierrädriges Kraftfahrzeug), mit den Unterklassen:
- i) Fahrzeug der Unterklasse L7Ae (schweres Straßen-Quad);
- ii) Fahrzeug der Unterklasse L7Be (Leichtkraftfahrzeug – schwer), mit den Unterklassen:
- Fahrzeug der Unterklasse L7Be – U: ausschließlich für die Beförderung von Gütern konstruiertes Nutzfahrzeug;

- Fahrzeug der Unterklasse L7Be – P: hauptsächlich für die Beförderung von Personen konstruiertes und genutztes Fahrzeug.
3. Die in Absatz 2 aufgeführten Fahrzeuge der Klasse L werden außerdem nach ihrer Antriebsart in folgende Unterklassen eingestuft:
- a) von einem Motor mit Innenverbrennung angetrieben:
 - Selbstzündungsmotor (CI);
 - Fremdzündungsmotor (PI);
 - b) von einem Motor mit Außenverbrennung, Turbinenmotor oder Kreiskolbenmotor angetrieben, wobei ein Fahrzeug mit einem solchen Antrieb hinsichtlich der Anforderungen für Umweltschutz und funktionale Sicherheit einem Fahrzeug gleichgestellt wird, das mit einem PI-Verbrennungsmotor ausgestattet ist;
 - c) von einem Druckluftmotor angetrieben und dessen Ausstoß von Schadstoffen und/oder inerten Gasen die in der Umgebungsluft vorhandenen Werte nicht überschreitet, wobei ein solches Fahrzeug hinsichtlich der Anforderungen für die funktionale Sicherheit und der Kraftstoffspeicherung und -versorgung einem gasbetriebenen Fahrzeug gleichgestellt wird;
 - d) von einem Elektromotor angetrieben;
 - e) Hybridfahrzeug, bei dem eine der in den Buchstaben a, b, c oder d genannten Antriebskonfigurationen mit einer anderen kombiniert wird oder das mit einer Mehrfachkombination dieser Antriebskonfigurationen ausgestattet ist, einschließlich einer Kombination aus mehreren Verbrennungsmotoren und/oder Elektromotoren.
4. Hinsichtlich der Einstufung der Fahrzeuge der Klasse L in Absatz 2 gilt Folgendes: Ein Fahrzeug, das nicht in eine bestimmte Klasse eingestuft wird, weil es mindestens eines der für diese Klasse festgelegten Kriterien nicht erfüllt, wird in die nächste Klasse eingestuft, deren Kriterien es entspricht. Dies gilt für die folgenden Gruppen von Klassen und Unterklassen:
- a) Klasse L1e mit ihren Unterklassen L1Ae und L1Be und Klasse L3e mit ihren Unterklassen L3e - A1, L3e - A2 und L3e - A3;
 - b) Klasse L2e und Klasse L5e mit ihren Unterklassen L5Ae und L5Be;
 - c) Klasse L6e mit ihren Unterklassen L6Ae und L6Be und Klasse L7e mit ihren Unterklassen L7Ae und L7Be;
 - d) jede andere logische Folge von Klassen und/oder Unterklassen, die vom Hersteller vorgeschlagen und von der Typgenehmigungsbehörde genehmigt wird.

KAPITEL II ALLGEMEINE PFLICHTEN

Artikel 5

Allgemeine Pflichten der Mitgliedstaaten und der nationalen Behörden

1. Die Mitgliedstaaten errichten und benennen die Typgenehmigungsbehörden, die für Genehmigungsangelegenheiten zuständig sind, sowie die Marktüberwachungsbehörden, die für Marktüberwachungsangelegenheiten zuständig sind, gemäß dieser Verordnung. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission die Errichtung und Benennung solcher Behörden gemäß Artikel 68.

Bei der Notifizierung sind Name und Anschrift einschließlich der elektronischen Anschrift sowie der Zuständigkeitsbereich der Typgenehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden anzugeben.

2. Die nationalen Behörden gestatten den Verkauf, die Zulassung oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten nur, wenn diese den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen.
3. Die nationalen Behörden dürfen die Zulassung von Fahrzeugen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten, ihren Verkauf oder ihre Inbetriebnahme oder ihre Benutzung im Straßenverkehr nicht unter Verweis auf die von dieser Verordnung erfassten Aspekte des Baus oder der Wirkungsweise untersagen, beschränken oder behindern, wenn diese den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen.
4. Die Mitgliedstaaten organisieren und tätigen die Marktüberwachung und die Kontrolle von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten, die auf den Markt der Union gebracht werden, gemäß Kapitel III der Verordnung (EG) Nr. 765/2008.

Artikel 6

Allgemeine Pflichten der Genehmigungsbehörden

1. Die Genehmigungsbehörden stellen sicher, dass Hersteller, die eine Typgenehmigung beantragen, ihre Pflichten gemäß dieser Verordnung erfüllen.
2. Die Genehmigungsbehörden erteilen eine Genehmigung für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten nur, wenn diese den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen.

Artikel 7

Allgemeine Pflichten der Hersteller

1. Bei Verkauf oder Inbetriebnahme ihrer Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten gewährleisten die Hersteller, dass diese gemäß den Anforderungen dieser Verordnung und der nach dieser Verordnung erlassenen

delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte hergestellt und genehmigt werden. 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.

2. 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 anderen Anforderungen verantwortlich.
3. Für die Zwecke der Genehmigung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten, die unter diese Verordnung fallen, benennt ein außerhalb der Union ansässiger Hersteller einen in der Union ansässigen Bevollmächtigten, der ihn bei der Genehmigungsbehörde vertritt.
4. Außerdem benennt er einen Bevollmächtigten für die Zwecke der Marktüberwachung, wobei es sich um den in Absatz 2 genannten oder einen zusätzlichen Bevollmächtigten handeln kann.
5. 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.
6. Der Hersteller gewährleistet durch geeignete Verfahren, dass stets Übereinstimmung bei Serienfertigung sichergestellt ist. Änderungen an der Konstruktion eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit oder an deren Merkmalen sowie Änderungen der Anforderungen, auf die bei Erklärung der Übereinstimmung eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit verwiesen wird, werden angemessen berücksichtigt.
7. Zusätzlich zu den gesetzlich vorgeschriebenen Schildern und den Typgenehmigungszeichen, die gemäß Artikel 37 an seinen Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten angebracht werden, gibt der Hersteller seinen Namen, seinen eingetragenen Handelsnamen oder seine eingetragene Handelsmarke und seine Kontaktanschrift entweder auf dem Fahrzeug, System, Bauteil oder der selbstständigen technischen Einheit selbst oder, wenn dies bei Systemen, Bauteilen oder technischen Einheiten nicht möglich ist, auf der Verpackung oder in den dem System, Bauteil oder der selbstständigen technischen Einheit beigelegten Unterlagen an. In der Anschrift muss eine zentrale Stelle angegeben sein, unter der der Hersteller kontaktiert werden kann.
8. Solange sich ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit in seiner Verantwortung befindet, gewährleistet der Hersteller, dass die Lagerungs- oder Transportbedingungen die Übereinstimmung mit den Anforderungen dieser Verordnung nicht beeinträchtigen.

*Artikel 8****Pflichten der Hersteller hinsichtlich der Übereinstimmung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten***

1. Ein Hersteller, der der Auffassung ist oder Grund zu der Annahme hat, dass sein Fahrzeug, System, Bauteil oder seine selbstständige technische Einheit beim Verkauf oder der Inbetriebnahme nicht dieser Verordnung oder den nach dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten entspricht, ergreift unverzüglich die erforderlichen Korrekturmaßnahmen, um die Übereinstimmung dieses Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder dieser selbstständigen technischen Einheit herzustellen, dieses oder diese gegebenenfalls vom Markt zu nehmen oder zurückzurufen.
2. Der Hersteller unterrichtet, wenn mit dem Fahrzeug, System, Bauteil oder der selbstständigen technischen Einheit ein Risiko verbunden ist, unverzüglich die Marktüberwachungs- und Genehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen das Fahrzeug, System, Bauteil oder die selbstständige technische Einheit verkauft oder in Betrieb genommen wurde, darüber und macht dabei ausführliche Angaben, insbesondere über die fehlende Übereinstimmung und die ergriffenen Korrekturmaßnahmen.
3. Der Hersteller hält die in Artikel 25 genannte Beschreibungsmappe und die in Artikel 36 genannten Übereinstimmungsbescheinigungen mindestens zehn Jahre lang für die Typgenehmigungsbehörden zur Einsichtnahme bereit.
4. Der Hersteller händigt der zuständigen nationalen Behörde auf deren begründetes Verlangen alle Informationen und Unterlagen in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats der betreffenden Behörde aus, die für den Nachweis der Übereinstimmung des Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit erforderlich sind. Er kooperiert mit dieser nationalen Behörde auf deren Verlangen bei allen Maßnahmen zur Abwendung von Risiken, die mit seinen Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten, die verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, verbunden sind.

*Artikel 9****Pflichten des Bevollmächtigten des Herstellers hinsichtlich der Marktüberwachung***

Der Bevollmächtigte des Herstellers hinsichtlich der Marktüberwachung nimmt die Aufgaben wahr, die dieser in dem entsprechenden Auftrag festgelegt hat. Der Auftrag gestattet es dem Bevollmächtigten, mindestens folgende Aufgaben wahrzunehmen:

- (1) Der Bevollmächtigte hält die in Artikel 25 genannte Beschreibungsmappe und die in Artikel 36 genannten Übereinstimmungsbescheinigungen mindestens zehn Jahre lang für die Typgenehmigungsbehörden zur Einsichtnahme bereit.
- (2) Auf begründetes Verlangen einer Genehmigungsbehörde händigt er alle erforderlichen Informationen und Unterlagen zum Nachweis der Übereinstimmung eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit an diese Behörde aus.

- (3) Auf Verlangen der Marktüberwachungs- und/oder Genehmigungsbehörden kooperiert er bei allen Maßnahmen zur Abwendung der Risiken, die mit Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten verbunden sind, die zu ihrem Aufgabenbereich gehören.

Artikel 10

Allgemeine Pflichten der Einführer

1. Vom Einführer dürfen nur konforme Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten in der Union verkauft oder zugelassen werden.
2. Der Einführer gewährleistet vor dem Verkauf, der Zulassung oder der Inbetriebnahme eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit, dass für dieses oder diese eine EU-Typgenehmigung vorliegt. Der Einführer stellt sicher, dass die Beschreibungsunterlagen den Anforderungen von Artikel 27 Absatz 10 entsprechen, dass das Fahrzeug, System, Bauteil oder die selbstständige technische Einheit das Typgenehmigungszeichen trägt, dass die erforderlichen Unterlagen beigelegt sind, dass Übereinstimmung mit Artikel 7 Absatz 7 besteht und dass der Hersteller die Anforderungen von Artikel 7 Absatz 6 erfüllt hat.
3. Ist ein Einführer der Auffassung oder hat er Grund zu der Annahme, dass ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit nicht mit den Anforderungen dieser Verordnung, insbesondere nicht mit der entsprechenden Typgenehmigung, übereinstimmt, darf er dieses Fahrzeug, System, Bauteil oder diese selbstständige technische Einheit nicht verkaufen oder zulassen, bevor die Übereinstimmung hergestellt ist. Ist er außerdem der Auffassung oder hat er Grund zu der Annahme, dass mit dem Fahrzeug, System, Bauteil oder der selbstständigen technischen Einheit ein Risiko verbunden ist, unterrichtet er den Hersteller sowie die Marktüberwachungs- und Genehmigungsbehörden hiervon.
4. Der Einführer gibt seinen Namen, seinen eingetragenen Handelsnamen oder seine eingetragene Handelsmarke und seine Kontaktanschrift auf dem Fahrzeug, System, Bauteil oder der selbstständigen technischen Einheit selbst oder, wenn dies bei Systemen, Bauteilen oder technischen Einheiten nicht möglich ist, auf der Verpackung oder in den dem System, Bauteil oder der selbstständigen technischen Einheit beigelegten Unterlagen an.
5. Der Einführer gewährleistet, dass dem Fahrzeug, System, Bauteil oder der selbstständigen technischen Einheit die gemäß Artikel 59 erforderlichen Anleitungen und Informationen in den Amtssprachen der betreffenden Mitgliedstaaten beigelegt sind.
6. Solange sich ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit in seiner Verantwortung befindet, gewährleistet der Einführer, dass die Lagerungs- oder Transportbedingungen die Übereinstimmung mit den Anforderungen dieser Verordnung nicht beeinträchtigen.
7. Sofern er dies angesichts des mit einem Fahrzeug, System, Bauteil oder einer selbstständigen technischen Einheit verbundenen Risikos für angemessen hält, prüft der Einführer zum Schutz der Gesundheit und der Sicherheit der Verbraucher

etwaige Beschwerden und führt gegebenenfalls ein Register der Beschwerden, der nicht übereinstimmenden Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten und hält die Händler über diese Überwachung auf dem Laufenden.

Artikel 11

Pflichten der Einführer hinsichtlich der Übereinstimmung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten

1. Ein Einführer, der der Auffassung ist oder Grund zu der Annahme hat, dass ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit, das oder die er verkauft oder zugelassen hat oder für deren Inbetriebnahme er verantwortlich ist, nicht dieser Verordnung entspricht, ergreift unverzüglich die erforderlichen Korrekturmaßnahmen, um die Übereinstimmung dieses Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder dieser selbstständigen technischen Einheit herzustellen oder es/sie gegebenenfalls zurückzunehmen oder zurückzurufen.
2. Der Einführer unterrichtet, wenn mit dem Fahrzeug, System, Bauteil oder der selbstständigen technischen Einheit ein Risiko verbunden ist, unverzüglich die Marktüberwachungsbehörden und die Genehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen er das Fahrzeug, System, Bauteil oder die selbstständige technische Einheit bereitgestellt hat, darüber und macht dabei ausführliche Angaben, insbesondere über die fehlende Übereinstimmung und die ergriffenen Korrekturmaßnahmen.
3. Der Einführer hält zehn Jahre lang eine Abschrift der Übereinstimmungsbescheinigung für die Marktüberwachungs- und Genehmigungsbehörden bereit und sorgt dafür, dass er ihnen die Beschreibungsunterlagen gemäß Artikel 27 Absatz 10 auf Verlangen vorlegen kann.
4. Der Einführer händigt einer nationalen Behörde auf deren begründetes Verlangen alle Informationen und Unterlagen in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats der betreffenden Behörde aus, die für den Nachweis der Übereinstimmung des Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit erforderlich sind. Der Einführer kooperiert mit dieser Behörde auf deren Verlangen bei allen Maßnahmen zur Abwendung von Risiken, die mit Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten verbunden sind, die er verkauft, oder zugelassen hat oder für deren Inbetriebnahme er verantwortlich ist.

Artikel 12

Allgemeine Pflichten der Händler

1. Der Händler berücksichtigt die geltenden Anforderungen mit der gebührenden Sorgfalt, wenn er ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit verkauft, zulässt oder in Betrieb nimmt.
2. Bevor er ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit verkauft, zulässt oder in Betrieb nimmt, überprüft der Händler, ob das Fahrzeug, System, Bauteil oder die selbstständige technische Einheit mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Schild oder dem Typgenehmigungszeichen versehen sind, ob die Gebrauchsanleitung und die Sicherheitsinformationen in den Amtssprachen des Mitgliedstaates beigefügt sind, in dem das Fahrzeug, System, Bauteil oder die

selbstständige technische Einheit verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen werden soll, und ob der Hersteller und der Einführer die Anforderungen von Artikel 7 Absatz 6, Artikel 7 Absatz 7 und Artikel 10 Absatz 4 erfüllt haben.

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

Artikel 13

Pflichten der Händler hinsichtlich der Übereinstimmung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten

1. Ist ein Händler der Auffassung oder hat er Grund zu der Annahme, dass ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit nicht mit den Anforderungen dieser Verordnung übereinstimmt, darf er dieses Fahrzeug, System, Bauteil oder diese selbstständige technische Einheit nicht verkaufen oder zulassen und verhindert deren Inbetriebnahme, bevor die Übereinstimmung hergestellt ist.
2. Ein Händler, der der Auffassung ist oder Grund zu der Annahme hat, dass ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit, das/die er verkauft oder zugelassen hat oder für deren Inbetriebnahme er verantwortlich ist, nicht dieser Verordnung entspricht, ergreift die erforderlichen Korrekturmaßnahmen, um die Übereinstimmung dieses Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder dieser selbstständigen technischen Einheit herzustellen oder es/sie gegebenenfalls zurückzunehmen oder zurückzurufen.
3. Der Händler unterrichtet, wenn mit dem Fahrzeug, System, Bauteil oder der selbstständigen technischen Einheit ein Risiko verbunden ist, unverzüglich die Marktüberwachungs- und Genehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen er das Fahrzeug, System, Bauteil oder die selbstständige technische Einheit verkauft oder zugelassen hat oder für deren Inbetriebnahme er verantwortlich ist, sowie den Hersteller und den Einführer darüber und macht dabei ausführliche Angaben, insbesondere über die fehlende Übereinstimmung und etwaige ergriffene Korrekturmaßnahmen.
4. Der Händler händigt der nationalen Behörde auf deren begründetes Verlangen alle Informationen und Unterlagen aus, die für den Nachweis der Übereinstimmung eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit erforderlich sind. Der Händler kooperiert mit dieser Behörde auf deren Verlangen bei allen Maßnahmen zur Abwendung von Risiken, die mit Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten verbunden sind, die er verkauft oder zugelassen hat oder für deren Inbetriebnahme er verantwortlich ist.

Artikel 14

Zusätzliche Pflichten der Einführer und Händler

Ein Einführer oder Händler gilt als Hersteller für die Zwecke dieser Verordnung und unterliegt den Pflichten der Hersteller gemäß Artikel 7 und Artikel 9, wenn er ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit unter seinem

eigenen Namen oder seiner eigenen Marke verkauft, zulässt oder für dessen/deren Inbetriebnahme verantwortlich ist oder ein bereits verkauftes, zugelassenes oder in Betrieb genommenes Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit so verändert, dass die Übereinstimmung mit den geltenden Anforderungen beeinträchtigt werden kann.

Artikel 15

Identifizierung der Marktteilnehmer

Die Marktteilnehmer benennen den Marktüberwachungs- und Genehmigungsbehörden auf Verlangen für einen Zeitraum von zehn Jahren:

- (1) die Marktteilnehmer, von denen sie ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit bezogen haben;
- (2) die Marktteilnehmer, an die sie ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit abgegeben haben.

KAPITEL III MATERIELLE ANFORDERUNGEN

Artikel 16

Allgemeine materielle Anforderungen

1. Fahrzeuge der Klasse L sowie für derartige Fahrzeuge bestimmte Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten müssen den Anforderungen der Anhänge II bis VIII entsprechen.
2. Um die Sicherheit und den Umweltschutz auf hohem Niveau zu gewährleisten, legt die Kommission mittels delegierter Rechtsakte gemäß den Artikeln 76, 77 und 78 detaillierte technische Anforderungen – gegebenenfalls einschließlich Prüfverfahren und Grenzwerten – nur für diejenigen Anforderungen fest, die nicht die in Anhang VI und Anhang VII dieser Verordnung aufgeführten Umweltgrenzwerte und Schwellenwerte betreffen.

Artikel 17

Verbot von Abschaltvorrichtungen

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

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

- (2) wenn die Einrichtung nicht länger arbeitet, als zum Anlassen des Motors erforderlich ist;
- (3) wenn die Betriebsbedingungen in einem wesentlichen Umfang in die Prüfverfahren einbezogen wurden, mittels derer festgestellt wird, ob das Fahrzeug den Anforderungen dieser Verordnung und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte entspricht.

Artikel 18

Maßnahmen hinsichtlich Änderungen am Antriebsstrang von Fahrzeugen

1. „Antriebsstrang“ bezeichnet die Bauteile und Systeme, welche im Fahrzeug das Drehmoment vom Motor bis auf die Straße übertragen, einschließlich des Motors (der Motoren), der Motorsteuersysteme und anderer Steuermodule, der Abgasreinigungsanlagen und emissionsmindernden Einrichtungen, des Getriebes und der Getriebesteuerung, entweder einer Antriebswelle, einem Riemenantrieb oder einem Kettenantrieb, des Differenzialgetriebes, des Sekundärantriebs und des Reifens des Antriebsrads (Radius).
2. Für Fahrzeuge der Klasse L werden bestimmte Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe in den Antriebsstrang des Fahrzeugs getroffen, die in einem delegierten Rechtsakt in Form einer Reihe technischer Anforderungen und Spezifikationen mit folgendem Ziel festgelegt werden:
 - a) Es sollen Veränderungen verhindert werden, die die Sicherheit insbesondere durch eine Leistungssteigerung des Fahrzeugs beeinträchtigen können, indem unbefugt in den Antriebsstrang zur Heraufsetzung des maximalen Drehmoments und/oder der maximalen Nutzleistung und/oder der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs nach den Angaben des Herstellers bei der Typgenehmigung eingegriffen wird, und/oder
 - b) es sollen Umweltschäden verhindert werden.
3. Die Kommission legt die speziellen Anforderungen für die in Absatz 2 genannten Maßnahmen in einem delegierten Rechtsakt gemäß den Artikeln 76, 77 und 78 fest.
4. Nach einer Veränderung des Antriebsstrangs muss das Fahrzeug den technischen Anforderungen entsprechen, die zu dem Zeitpunkt für die ursprüngliche Fahrzeugklasse und -unterklasse oder gegebenenfalls die neue Fahrzeugklasse und -unterklasse galten, als das Originalfahrzeug verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen wurde, einschließlich der jüngsten Änderungen dieser Anforderungen.

Artikel 19

Allgemeine Anforderungen für On-Board-Diagnosesysteme

1. Vier Jahre nach dem in Artikel 82 Unterabsatz 2 festgelegten Zeitpunkt müssen alle Neufahrzeuge der Unterklassen L1Be, L3e, L5e, L6Ae und L7Ae mit der ersten Phase eines On-Board-Diagnosesystems (OBD) ausgerüstet sein, das Schaltkreisstörungen, Kurzschlusskreise und offene Stromkreise sowie die

- Stromkreis-Plausibilität von Motor und Fahrzeugsteuerungssystemen überwacht und aufzeichnet (OBD-I).
2. Sechs Jahre nach dem in Artikel 82 Unterabsatz 2 festgelegten Zeitpunkt müssen alle Neufahrzeuge der Unterklassen L6Be und L7Be mit einem OBD-I-System ausgestattet sein.
 3. Acht Jahre nach dem in Artikel 82 Unterabsatz 2 festgelegten Zeitpunkt müssen alle Neufahrzeuge mit einem OBD-I-System ausgestattet sein.
 4. Vorbehaltlich der Bestätigung durch einen Beschluss der Kommission nach Artikel 21 Absatz 4 müssen acht Jahre nach dem in Artikel 82 Unterabsatz 2 festgelegten Zeitpunkt alle Neufahrzeuge der (Unter-)Klassen L1Be, L3e, L5e, L6Ae und L7Ae zusätzlich mit der zweiten Phase eines On-Board-Diagnosesystems (OBD-II) ausgerüstet sein, das zusätzlich zu der Leistung des OBD-I nicht nur Totalausfälle, sondern auch die Verschlechterung von Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten während der Lebensdauer des Fahrzeugs überwacht, sofern dessen Kostenwirksamkeit in der in Artikel 21 Absätze 4 und 5 genannten Umweltverträglichkeitsstudie nachgewiesen werden konnte.
 5. Die OBD-Emissionsschwellenwerte sind in Anhang VI (B) festgelegt.
 6. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, nach den Artikeln 76, 77 und 78 einen delegierten Rechtsakt zu erlassen, in dem die ausführlichen technischen Anforderungen für die On-Board-Diagnose einschließlich der funktionsbezogenen OBD-Anforderungen und Prüfverfahren für die in den Absätzen 1 bis 5 aufgeführten Aspekte festgelegt werden, um die funktionale Sicherheit und den Umweltschutz auf hohem Niveau sicherzustellen und allen Reparaturbetrieben dieselben Zugangsbedingungen zu Reparatur- und Wartungsinformationen zu gewährleisten.

Artikel 20

Anforderungen für die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen

1. Der Hersteller stellt sicher, dass seine Fahrzeuge so konstruiert, gefertigt und zusammengebaut sind, dass das Verletzungsrisiko für Fahrzeuginsassen und andere Verkehrsteilnehmer möglichst gering ist. Die funktionale Sicherheit eines Fahrzeugs ist für dessen gesamte Lebensdauer zu garantieren, wenn das Fahrzeug unter normalen Bedingungen oder seiner Bestimmung gemäß benutzt wird.
2. Der Hersteller gewährleistet, dass Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten mit den einschlägigen Anforderungen des Anhangs II und des Anhangs VIII übereinstimmen und den Prüfverfahren und Leistungsanforderungen genügen, die in einem delegierten Rechtsakt festgelegt werden.
3. Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Anforderungen gelten für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten insoweit als ihre Geltung für die jeweilige Fahrzeugklasse in dieser Verordnung erklärt wird.
4. Um ein hohes Sicherheitsniveau gewährleisten zu können, legt die Kommission in einem delegierten Rechtsakt gemäß den Artikeln 76, 77 und 78 spezielle

Anforderungen für die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen fest, einschließlich Prüfverfahren und Grenzwerten.

Artikel 21

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. Der Hersteller stellt sicher, dass typgenehmigte Fahrzeuge über die gesamte Lebensdauer den Anforderungen für die Umweltverträglichkeit gemäß den Anhängen V, VI und VII entsprechen.
2. Der Hersteller stellt sicher, dass die Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten den Prüfverfahren und Prüfanforderungen genügen, die in einem delegierten Rechtsakt nach Absatz 12 festgelegt werden.
3. Der Hersteller stellt sicher, dass die Typgenehmigungsanforderungen zur Prüfung der Dauerhaltbarkeit erfüllt sind. Nach Wahl des Herstellers kann eines der nachstehenden Verfahren zur Prüfung der Dauerhaltbarkeit verwendet werden, um gegenüber der Typgenehmigungsbehörde den Nachweis zu erbringen, dass die Umweltverträglichkeit eines typgenehmigten Fahrzeugs dauerhaft ist:
 - a) tatsächliche Prüfung von Fahrzeugen auf ihre Dauerhaltbarkeit durch Zurücklegen einer Strecke nach Anhang VII (A) und Nachweis gegenüber der Typgenehmigungsbehörde, dass die Umweltverträglichkeitsanforderungen dieser Verordnung und ihrer delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte eingehalten werden, während die Fahrstrecke zurückgelegt wird (Messung in regelmäßigen Abständen) und nachdem die Fahrstrecke vollständig zurückgelegt ist;
 - b) durch Multiplizieren der Verschlechterungsfaktoren nach Anhang VII (B) und der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung eines Fahrzeugs, das eine Fahrleistung von mehr als 100 km erbracht hat, nachdem es am Ende der Fertigungsstraße zum ersten Mal gestartet worden ist. Die Ergebnisse der Berechnung müssen unter den Grenzwerten von Anhang VI (A) liegen und folgende Nachweise erbringen:
 - Der Hersteller führt in diesem Verfahren gegenüber der Typgenehmigungsbehörde den Nachweis über die Umweltverträglichkeit eines Fahrzeugs, das eine Fahrleistung von mehr als 100 km erbracht hat, nachdem es am Ende der Fertigungsstraße zum ersten Mal gestartet worden und das mit rasch gealterten Systemen und Bauteilen ausgestattet ist.
 - Entscheidet sich der Hersteller für dieses Verfahren, führt er gegenüber der Typgenehmigungsbehörde den Nachweis über die Gültigkeit der Korrelation zwischen den beiden Dauerhaltbarkeitsverfahren nach den Buchstaben a und b.
4. Spätestens zum 1. Januar 2016 führt die Kommission eine umfassende Umweltverträglichkeitsstudie durch. Die Studie bewertet die Luftqualität und den

Schadstoffanteil der Fahrzeuge der L-Klasse und deckt die Anforderungen der in Anhang V aufgeführten Prüfungen Typ I, IV, V, VII und VIII ab. Darin werden die neuesten wissenschaftlichen Daten, Forschungsergebnisse, Modellversuche sowie die Kostenwirksamkeit mit Blick auf die Einführung endgültiger politischer Maßnahmen zusammengeführt und bewertet, indem die in Anhang IV festgelegten Termine für die Anwendung der Euro-5-Norm (Euro 6 für Krafträder der Klasse L3e) und die in den Anhängen V, VI (A3), VI (B2), VI (C2) und VII festgelegten Umweltaforderungen für die Euro-5-Norm (Euro 6 für Krafträder der Klasse L3e) hinsichtlich der Dauerhaltbarkeit nach Laufleistung und der Verschlechterungsfaktoren bestätigt werden.

5. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie bestätigt die Kommission:
- a) die Termine für die Anwendung der Euro-5-Norm (Euro 6 für Krafträder der Klasse L3e) gemäß Anhang IV;
 - b) die Emissionsgrenzwerte der Euro-5-Norm (Euro 6 für Krafträder der Klasse L3e) gemäß Anhang VI (A3) und die OBD-Schwellenwerte gemäß Anhang VI (B2);
 - c) dass alle Neufahrzeuge der (Unter-)Klassen L3e, L5e, L6Ae und L7Ae auf Ebene der Euro-5-Norm (Euro 6 für Krafträder der Klasse L3e) neben OBD-I zusätzlich mit OBD-II ausgerüstet werden;
 - d) dass die Anforderungen für die Übereinstimmungsprüfung für in Betrieb befindliche Fahrzeuge auf Ebene der Euro-5-Norm (Euro 6 für Krafträder der Klasse L3e) einzuführen sind, für welche (Unter-)Klassen von Fahrzeugen der Klasse L diese Übereinstimmungsprüfung für in Betrieb befindliche Fahrzeuge einzuführen ist und bis zu welchem Zeitpunkt diese für alle Fahrzeuge der Klasse L verbindlich werden soll. „Übereinstimmungsprüfung für in Betrieb befindliche Fahrzeuge“ bezeichnet die Prüfung repräsentativer Fahrzeuge der auf dem Markt befindlichen Fahrzeugflotte daraufhin, ob die vom Hersteller ergriffenen technischen Maßnahmen gemäß dieser Verordnung während der normalen Lebensdauer des Fahrzeugs unter normalen Betriebsbedingungen auch weiterhin sowohl eine wirksame Begrenzung der Auspuff- und Verdunstungsemissionen als auch die tatsächliche Einhaltung der Maßnahmen hinsichtlich der funktionalen Sicherheit und der damit verbundenen Sicherheitsanforderungen sicherstellen;
 - e) welche der (Unter-)Klassen L1Ae, L1Be, L2e, L5Be, L6Be und L7Be für die Euro-5-Norm nur der SHED-Prüfung oder alternativ nur den Durchlässigkeitsprüfungen für Kraftstoffbehälter und Kraftstoffzufuhrleitungen mit den in Anhang VI (C2) genannten Grenzwerten unterzogen werden sollen;
 - f) die Dauerhaltbarkeit nach Laufleistung für die Euro-5-Norm (Euro 6 für Krafträder der Klasse L3e) gemäß Anhang VII (A) und die Verschlechterungsfaktoren für die Euro-5-Norm (Euro 6 für Krafträder der Klasse L3e) gemäß Anhang VII (B);
 - g) die Durchführbarkeit, die damit verbundenen Termine für die Anwendung und für welche (Unter-)Klassen Anforderungen für Off-Cycle-Emissionen über die

Euro-5-Norm hinaus (Euro 6 für Krafträder der Klasse L3e) eingeführt werden sollen.

6. Vollelektrisch betriebene Fahrzeuge und/oder Fahrzeuge, die ausschließlich mit Druckluft betrieben werden, sind von den Umwelanforderungen des Anhangs V, Prüfungen Typ I bis VIII, ausgenommen. Diese Fahrzeuge müssen den funktionalen Anforderungen für OBD genügen, die in einem delegierten Rechtsakt festgelegt werden, damit die Fahrzeuge im Falle von Fehlfunktionen ordnungsgemäß repariert werden können.
7. Mit einem gasförmigen Kraftstoff betriebene Fahrzeuge müssen den Emissionsgrenzwerten für die Typgenehmigung sowie den OBD-Emissionsschwellenwerten für Fremdzündungsmotoren (PI) genügen. Außerdem müssen sie den damit verbundenen Prüfverfahren und Anforderungen genügen, die in einem delegierten Rechtsakt nach Absatz 12 festgelegt werden. Fahrzeuge, die im Einstoffbetrieb, Zweistoffbetrieb oder im Mehrstoffbetrieb mit gasförmigem Kraftstoff betrieben werden, und/oder Hybrid-Elektrofahrzeuge sind von den SHED-Prüfanforderungen für Verdunstungsemissionen ausgenommen. Hybrid-Elektrofahrzeuge und/oder mit einem gasförmigen Kraftstoff betriebene Fahrzeuge, die teilweise von einem Fremdzündungsmotor angetrieben werden, der mit Benzin, Benzinkraftstoffgemischen oder Ethanol-Kraftstoff arbeitet, müssen lediglich den Anforderungen für die Dichtheit des Kraftstoffbehälters und der Kraftstoffzufuhrleitungen genügen, die in einem delegierten Rechtsakt nach Absatz 12 festgelegt werden.
8. Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotor (CI), der ausschließlich Dieselmotorkraftstoff mit geringer Flüchtigkeit oder zu Diesel äquivalente Kraftstoffe verbraucht, sind von den Grenzwerten und Prüfanforderungen für Verdunstungsemissionen ausgenommen.
9. Fahrzeuge der Klasse L4e müssen den Umwelanforderungen genügen, die in Anhang V für Fahrzeuge der Klasse L3e festgelegt sind, wobei der Hersteller in Bezug auf die Prüfungen Typ I, IV, VII und VIII die Wahl hat, entweder das angetriebene Basisfahrzeug ohne Beiwagen oder die vollständige Gruppe prüfen zu lassen.
10. „Emissionsmindernde Einrichtung für den Austausch“ bezeichnet eine emissionsmindernde Einrichtung oder eine Kombination von solchen Einrichtungen, die dazu bestimmt ist, eine emissionsmindernde Einrichtung für die Erstausrüstung zu ersetzen und die als selbstständige technische Einheit im Sinne der delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zu dieser Verordnung genehmigt werden kann.

Der Hersteller gewährleistet, dass alle emissionsmindernden Einrichtungen für den Austausch zum Zeitpunkt ihres Verkaufs oder ihrer Inbetriebnahme in der Europäischen Union gemäß dieser Verordnung typgenehmigt sind.
11. Die in den Absätzen 1 bis 10 genannten Anforderungen gelten für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten gemäß Anhang II.
12. Um den Umweltschutz auf hohem Niveau sicherzustellen, legt die Kommission die ausführlichen technischen Spezifikationen für die Umwelanforderungen

einschließlich Prüfverfahren für die in den Absätzen 2, 3, 4 und 5 aufgeführten Aspekte in einem delegierten Rechtsakt gemäß den Artikeln 76, 77 und 78 fest.

Artikel 22

Zusätzliche Umwelanforderungen hinsichtlich der Treibhausgasemissionen und des Kraftstoffverbrauchs

1. Kohlendioxid-(CO₂-)Emissionen werden vom Hersteller nach dem anwendbaren Emissions-Laborprüfzyklus ermittelt und der Genehmigungsbehörde mitgeteilt. Der Kraftstoffverbrauch wird entweder auf der Grundlage der Emissions-Laborprüfergebnisse bei der Typgenehmigung berechnet oder gemessen und der Genehmigungsbehörde mitgeteilt.
2. Das CO₂-Messergebnis und der berechnete oder gemessene Kraftstoffverbrauch werden in die Beschreibungsmappe aufgenommen und beide auch in der Übereinstimmungsbescheinigung angegeben.

Der Hersteller stellt sicher, dass die Daten zu CO₂-Emission und Kraftstoffverbrauch zusätzlich zu ihrer Angabe in der Übereinstimmungsbescheinigung dem Fahrzeugkäufer zum Zeitpunkt des Kaufs eines Neufahrzeugs in einem geeigneten Format nach ihrer Wahl bereitgestellt werden.

3. Die Kommission legt die Verfahren zur Messung der CO₂-Emissionen und zur Berechnung oder Messung des Kraftstoffverbrauchs in einem delegierten Rechtsakt gemäß den Artikeln 76, 77 und 78 fest.

KAPITEL IV EU-TYPGENEHMIGUNGSVERFAHREN

Artikel 23

Verfahren für die EU-Typgenehmigung

1. Bei der Beantragung einer Typgenehmigung für ein Fahrzeug kann der Hersteller zwischen den folgenden Verfahren wählen:
 - a) Mehrphasen-Typgenehmigung,
 - b) Einphasen-Typgenehmigung,
 - c) Mehrstufen-Genehmigung.

Für die Typgenehmigung von Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten gilt das Verfahren der Einphasen-Typgenehmigung.

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

3. Beim Einphasen-Typgenehmigungsverfahren wird das gesamte Fahrzeug in einem einzigen Vorgang genehmigt.
4. Beim Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahren bescheinigen eine oder mehrere Genehmigungsbehörden, dass – je nach Fertigungsstand – ein Typ eines unvollständigen oder vervollständigten Fahrzeugs den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen dieser Verordnung entspricht.

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

Die Typgenehmigung für die letzte Fertigungsstufe wird erst erteilt, nachdem die Typgenehmigungsbehörde 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 zum Zeitpunkt der Typgenehmigungserteilung für die Fahrzeugklasse gelten, für die die Typgenehmigung des vervollständigten Fahrzeugs erteilt wird.

Die Mehrstufen-Genehmigung nach Absatz 1 Buchstabe c gilt nur für Nutzfahrzeuge der Unterklassen L5Be – U, L6Be – U und L7Be – U.

5. Die Wahl des Genehmigungsverfahrens berührt nicht die geltenden Anforderungen, 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 73 Muster für die im Einzelnen für die Typgenehmigungsverfahren vorgesehenen Vorkehrungen festzulegen.

Artikel 24

Antrag auf Typgenehmigung

1. Der Hersteller reicht den Antrag auf Typgenehmigung bei der Genehmigungsbehörde ein.
2. Für ein und denselben Typ eines Fahrzeugs, Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit kann nur ein einziger Antrag in nur einem einzigen Mitgliedstaat eingereicht werden.
3. Für jeden zu genehmigenden Typ ist ein gesonderter Antrag einzureichen.

Artikel 25

Beschreibungsmappe

1. Der Antragsteller legt der Genehmigungsbehörde eine Beschreibungsmappe vor.
2. Die Beschreibungsmappe enthält folgende Unterlagen:

- 1) einen Beschreibungsbogen nach dem Muster, das die Kommission gemäß Artikel 73 erstellt hat;
 - 2) alle Daten, Zeichnungen, Fotos und sonstigen Informationen, die gemäß dem nach Artikel 73 erlassenen Durchführungsrechtsakt erforderlich sind;
 - 3) für Fahrzeuge die Angabe des gewählten Verfahrens nach Artikel 23 Absatz 1.
3. Die Beschreibungsmappe kann in Papierform oder in elektronischem Format vorgelegt werden.

Artikel 26

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

1. Ein Antrag auf Mehrphasen-Typgenehmigung umfasst eine Beschreibungsmappe gemäß Artikel 25 sowie sämtliche Typgenehmigungsbögen, die gemäß den in Anhang II aufgeführten jeweils anwendbaren Rechtsakten erforderlich sind.
2. Ein Antrag auf Einphasen-Typgenehmigung umfasst eine Beschreibungsmappe gemäß Artikel 25, die die einschlägigen Angaben in Bezug auf die in Anhang II aufgeführten Rechtsakte enthält.
3. Unbeschadet der Absätze 1 und 2 sind für die Mehrstufen-Typgenehmigung folgende Angaben zu machen:
 - 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, sowie ausführliche Angaben zu etwaigen Veränderungen oder Ergänzungen am Fahrzeug.
4. 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.

KAPITEL V DURCHFÜHRUNG DER EU- TYPGENEHMIGUNGSVERFAHREN

Artikel 27

Allgemeine Bestimmungen

1. Die Genehmigungsbehörden erteilen eine EU-Typgenehmigung erst, nachdem sie die in Artikel 31 genannten Verfahren bezüglich der Übereinstimmung der Produktion überprüft und sich vergewissert haben, dass der Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit den geltenden Anforderungen entspricht.
2. EU-Typgenehmigungen werden gemäß den Artikeln 29, 30, 31 und 32 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 darstellt oder die Umwelt oder die öffentliche Gesundheit ernsthaft gefährdet, so kann sie die Erteilung der EU-Typgenehmigung verweigern. In diesem Fall übermittelt sie den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten und der Kommission unverzüglich ausführliche Unterlagen mit einer Begründung ihrer Entscheidung und Belegen für ihre Feststellungen.
4. Die EU-Typgenehmigungsbögen werden gemäß einem harmonisierten System nummeriert, das in dem Durchführungsrechtsakt gemäß Artikel 73 festgelegt wird.
5. Die Genehmigungsbehörde übermittelt den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten für jeden Fahrzeugtyp, für den sie eine Genehmigung erteilt hat, innerhalb eines Monats eine Kopie des EU-Typgenehmigungsbogens einschließlich seiner Anlagen. Die Kopie kann auch die Form einer elektronischen Datei haben.
6. Die Genehmigungsbehörde unterrichtet die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten unverzüglich über jede Verweigerung und jeden Entzug einer Fahrzeug-Typgenehmigung sowie über die Gründe hierfür.
7. Die Genehmigungsbehörde übermittelt den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten alle drei Monate eine Liste der EU-Typgenehmigungen für Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die sie im vorangegangenen Dreimonatszeitraum erteilt, geändert, verweigert oder entzogen hat.
8. Die Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, übermittelt auf Verlangen einer Genehmigungsbehörde eines anderen Mitgliedstaats innerhalb eines Monats und nach Eingang des Ersuchens eine Kopie des betreffenden EU-Typgenehmigungsbogens mit den zugehörigen Anlagen. Die Kopie kann auch die Form einer elektronischen Datei haben.
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 der Beschreibungsmappe hinzugefügten Unterlagen bestehen. Die Beschreibungsunterlagen umfassen ein Inhaltsverzeichnis, das den Inhalt der Beschreibungsunterlagen mit geeigneter Seitennummerierung oder mit einer anderen Kennzeichnung angibt, die das Auffinden aller Seiten und das Erkennen des Formats aller Unterlagen zweifelsfrei ermöglicht; dieses Dokument ist so zu gestalten, dass die aufeinander folgenden Schritte des EU-Typgenehmigungsverfahrens und insbesondere das Datum der Überarbeitungen und Aktualisierungen festgehalten werden.

Artikel 28

Besondere Bestimmungen für die Erteilung einer EU-Typgenehmigung für das vollständige Fahrzeug

1. Der Typgenehmigungsbogen enthält Folgendes in Form von Anlagen:
 - a) die Beschreibungsunterlagen nach Artikel 27 Absatz 10,
 - 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 in dem Durchführungsrechtsakt nach Artikel 73 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 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 gemäß Artikel 39 mit einer Beschränkung ihrer Gültigkeit oder mit Freistellungen von gewissen Bestimmungen dieser Verordnung oder der nach dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte verbunden ist, sind diese Beschränkungen oder Freistellungen im EU-Typgenehmigungsbogen anzugeben.

Wählt der Hersteller das Einphasen-Typgenehmigungsverfahren, so erstellt die Genehmigungsbehörde eine Aufstellung der geltenden Anforderungen oder Rechtsakte und fügt sie dem EU-Typgenehmigungsbogen bei.

Artikel 29

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 II aufgeführten einschlägigen Rechtsakte entspricht.
2. Eine EU-Typgenehmigung eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit wird für ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit erteilt, das/die mit den Angaben in der Beschreibungsmappe übereinstimmt und den technischen Anforderungen der in Anhang II aufgeführten einschlägigen 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 erforderlich, sofern dies in dem in Anhang II aufgeführten einschlägigen Rechtsakt nicht ausdrücklich vorgesehen ist.
4. Wenn ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit nur in Verbindung mit anderen Teilen des Fahrzeugs seine/ihre Funktion erfüllen kann oder nur in Verbindung mit anderen Teilen des Fahrzeugs ein besonderes Merkmal aufweist und daher die Einhaltung der Anforderungen nur dann geprüft werden kann, wenn das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit in Verbindung mit diesen anderen Fahrzeugteilen betrieben wird, muss der Geltungsbereich der EU-Typgenehmigung für das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit entsprechend eingeschränkt werden.

In diesem Fall muss der EU-Typgenehmigungsbogen Angaben zu etwaigen Beschränkungen für die Verwendung des Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit und besondere 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 30

Für die EU-Typgenehmigung erforderliche Prüfungen

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

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

2. Der Hersteller stellt der Genehmigungsbehörde die Zahl von Fahrzeugen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten zur Verfügung, die gemäß den in

Anhang II aufgeführten einschlägigen Rechtsakten für die Durchführung der vorgeschriebenen Prüfungen notwendig sind.

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

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

4. Mit Zustimmung der Genehmigungsbehörde können auf Antrag des Herstellers virtuelle Prüfverfahren als Alternative zu den in Absatz 1 genannten Prüfverfahren in Bezug auf jene Anforderungen angewandt werden, die in den nach dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten aufgeführt werden.
5. Virtuelle Prüfverfahren erfüllen die Bedingungen der nach dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte.
6. Um sicherzustellen, dass die Ergebnisse virtueller Prüfungen genauso aussagekräftig sind wie die Ergebnisse physischer Prüfungen, legt die Kommission die Anforderungen, hinsichtlich derer virtuelle Prüfverfahren verwendet werden können, und die Bedingungen, unter denen solche virtuellen Prüfverfahren durchzuführen sind, in einem delegierten Rechtsakt gemäß den Artikeln 76, 77 und 78 fest.

Artikel 31

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.
3. Um sich zu vergewissern, dass Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten dem genehmigten Typ entsprechen, kann die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, an Proben, die in den Betriebsstätten des Herstellers einschließlich seiner Fertigungsstätten entnommen wurden, jede Prüfung durchführen, die in Bezug auf die

Rechtsvorschriften vorgeschrieben ist, die Gegenstand der EU-Typgenehmigung sind. Die Einzelheiten der Überprüfungsverfahren werden in dem nach dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakt gemäß Artikel 73 festgelegt.

4. 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 sie die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass das Verfahren zur Gewährleistung der Übereinstimmung der Produktion ordnungsgemäß eingehalten wird, oder sie entzieht die Typgenehmigung.
5. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 73 dieser Verordnung den Durchführungsrechtsakt zu erlassen, in dem die ausführlichen Vorkehrungen bezüglich der Übereinstimmung der Produktion festgelegt werden.

KAPITEL VI

ÄNDERUNG VON EU-TYPGENEHMIGUNGEN

Artikel 32

Allgemeine Bestimmungen

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

Diese Genehmigungsbehörde entscheidet, welches der in Artikel 33 festgelegten Verfahren durchzuführen ist.

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

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

Die in Artikel 33 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 33****Revisionen und Erweiterungen von EU-Typgenehmigungen***

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

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

2. Eine Änderung wird als „Erweiterung“ bezeichnet, wenn sich in den Beschreibungsunterlagen vermerkte Angaben geändert haben und wenn
 - a) weitere Kontrollen oder Prüfungen erforderlich sind oder
 - b) Angaben im EU-Typgenehmigungsbogen, außer in den zugehörigen Anlagen, geändert wurden oder
 - c) neue Anforderungen aufgrund eines der in Anhang II aufgeführten Rechtsakte, die für den genehmigten Fahrzeugtyp oder das genehmigte System oder Bauteil oder die genehmigte selbstständige technische Einheit gelten, anwendbar werden.

Im Fall einer Erweiterung 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.

3. 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 34****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 27 genannten Verfahren von allen an EU-Typgenehmigungen vorgenommenen Änderungen.

KAPITEL VII GÜLTIGKEIT EINER EU-TYPGENEHMIGUNG

Artikel 35 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 den Verkauf, die Zulassung 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 Genehmigung aufgrund einer besonderen Beschränkung gemäß Artikel 38 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 die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung des Fahrzeugs erteilt hat, eine Mitteilung nach Unterabsatz 1, unterrichtet sie die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten innerhalb eines Monats entsprechend.

5. Unbeschadet des Absatzes 4 setzt der Hersteller die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, davon in Kenntnis, wenn eine EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge ungültig wird.

Die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, teilt den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten ohne Verzögerung alle sachdienlichen Angaben mit, damit gegebenenfalls Artikel 39 angewandt werden kann.

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

KAPITEL VIII ÜBEREINSTIMMUNGSBESCHEINIGUNG UND KENNZEICHNUNGEN

Artikel 36

Übereinstimmungsbescheinigung

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. Ihre Aushändigung darf nicht von einer ausdrücklichen Aufforderung oder von der Vorlage zusätzlicher Informationen beim Hersteller abhängig gemacht werden.

2. Der Hersteller verwendet das Muster für eine Übereinstimmungsbescheinigung, das die Kommission im Rahmen von Durchführungsmaßnahmen gemäß Artikel 73 bereitstellt.
3. Sofern mit dem Käufer des Fahrzeugs nicht anders vereinbart, ist die Übereinstimmungsbescheinigung in der 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 dem nach Artikel 73 erlassenen Durchführungsrechtsakt vorgesehenen Beschränkungen enthalten.
6. Im Falle eines unvollständigen oder vervollständigten Fahrzeugs trägt der Hersteller nur diejenigen Angaben in die Übereinstimmungsbescheinigung ein, die in der betreffenden Genehmigungsstufe zu ergänzen oder zu ändern sind, und fügt dieser Bescheinigung alle Übereinstimmungsbescheinigungen der vorangegangenen Genehmigungsstufe bei.
7. Die in dem nach dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakt wiedergegebene Übereinstimmungsbescheinigung muss für Fahrzeuge, die nach Artikel 39 Absatz 2 genehmigt wurden, in ihrem Titel folgenden Zusatz tragen: „Für vollständige/vervollständigte Fahrzeuge, die nach Artikel 39 typgenehmigt wurden (vorläufige Genehmigung)“.
8. Die in dem nach dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakt wiedergegebene Übereinstimmungsbescheinigung muss für Fahrzeuge, die nach Artikel 41 typgenehmigt wurden, in ihrem Titel folgenden Zusatz tragen: „Für vollständige/vervollständigte Fahrzeuge, die als Kleinserienfahrzeuge typgenehmigt

wurden“; in der Nähe dieses Zusatzes ist das Herstellungsjahr gefolgt von einer fortlaufenden Nummer anzubringen, die zwischen 1 und der im Durchführungsrechtsakt genannten höchstzulässigen Stückzahl liegt und angibt, um das wievielte zulässige Fahrzeug der im betreffenden Jahr gefertigten Serie es sich handelt.

9. Unbeschadet der Bestimmungen von Absatz 1 kann der Hersteller den nationalen Behörden auch auf elektronischem Wege Daten oder Angaben aus der Übereinstimmungsbescheinigung 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 37

Gesetzlich vorgeschriebene Schilder für Fahrzeuge und Typgenehmigungszeichen für Bauteile oder selbstständige technische Einheiten

1. Der Hersteller eines Fahrzeugs versieht jedes in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellte Fahrzeug mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Schild, das nach dem in Anhang II aufgeführten einschlägigen delegierten Rechtsakt oder Durchführungsrechtsakt erforderlich ist.
2. Der Hersteller eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit versieht alle in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellten Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten, auch wenn sie Bestandteil von Systemen sind, mit dem Typgenehmigungszeichen, das nach dem in Anhang II aufgeführten einschlägigen delegierten Rechtsakt oder Durchführungsrechtsakt erforderlich ist.
3. Ist für ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit kein Typgenehmigungszeichen erforderlich, so bringt der Hersteller mindestens seinen Firmennamen oder sein Firmenzeichen sowie die Typennummer und eine Identifizierungsnummer an.
4. Das gesetzlich vorgeschriebene Schild und das EU-Typgenehmigungszeichen haben die Form des Modells, das in dem nach dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakt gemäß Artikel 73 festgelegt wird.

KAPITEL IX
AUSNAHMEN FÜR NEUE TECHNIKEN ODER KONZEPTE

Artikel 38

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 ein oder mehreren der in Anhang II aufgeführten Rechtsakte unvereinbar sind.

2. Die Genehmigungsbehörde erteilt die EU-Typgenehmigung nach Absatz 1, wenn alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:
 - a) in dem Antrag wird dargelegt, weshalb die in dem System, dem Bauteil oder der selbstständigen technischen Einheit verwirklichten Techniken oder Konzepte mit einem oder mehreren der in Anhang II aufgeführten Rechtsakte unvereinbar sind;
 - b) in dem Antrag werden die Auswirkungen der neuen Technik auf die Sicherheit und den Umweltschutz sowie die Maßnahmen beschrieben, durch die sichergestellt wird, dass Sicherheit und Umweltschutz mindestens in dem gleichen Maße gewährleistet sind wie durch die Anforderungen, von denen eine Ausnahme beantragt wird;
 - c) es werden eine Beschreibung der durchgeführten Prüfungen sowie deren Ergebnisse vorgelegt, die nachweisen, dass die Bedingung gemäß Buchstabe b erfüllt ist.
3. Ausnahmen für neue Techniken oder Konzepte können genehmigt werden, sofern die Kommission die Erlaubnis in Form eines Beschlusses nach dem in Artikel 74 Absatz 2 genannten Verfahren dazu erteilt hat.
4. Solange die Kommission nicht über die Erlaubnis entschieden hat, kann die Genehmigungsbehörde eine vorläufige Genehmigung erteilen, die nur in dem Hoheitsgebiet des fraglichen 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.
5. Andere Genehmigungsbehörden können beschließen, die in Absatz 4 genannte vorläufige Genehmigung in ihrem Hoheitsgebiet anzuerkennen.
6. Gegebenenfalls gibt die Kommission in der in Absatz 3 genannten Erlaubnis an, ob diese in irgendeiner Weise beschränkt ist. Ihre Geltungsdauer darf in keinem Fall weniger als 36 Monate betragen.
7. Erteilt die Kommission die Erlaubnis nicht, so teilt die Genehmigungsbehörde dem Inhaber der vorläufigen Typgenehmigung nach Absatz 4 unverzüglich mit, dass die vorläufige Genehmigung sechs Monate nach dem Datum des Beschlusses der Kommission über die Verweigerung aufgehoben wird.

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

Artikel 39

Anschließend erforderliche Anpassung der Rechtsvorschriften

1. Erteilt die Kommission die Erlaubnis für die Genehmigung einer Ausnahme gemäß Artikel 38, unternimmt sie, falls erforderlich, die notwendigen Schritte, um die

betreffenden delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte an den technischen Fortschritt anzupassen.

Betrifft eine Ausnahme nach Artikel 38 eine UN/ECE-Regelung, unterbreitet die Kommission einen Vorschlag zur Änderung dieser UN/ECE-Regelung gemäß dem Verfahren des Übereinkommens der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden⁵⁴.

2. Sobald die einschlägigen Rechtsakte geändert sind, werden alle Beschränkungen im Zusammenhang mit dem Beschluss der Kommission zur Erlaubnis der Ausnahme aufgehoben.

Wurden die notwendigen Schritte zur Anpassung der delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte nicht unternommen, so kann die Kommission auf Antrag des Mitgliedstaats, der die Genehmigung erteilt hat, diesem in Form eines Beschlusses nach dem in Artikel 74 Absatz 2 genannten Verfahren gestatten, die Typgenehmigung zu verlängern.

KAPITEL X KLEINSERIENFAHRZEUGE

Artikel 40

Nationale Kleinserien-Typgenehmigung

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

Bei der Kleinserien-Typgenehmigung kann die Genehmigungsbehörde aus begründetem Anlass von der Anwendung einer oder mehrerer Bestimmungen eines oder mehrerer der in Anhang II aufgeführten Rechtsakte absehen, sofern sie alternative Anforderungen festlegt.

2. Die alternativen Anforderungen nach Absatz 1 müssen so weit wie möglich das gleiche Maß an funktionaler Sicherheit und Umweltschutz gewährleisten wie der einschlägige Rechtsakt oder die einschlägigen Rechtsakte, die in Anhang II 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 II aufgeführten Rechtsakten typgenehmigt wurden, akzeptiert.

⁵⁴ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/global-harmonisation/index_en.htm#h2-1.

4. Der Typgenehmigungsbogen für Fahrzeuge, die gemäß diesem Artikel typgenehmigt wurden, wird gemäß dem Muster abgefasst, das in den Durchführungsvorschriften gemäß Artikel 73 festgelegt wird, darf in seinem Kopf aber nicht die Bezeichnung „EU-Typgenehmigungsbogen für Fahrzeuge“ tragen und muss Angaben dazu enthalten, inwieweit nach Absatz 1 von der Anwendung von Vorschriften abgesehen wurde. Typgenehmigungsbögen sind in Einklang mit dem gemäß Artikel 73 erlassenen Durchführungsrechtsakt zu nummerieren.
5. Die nationale Kleinserien-Typgenehmigung gilt nur für das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, dessen Genehmigungsbehörde sie erteilt hat.

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.

Die Genehmigungsbehörden der vom Hersteller angegebenen Mitgliedstaaten entscheiden binnen 3 Monaten nach Erhalt der Mitteilung nach Unterabsatz 2, ob sie die Typgenehmigung anerkennen. Sie teilen der Genehmigungsbehörde, die die nationale Kleinserien-Typgenehmigung erteilt hat, ihre Entscheidung förmlich mit.

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

6. Auf Ersuchen eines Antragstellers, der eine nationale Kleinserien-Typgenehmigung beantragt und der beabsichtigt, ein Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat zu verkaufen, zuzulassen oder für dessen Inbetriebnahme verantwortlich zu sein, fertigt die Genehmigungsbehörde, die eine nationale Kleinserien-Typgenehmigung erteilt hat, dem Antragsteller eine Kopie des Typgenehmigungsbogens einschließlich der Beschreibungsunterlagen aus. Die Typgenehmigungsbehörde des anderen Mitgliedstaates 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, den eigenen Vorschriften nicht gleichwertig sind.

KAPITEL XI EINZELGENEHMIGUNGEN

Artikel 41 Einzelgenehmigungen

1. Auf Antrag des Besitzers des Fahrzeugs erteilen die Genehmigungsbehörden für ein Fahrzeug, das der dem Antrag beigefügten Beschreibung und den Bestimmungen dieser Verordnung entspricht, eine Einzelgenehmigung.
2. Beim Einzelgenehmigungsverfahren bescheinigen die Genehmigungsbehörden, dass das Fahrzeug den in Anhang II aufgeführten einschlägigen Rechtsakten entspricht.

3. Eine Einzelgenehmigung gilt für ein bestimmtes Fahrzeug oder ein Fahrzeug, das eine Einzelausführung darstellt.
4. Anträge auf Einzelgenehmigungen dürfen sich auf maximal 5 Fahrzeuge desselben Typs beziehen.
5. Nach Erteilung der Typgenehmigung stellt die Genehmigungsbehörde ohne Verzögerung den Einzelgenehmigungsbogen aus.
6. Das Format des Einzelgenehmigungsbogens ist auf der Grundlage des Musters für den EU-Typgenehmigungsbogen gemäß einem nach Artikel 73 erlassenen Durchführungsrechtsakt zu gestalten und muss mindestens die Angaben enthalten, die notwendig sind, um den Antrag auf Zulassung nach der Richtlinie 1999/37/EG⁵⁵ zu stellen.

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

7. Dieser Artikel gilt für Fahrzeuge, die vor dem Zeitpunkt der Beantragung der Einzelgenehmigung noch nicht verkauft oder in Betrieb genommen worden waren und für die keine Identifizierung oder Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens und keine befristete oder kurzfristige oder der Überführung dienende Zulassung erteilt wurde, oder für Fahrzeuge, die nur für weniger als sechs Monate verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen worden waren.
8. Dieses Kapitel kann auf Fahrzeuge angewandt werden, die nach dieser Verordnung typgenehmigt, aber vor ihrem Verkauf, ihrer Zulassung oder ihrer Inbetriebnahme verändert wurden.

Artikel 42

Ausnahmen für Einzelgenehmigungen

1. Eine Genehmigungsbehörde kann das Fahrzeug von Anforderungen eines oder mehrerer der in Anhang II aufgeführten Rechtsakte ausnehmen, sofern diese Genehmigungsbehörde alternative Anforderungen festlegt und begründeten Anlass zu einer solchen Ausnahme hat.
2. Die alternativen Anforderungen müssen so weit wie möglich das gleiche Maß an funktionaler Sicherheit und Umweltschutz gewährleisten wie der einschlägige Rechtsakt, der in Anhang II aufgeführt ist.

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

⁵⁵ ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57.

Die Genehmigungsbehörden erkennen anstelle der alternativen Anforderungen EU-Typgenehmigungen für Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten an.

3. 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 Artikel 28 Absatz 2 zu gestalten und muss mindestens die Angaben enthalten, die notwendig sind, um den Antrag auf Zulassung nach der Richtlinie 1999/37/EG⁵⁶ 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 43

Gültigkeit und Anerkennung von Einzelgenehmigungen

1. Die Einzelgenehmigung gilt nur für das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, in dem sie erteilt wurde.
2. Soll ein Fahrzeug, für das eine Einzelgenehmigung erteilt worden ist, in einem anderen Mitgliedstaat verkauft, zugelassen und in Betrieb genommen werden, so fertigt die Genehmigungsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat, auf Ersuchen dem Antragsteller einer Einzelgenehmigung 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 34 eine Einzelgenehmigung für ein Fahrzeug erteilt, so gestattet ein anderer Mitgliedstaat den Verkauf, die Zulassung und 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 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 die Inbetriebnahme des Fahrzeugs

⁵⁶ ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57.

Artikel 44

Besondere Bestimmungen für Einzelgenehmigungen

1. Dieses Kapitel kann auf Fahrzeuge angewandt werden, die nach dieser Verordnung typgenehmigt, aber vor ihrem ersten Inverkehrbringen, 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

VERKAUF, ZULASSUNG UND INBETRIEBNAHME

Artikel 45

Verkauf, Zulassung und Inbetriebnahme von Fahrzeugen

1. Unbeschadet der Artikel 41 und 42 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 verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung nach Artikel 36 versehen sind.

Der Verkauf oder die Inbetriebnahme unvollständiger Fahrzeuge ist zulässig, die für die Fahrzeugzulassung zuständigen Behörden des Mitgliedstaats können für solche Fahrzeuge jedoch die unbefristete Zulassung verweigern und ihre Benutzung im Straßenverkehr untersagen.

2. Bei Kleinserien-Fahrzeugen darf jährlich höchstens die in Anhang III genannte Stückzahl auf dem EU-Markt verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen werden.
3. Absatz 1 gilt nicht für Fahrzeuge, die zur Verwendung durch die Streitkräfte oder den Katastrophenschutz, die Feuerwehr oder die Stellen zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung bestimmt sind, oder für Fahrzeuge, für die gemäß Artikel 40 oder 43 eine Typgenehmigung ausgestellt wurde.
4. Auf Antrag 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 die Inbetriebnahme des Fahrzeugs.

*Artikel 46****Verkauf, Zulassung und Inbetriebnahme von Fahrzeugen einer auslaufenden Serie***

1. Innerhalb der in den Absätzen 2 und 4 festgelegten höchstzulässigen Stückzahlen und Frist dürfen Fahrzeuge, die einem Fahrzeugtyp entsprechen, dessen EU-Typgenehmigung nicht mehr gültig ist, zugelassen 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 worden waren, 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 EU-Typgenehmigung.
3. Ein Hersteller, der die Bestimmung des Absatzes 1 in Anspruch nehmen will, muss dies bei der nationalen Behörde eines jeden von der Zulassung solcher Fahrzeuge betroffenen Mitgliedstaats beantragen. In diesem Antrag ist darzulegen, aus welchen technischen oder wirtschaftlichen Gründen die Fahrzeuge den neuen Typgenehmigungsanforderungen nicht entsprechen können.

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

4. Die Zahl der Fahrzeuge einer auslaufenden Serie darf 10 % der Zahl der in den zwei vorangegangenen Jahren zugelassenen Fahrzeuge oder die Zahl von 10 Fahrzeugen pro Mitgliedstaat nicht überschreiten, wobei die höchste Zahl maßgeblich ist.
5. Vor der Zulassung erstellt der Hersteller eine neue Übereinstimmungsbescheinigung für Fahrzeuge einer auslaufenden Serie, in der diese als „Fahrzeuge einer auslaufenden Serie“ bezeichnet werden und in der die Nummer und der Mitgliedstaat der Erstzulassung gemäß dem Muster der Übereinstimmungsbescheinigung, das die Kommission nach Artikel 73 erstellt hat, angegeben ist.
6. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Zahl der Fahrzeuge, die nach diesem Artikel zugelassen werden sollen, wirksam überwacht wird.
7. Dieser Artikel ist nur anwendbar, wenn die Produktion aufgrund des Erlöschens der Gültigkeit der Typgenehmigung in dem in Artikel 35 Absatz 2 genannten Fall eingestellt wurde.

*Artikel 47****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 II aufgeführten delegierten Rechtsakte entsprechen und nach Artikel 37 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 38 von der Anwendung einer oder mehrerer Bestimmungen dieser Verordnung ausgenommen wurden oder für den Einbau in Fahrzeuge bestimmt sind, für die nach den Artikeln 40 oder 41 eine Genehmigung erteilt wurde, die die Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten selbst betrifft.
4. Abweichend von Absatz 1 und soweit in dieser Verordnung oder in einem ihrer delegierten Rechtsakte 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 ihres Verkaufs oder ihrer Inbetriebnahme weder nach dieser Verordnung noch nach der Richtlinie 2002/24/EG eine EU-Typgenehmigung erforderlich war.

KAPITEL XIII SCHUTZKLAUSELN

Artikel 48

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

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

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

Die Genehmigungsbehörden informieren den zuständigen Technischen Dienst über die gemäß den Unterabsätzen 1 und 2 ergriffenen Maßnahmen. Artikel 21 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 gilt für die in Unterabsatz 2 genannten Maßnahmen.

2. Sind die Genehmigungsbehörden der Auffassung, dass sich die Nichtübereinstimmung nicht auf das Hoheitsgebiet ihres Mitgliedstaats beschränkt, unterrichten sie die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten über die Ergebnisse der Beurteilung und die Maßnahmen, zu denen sie den Marktteilnehmer aufgefordert haben.
3. Der Marktteilnehmer gewährleistet, dass alle geeigneten Korrekturmaßnahmen, die er ergreift, sich auf sämtliche nichtübereinstimmenden Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten erstrecken, die er in der gesamten Union verkauft oder zugelassen hat oder für deren Inbetriebnahme er verantwortlich ist.
4. Ergreift der betreffende Marktteilnehmer innerhalb der in Absatz 1 Unterabsatz 2 genannten Frist keine angemessenen Korrekturmaßnahmen, treffen die nationalen Behörden alle geeigneten Maßnahmen, um den Verkauf, die Zulassung oder die Inbetriebnahme der nichtübereinstimmenden Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten auf ihrem nationalen Markt zu untersagen oder einzuschränken, sie vom Markt zu nehmen oder zurückzurufen.
5. Die nationalen Behörden unterrichten die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich über derartige Maßnahmen.

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

- a) das Fahrzeug, System, Bauteil oder die selbstständige technische Einheit erfüllt Anforderungen hinsichtlich der Gesundheit oder Sicherheit von Menschen, des Umweltschutzes oder anderer im öffentlichen Interesse schützenswerter Aspekte gemäß dieser Verordnung nicht; oder
 - b) die in Anhang II aufgeführten einschlägigen Rechtsakte weisen Mängel auf.
6. Die Mitgliedstaaten außer jenem, der das Verfahren eingeleitet hat, unterrichten die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten innerhalb eines Monats über alle erlassenen Maßnahmen und jede weitere ihnen vorliegende Information zur Nichtübereinstimmung des Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit sowie, falls sie der gemeldeten nationalen Maßnahme nicht zustimmen, über ihre Einwände.
 7. Erhebt weder ein Mitgliedstaat noch die Kommission innerhalb von einem Monat nach Erhalt der in Absatz 6 genannten Informationen einen Einwand gegen eine Maßnahme eines Mitgliedstaats, gilt diese Maßnahme als gerechtfertigt.
 8. Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass unverzüglich geeignete beschränkende Maßnahmen hinsichtlich des/der betreffenden Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder selbstständigen technischen Einheit getroffen werden, wie etwa die Rücknahme des Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit von ihrem Markt.

Artikel 49

Schutzklauselverfahren der Union

1. Wurden im Zuge des Verfahrens gemäß Artikel 41 Einwände gegen eine Maßnahme eines Mitgliedstaats erhoben oder ist die Kommission der Auffassung, dass eine nationale Maßnahme nicht mit dem Unionsrecht vereinbar ist, nimmt die Kommission nach Konsultation der Mitgliedstaaten und des/der betroffenen Marktteilnehmer/-s unverzüglich eine Beurteilung der nationalen Maßnahme vor. Anhand der Ergebnisse dieser Beurteilung fasst die Kommission einen Beschluss und gibt an, ob die nationale Maßnahme gerechtfertigt ist oder nicht.

Die Kommission teilt ihren Beschluss allen Mitgliedstaaten und dem/den betroffenen Marktteilnehmer/-n mit.

2. Hält sie die nationale Maßnahme für gerechtfertigt, ergreifen alle Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass das/die nichtübereinstimmende Fahrzeug, System, Bauteil oder selbstständige technische Einheit vom Markt genommen wird, und unterrichten die Kommission darüber. Hält sie die nationale Maßnahme nicht für gerechtfertigt, muss der betreffende Mitgliedstaat sie zurücknehmen.
3. Wurde die nationale Maßnahme als gerechtfertigt erachtet und mit Mängeln dieser Verordnung oder der nach dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte begründet, so schlägt die Kommission geeignete Maßnahmen wie folgt vor:
 - a) Handelt es sich um nach dieser Verordnung erlassene delegierte Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte, schlägt die Kommission die notwendigen Änderungen an dem betreffenden Rechtsakt vor;
 - b) handelt es sich um UN/ECE-Regelungen, schlägt die Kommission gemäß dem nach dem Geänderten Übereinkommen von 1958 geltenden Verfahren die erforderlichen Änderungen an den betreffenden UN/ECE-Regelungen vor.

Artikel 50

Gefährdung durch übereinstimmende Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten

1. Stellt eine nationale Behörde nach einer Beurteilung gemäß Artikel 49 Absatz 1 fest, dass Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten ein erhebliches Risiko für die Sicherheit von Menschen darstellen oder die Umwelt oder die öffentliche Gesundheit ernsthaft gefährden, obwohl sie den für sie geltenden Anforderungen entsprechen oder ordnungsgemäß gekennzeichnet sind, fordert diese nationale Behörde den betroffenen Marktteilnehmer dazu auf, alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, um dafür zu sorgen, dass das/die betreffende Fahrzeug, System, Bauteil oder selbstständige technische Einheit beim Verkauf, der Zulassung oder der Inbetriebnahme dieses Risiko nicht mehr birgt oder dass es/sie innerhalb einer der Art des Risikos angemessenen, vertretbaren Frist vom Markt genommen oder zurückgerufen wird. Diese Zulassungsbehörde kann die Zulassung solcher Fahrzeuge in ihrem Hoheitsgebiet für eine Dauer von höchstens sechs Monaten untersagen.

2. Im Falle von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten nach Absatz 1 gewährleistet der Marktteilnehmer, dass hinsichtlich aller derartigen Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten, die in der gesamten Union verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, Korrekturmaßnahmen ergriffen werden.
3. Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten innerhalb eines Monats über alle verfügbaren Angaben, insbesondere über die für die Identifizierung des/der betreffenden Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder selbstständigen technischen Einheit erforderlichen Daten, die Herkunft und die Lieferkette des Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit, die Art des Risikos sowie die Art und Dauer der ergriffenen nationalen Maßnahmen.
4. Die Kommission konsultiert unverzüglich die Mitgliedstaaten und den/die betroffenen Marktteilnehmer sowie insbesondere die Genehmigungsbehörde und nimmt eine Beurteilung der ergriffenen nationalen Maßnahme vor. Anhand der Ergebnisse dieser Beurteilung entscheidet die Kommission, ob die nationale Maßnahme gerechtfertigt ist oder nicht, und schlägt, falls erforderlich, geeignete Maßnahmen vor.
5. Die Kommission richtet ihre Entscheidung an alle Mitgliedstaaten und teilt sie ihnen und dem/den betroffenen Marktteilnehmer/-n unverzüglich mit.

Artikel 51

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 Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, die notwendigen Maßnahmen, einschließlich eines Entzugs der Typgenehmigung, um sicherzustellen, dass die hergestellten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten mit dem jeweils genehmigten Typ in Übereinstimmung gebracht werden. Die Genehmigungsbehörde setzt die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten innerhalb eines Monats von diesen Maßnahmen in Kenntnis.
2. Für die Zwecke des Absatzes 1 gelten Abweichungen von den Angaben im EU-Typgenehmigungsbogen oder in den Beschreibungsunterlagen als Nichtübereinstimmung mit dem genehmigten Typ. Eine Abweichung des Fahrzeugs vom genehmigten Typ liegt nicht vor, wenn die nach den in Anhang II aufgeführten einschlägigen Rechtsakten zulässigen Toleranzen eingehalten werden.
3. Weist eine Genehmigungsbehörde nach, dass neue Fahrzeuge, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die mit einer Übereinstimmungsbescheinigung oder einem Genehmigungszeichen aus einem anderen Mitgliedstaat versehen sind, nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmen, so kann sie die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, auffordern, sich zu vergewissern, dass die hergestellten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder

selbstständigen technischen Einheiten weiterhin mit dem jeweils genehmigten Typ übereinstimmen. Bei Erhalt einer derartigen Aufforderung ergreift die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, möglichst bald, spätestens aber innerhalb von drei Monaten ab dem Datum der Aufforderung die hierzu notwendigen Maßnahmen.

4. Die Genehmigungsbehörde fordert die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung für 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.
5. Bei Erhalt einer derartigen Aufforderung ergreift die betroffene Genehmigungsbehörde möglichst bald, spätestens aber innerhalb von drei Monaten ab dem Datum der Aufforderung die hierzu notwendigen Maßnahmen, erforderlichenfalls unter Mitwirkung der auffordernden Genehmigungsbehörde.
6. Wird eine Nichtübereinstimmung festgestellt, so ergreift die Genehmigungsbehörde des Mitgliedstaats, der die EU-Typgenehmigung für das System, das Bauteil, die selbstständige technische Einheit oder die Genehmigung für das unvollständige Fahrzeug erteilt hat, die in Absatz 1 genannten Maßnahmen.

Die Genehmigungsbehörden unterrichten einander innerhalb von einem Monat über jeden Entzug einer EU-Typgenehmigung und die Gründe hierfür.

7. Bestreitet die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, die ihr gemeldete Nichtübereinstimmung, so bemühen sich die betroffenen Mitgliedstaaten um die Beilegung des Streitfalls. Die Kommission wird laufend darüber unterrichtet und führt erforderlichenfalls geeignete Konsultationen durch, um eine Lösung herbeizuführen.

Artikel 52

Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, von denen ein erhebliches Risiko für das einwandfreie Funktionieren wesentlicher Systeme ausgeht

1. Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, von denen ein erhebliches Risiko für das einwandfreie Funktionieren von Systemen ausgehen kann, die für die Sicherheit des Fahrzeugs oder für seine Umweltverträglichkeit von wesentlicher Bedeutung sind, dürfen nicht verkauft, zugelassen oder in Betrieb

genommen werden, es sei denn, für sie wurde von einer Genehmigungsbehörde eine Autorisierung gemäß Absatz 4 und Artikel 53 Absätze 1 und 2 erteilt.

2. Die Kommission erstellt in delegierten Rechtsakten gemäß den Artikeln 76, 77 und 78 eine Liste der Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten gemäß Absatz 1 und berücksichtigt dabei die verfügbaren Informationen zu den nachstehenden Aspekten:
 - a) Vorhandensein eines erheblichen Risikos für die Sicherheit oder die Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen, die mit den fraglichen Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten ausgestattet sind;
 - b) Auswirkungen, die eine eventuelle Autorisierungspflicht für Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten aufgrund dieses Artikels für Verbraucher und Hersteller im Zubehör- und Ersatzteilmarkt hätte.
3. „Originalbauteile“ bezeichnet Fahrzeugteile, die nach den Spezifikationen und Produktionsnormen gefertigt werden, die der Fahrzeughersteller für die Fertigung von Bauteilen für den Bau des betreffenden Fahrzeugs vorschreibt; hierzu gehören Bauteile, die auf derselben Fertigungsstraße gefertigt wurden wie die Bauteile für den Bau des Fahrzeugs sowie, auf der Grundlage einer einfachen Vermutung, Bauteile, für die der Hersteller bescheinigt, dass sie die gleiche Qualität aufweisen wie die für den Bau des betreffenden Fahrzeugs verwendeten Bauteile und nach den Spezifikationen und Produktionsnormen des Fahrzeugherstellers gefertigt wurden; Gleiches gilt für selbstständige technische Einheiten.

Absatz 1 findet keine Anwendung auf originale Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten und auf Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die gemäß einem der in Anhang II aufgeführten Rechtsakte typgenehmigt wurden, es sei denn, dass sich die Genehmigung auf andere als die in Absatz 1 erfassten Aspekte bezieht.

Absatz 1 gilt nicht für Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die für Fahrzeuge hergestellt werden, die ausschließlich für den Rennsport auf Straßen bestimmt sind. Sind die in einer Liste in einem delegierten Rechtsakt zu dieser Verordnung verzeichneten Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten sowohl für Fahrzeuge bestimmt, deren ausschließlicher Verwendungszweck der Rennsport auf der Straße ist, als auch für Fahrzeuge, deren Verwendungszweck die Nutzung auf öffentlichen Straßen ist, dürfen diese Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten nicht an Verbraucher verkauft oder diesen zum Verkauf angeboten werden.

4. Die Kommission legt in dem erforderlichen Umfang das Muster und das Nummerierungssystem der in Artikel 53 Absatz 1 Unterabsatz 3 genannten Bescheinigung sowie alle verfahrensrelevanten Aspekte in einem Durchführungsrechtsakt gemäß Artikel 73 fest. Die Kommission legt die Anforderungen für solche Bauteile, die Kennzeichnung, die Verpackung und die entsprechenden Prüfungen in delegierten Rechtsakten gemäß den Artikeln 76, 77 und 78 fest.
5. Die Anforderungen nach Absatz 4 können auf die in Anhang II aufgeführten Rechtsakte gegründet sein oder in einem Vergleich zwischen dem/der betreffenden

System, Bauteil oder selbstständigen technischen Einheit und den Leistungswerten des Originalfahrzeugs bzw. dessen Teilen bestehen. In jedem dieser Fälle muss mit den Anforderungen sichergestellt werden, dass die Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten das Funktionieren derjenigen Systeme, die für die Sicherheit des Fahrzeugs oder seine Umweltverträglichkeit von wesentlicher Bedeutung sind, nicht beeinträchtigen.

Artikel 53

Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, von denen ein erhebliches Risiko für das einwandfreie Funktionieren wesentlicher Systeme ausgeht — weitere Anforderungen

1. Für die Zwecke von Artikel 52 Absatz 1 legt der Hersteller von Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten der Genehmigungsbehörde einen von einem benannten Technischen Dienst erstellten Prüfbericht vor, mit dem bescheinigt wird, dass die Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten, für die eine Autorisierung beantragt wird, die in Absatz 52 Absatz 4 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 Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten, Angaben zum Typ, die Identifizierungs- und Teilnummern der Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten 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 Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten ausgestattet werden soll.

Ist die Genehmigungsbehörde unter Berücksichtigung des Prüfberichts und weiterer Nachweise zu der Überzeugung gelangt, dass die betreffenden Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten den in Artikel 52 Absatz 4 genannten Anforderungen entsprechen, so stellt sie dem Hersteller ohne Verzögerung eine Bescheinigung aus. Mit der Bescheinigung werden der Verkauf und die Inbetriebnahme der Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten vorbehaltlich des Absatzes 2 Unterabsatz 2 in der Union autorisiert.

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 Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten 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 Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten wieder in Übereinstimmung gebracht werden. Erforderlichenfalls entzieht sie die Autorisierung.

4. Alle Meinungsverschiedenheiten zwischen Genehmigungsbehörden verschiedener Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit den in Absatz 1 Unterabsatz 3 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 Artikel 52 Absatz 2 genannte Liste nicht erstellt ist, dürfen die Mitgliedstaaten ihre nationalen Bestimmungen über Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten beibehalten, die das einwandfreie Funktionieren von Systemen, die für die Sicherheit des Fahrzeugs oder seine Umweltverträglichkeit von wesentlicher Bedeutung sind, beeinträchtigen können.

Artikel 54

Rückruf von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten

1. Muss ein Hersteller, dem eine EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge erteilt wurde, verkaufte oder zugelassene Fahrzeuge oder Fahrzeuge, für deren Inbetriebnahme er verantwortlich war, gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 zurückrufen, weil von einem System, einem Bauteil oder einer selbstständigen technischen Einheit, mit denen diese Fahrzeuge ausgerüstet sind, ein erhebliches Risiko für die Sicherheit, die öffentliche Gesundheit oder die Umwelt ausgeht, unabhängig davon, ob sie nach dieser Verordnung ordnungsgemäß genehmigt sind, oder weil von einem Teil, für das keine besonderen Anforderungen im Typgenehmigungsrecht bestehen, ein erhebliches Risiko für die Sicherheit, die öffentliche Gesundheit oder die Umwelt ausgeht, so teilt dieser Hersteller dies unverzüglich der Genehmigungsbehörde mit, die die Genehmigung für die Fahrzeuge erteilt hat.
2. Muss ein Hersteller von Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten, dem eine EU-Typgenehmigung erteilt wurde, verkaufte Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, oder solche, für deren Inbetriebnahme er verantwortlich war, gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 zurückrufen, weil von diesen ein erhebliches Risiko für die Sicherheit, die Arbeitssicherheit, die öffentliche Gesundheit oder die Umwelt ausgeht, unabhängig davon, ob sie nach dieser Verordnung ordnungsgemäß genehmigt sind, so teilt der Hersteller dies unverzüglich der Genehmigungsbehörde mit, die die Genehmigung dafür erteilt hat.
3. Der Hersteller muss der Genehmigungsbehörde Korrekturmaßnahmen vorschlagen, die geeignet sind, das in den Absätzen 1 und 2 genannte Risiko zu beseitigen. Die Genehmigungsbehörde unterrichtet die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten unverzüglich über die vorgeschlagenen Korrekturmaßnahmen.

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

4. Ist die betreffende Genehmigungsbehörde der Ansicht, dass die Korrekturmaßnahmen 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 erteilt hat, den Hersteller. Wenn der Hersteller keine wirksamen Korrekturmaßnahmen vorschlägt und durchführt, ergreift die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, alle erforderlichen Schutzmaßnahmen bis hin zum Entzug der EU-Typgenehmigung. Im Falle des Entzugs der EU-Typgenehmigung unterrichtet die Genehmigungsbehörde innerhalb eines Monats per Einschreiben oder mit gleichwertigen elektronischen Mitteln den Hersteller, die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten und die Kommission.

Artikel 55

Bekanntgabe von Entscheidungen und Rechtsbehelfe

1. Jede Entscheidung aufgrund dieser Verordnung und jede Entscheidung, durch die eine EU-Typgenehmigung verweigert oder entzogen, die Zulassung verweigert, der Verkauf, die Zulassung oder die Inbetriebnahme verboten oder beschränkt werden oder die Rücknahme vom Markt erforderlich wird, ist genau zu begründen.
2. Jede Entscheidung ist den Beteiligten unter Angabe der in dem betreffenden Mitgliedstaat nach geltendem Recht vorgesehenen Rechtsbehelfe und der Rechtsbehelfsfristen bekannt zu geben.

KAPITEL XIV INTERNATIONALE REGELUNGEN

Artikel 56

Für die EU-Typgenehmigung erforderliche UN/ECE-Regelungen

1. UN/ECE-Regelungen, denen die Union beigetreten ist und die in dieser Verordnung oder in den nach dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten aufgeführt sind, sind Bestandteil der EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge.
2. Hat die Union beschlossen, eine UN/ECE-Regelung gemäß Artikel 4 Absatz 4 des Beschlusses 97/836/EG des Rates für die Zwecke der EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge verbindlich anzuwenden, so ändert die Kommission die Anhänge dieser Verordnung durch einen delegierten Rechtsakt gemäß den Artikeln 76, 77 und 78 entsprechend. In dem delegierten Rechtsakt zur Änderung der Anhänge dieser Verordnung werden auch die Termine angegeben, ab denen die UN/ECE-Regelung oder ihre Änderungen verbindlich gelten.

*Artikel 57****UN/ECE-Regelungen und EU-Typgenehmigung für Kleinserienfahrzeuge***

1. Die in dieser Verordnung 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 einschlägigen Genehmigungszeichen anstelle der Genehmigungen und Genehmigungszeichen an, die gemäß dieser Verordnung und ihren delegierten Rechtsakten erteilt wurden.
3. Hat die Union beschlossen, eine neue UN/ECE-Regelung oder eine UN/ECE-Regelung in ihrer geänderten Fassung für die Zwecke von Absatz 1 anzuwenden, so ändert die Kommission die Anhänge dieser Verordnung oder die delegierten Rechtsakte durch einen delegierten Rechtsakt gemäß den Artikeln 76, 77 und 78 entsprechend.

KAPITEL XV TECHNISCHE INFORMATIONEN

*Artikel 58****Für Nutzer bestimmte Informationen***

1. Technische Informationen des Herstellers in Bezug auf Angaben, die in dieser Verordnung oder in den in Anhang II 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 II 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 System, einem Bauteil oder einer selbstständigen technischen Einheit verbundenen besonderen Nutzungsbedingungen oder Nutzungseinschränkungen zu ersehen sind.
3. Diese Informationen sind in den Amtssprachen des Mitgliedstaates abzufassen, in dem das Fahrzeug verkauft, zugelassen und in Betrieb genommen werden soll. Sie sind in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde in die Betriebsanleitung aufzunehmen.

*Artikel 59****Für Hersteller von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten bestimmte Informationen***

1. Der Fahrzeughersteller muss den Herstellern von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten alle Angaben, gegebenenfalls auch Zeichnungen, zur Verfügung stellen, die in den in Anhang II aufgeführten delegierten Rechtsakten genannt sind und für die EU-Typgenehmigung von Bauteilen oder selbstständigen

technischen Einheiten oder für den Erhalt einer Autorisierung nach Artikel 46 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 22 Absatz 4 auf Nutzungseinschränkungen und/oder besondere Einbauvorschriften hingewiesen wird, so stellt er dem Fahrzeughersteller alle diesbezüglichen Informationen zur Verfügung.

Wenn ein in Anhang II 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 60 *Pflichten des Herstellers*

1. Der Hersteller gewährt unabhängigen Marktteilnehmern unter Verwendung eines standardisierten Formats über das Internet uneingeschränkten Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen auf leicht und unverzüglich zugängliche Weise. Insbesondere ist dieser Zugang so zu gestalten, dass gegenüber dem Zugang der autorisierten Händler und Reparaturbetriebe oder der Informationsbereitstellung für diese keine Diskriminierung der unabhängigen Marktteilnehmer stattfindet.
2. Solange die Kommission keinen gemeinsamen Standard erlassen hat, sind die Informationen nach Absatz 1 durchgängig so bereitzustellen, dass sie von unabhängigen Marktteilnehmern mit zumutbarem Aufwand verarbeitet werden können.

Der Hersteller stellt unabhängigen Marktteilnehmern und autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben ebenfalls 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 Software-Kennnummer und Kalibrierungsprüfnummer,
 - h) Informationen über Spezialwerkzeuge und -geräte und mithilfe herstellerspezifischer Einrichtungen übermittelte Informationen,
 - i) Informationen über Datenspeicherung und bidirektionale Kontroll- und Prüfdaten,
 - j) Arbeitseinheiten.
4. Autorisierte Händler oder Reparaturbetriebe, die zum Vertriebsnetz eines Fahrzeugherstellers gehören, gelten im Sinne dieser Verordnung dann als unabhängige Marktteilnehmer, wenn 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 Herstellung und Instandhaltung von OBD-kompatiblen Ersatzteilen, von für die Instandhaltung benötigten Teilen und Diagnose- und Prüfgeräten stellt der Fahrzeughersteller den betroffenen Herstellern oder Reparaturbetrieben von Bauteilen und Diagnose- und Prüfgeräten die einschlägigen OBD- sowie Reparatur- und Wartungsinformationen diskriminierungsfrei zur Verfügung.
7. Für die Entwicklung und Herstellung von Fahrzeugausrüstungen für mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge stellt der Fahrzeughersteller den betroffenen Herstellern, Einbaubetrieben und Reparaturbetrieben von Ausrüstungen für mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge die einschlägigen OBD- sowie Reparatur- und Wartungsinformationen diskriminierungsfrei zur Verfügung.
8. Beantragt ein Hersteller für ein Fahrzeug die EU-Typgenehmigung oder die nationale Typgenehmigung, so muss er der Genehmigungsbehörde die Einhaltung dieser Verordnung bezüglich des Zugangs zu Reparatur- und Wartungsinformationen und der in Absatz 5 genannten Informationen nachweisen.

Stehen diese Informationen zu diesem Zeitpunkt nicht zur Verfügung oder entsprechen sie nicht dieser Verordnung und ihren delegierten Rechtsakten, so stellt der Hersteller die fehlenden Informationen 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 Wartungsinformationen im Internet zum selben Zeitpunkt zugänglich, zu dem er sie seinen autorisierten Reparaturbetrieben zur Verfügung stellt.
11. Werden die 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 die von ihnen durchgeführten Reparatur- und Wartungsarbeiten einzugeben.
12. Die Kommission legt die ausführlichen Anforderungen für den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen in einem delegierten Rechtsakt gemäß den Artikeln 76, 77 und 78 fest.

Artikel 61

Aufteilung der Pflichten bei mehreren Typgenehmigungsinhabern

1. 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.
2. Der Endhersteller ist für die Bereitstellung von Informationen über das gesamte Fahrzeug an unabhängige Marktteilnehmer verantwortlich.

Artikel 62

Gebühren für den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen

1. Der Hersteller kann für den Zugang zu den unter diese Verordnung fallenden Reparatur- und Wartungsinformationen eine angemessene und verhältnismäßige Gebühr erheben. Eine Gebühr gilt nicht als angemessen oder verhältnismäßig, wenn sie eine abschreckende Wirkung zeigt, indem der Umfang der Nutzung der Informationen durch unabhängige Marktteilnehmer nicht berücksichtigt wird.
2. Der Hersteller bietet Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für einen Tag, einen Monat oder ein Jahr an, wobei die Gebühr nach der Dauer des Zugangs gestaffelt sein kann.

Artikel 63
Sanktionen

1. Die Mitgliedstaaten sehen für Verstöße von Herstellern gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen vor und treffen die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften bis zum [6 Monate nach Veröffentlichung dieser Verordnung] mit und melden der Kommission 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 Typp Genehmigung oder die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge,
 - c) Zurückhalten von Daten oder technischen Spezifikationen, die zu einem Rückruf oder zum Entzug der Typp Genehmigung führen können,
 - d) Verwendung von Abschalt einrichtungen,
 - e) Verweigerung des Zugangs zu Informationen.

KAPITEL XVII
BENENNUNG UND NOTIFIZIERUNG VON TECHNISCHEN
DIENSTEN

Artikel 64
Anforderungen für Technische Dienste

1. Für die Zwecke der Benennung nach Artikel 66 und der Notifizierung nach Artikel 68 müssen Technische Dienste die Anforderungen der Absätze 2 bis 11 erfüllen.
2. Ein Technischer Dienst ist nach nationalem Recht gegründet und ist mit Rechtspersönlichkeit ausgestattet.
3. Bei einem Technischen Dienst muss es sich um einen unabhängigen Dritten handeln, der mit dem Fahrzeug, System, Bauteil oder der selbstständigen technischen Einheit, das/die er bewertet, in keinerlei Verbindung steht.

Eine Stelle, die einem Wirtschaftsverband oder einem Fachverband angehört und die solche Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten bewertet, prüft oder kontrolliert, an deren Entwurf, Herstellung, Bereitstellung, Montage, Gebrauch oder Wartung Unternehmen beteiligt sind, die von diesem Verband vertreten werden, kann unter der Bedingung als Stelle gelten, die die

Anforderungen von Unterabsatz 1 erfüllt, dass ihre Unabhängigkeit sowie die Abwesenheit jedweder Interessenskonflikte nachgewiesen ist.

4. Ein Technischer Dienst, seine oberste Leitungsebene und die für die Erfüllung der Bewertungsaufgaben zuständigen Mitarbeiter dürfen nicht Konstrukteur, Hersteller, Lieferant, Installateur, Käufer, Eigentümer, Verwender oder Wartungsbetrieb der von ihnen zu bewertenden Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten oder Bevollmächtigter einer dieser Parteien sein. Dies schließt nicht die Verwendung von bereits einer Bewertung unterzogenen Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten, die für die Tätigkeit des Technischen Dienstes nötig sind, oder die Verwendung solcher Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten zum persönlichen Gebrauch aus.

Ein Technischer Dienst, seine oberste Leitungsebene und die für die Erfüllung der Bewertungs-, Prüf- oder Kontrollaufgaben zuständigen Mitarbeiter dürfen weder direkt an Entwurf, Herstellung bzw. Bau, Vermarktung, Installation, Verwendung oder Wartung dieser Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten beteiligt sein, noch vertreten sie die an diesen Tätigkeiten beteiligten Parteien. Sie dürfen sich nicht mit Tätigkeiten befassen, die ihre Unabhängigkeit bei der Beurteilung oder ihre Integrität im Zusammenhang mit den Bewertungsmaßnahmen, für die sie notifiziert sind, beeinträchtigen können. Dies gilt besonders für Beratungsdienstleistungen.

Die Technischen Dienste gewährleisten, dass die Tätigkeiten ihrer Zweigunternehmen oder Unterauftragnehmer die Vertraulichkeit, Objektivität oder Unparteilichkeit ihrer Konformitätsbewertungstätigkeiten nicht beeinträchtigen.

5. Die Technischen Dienste und ihre Mitarbeiter führen die Bewertungstätigkeiten mit der größtmöglichen Professionalität und der vorauszusetzenden fachlichen Kompetenz in dem betreffenden Bereich durch; sie dürfen keinerlei Einflussnahme, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, die sich auf ihre Beurteilung oder die Ergebnisse ihrer Bewertungsarbeit auswirken könnte, vor allem keiner Einflussnahme, die von Personen oder Personengruppen ausgeht, die ein Interesse am Ergebnis dieser Tätigkeiten haben.
6. Der Technische Dienst muss in der Lage sein, alle Aufgaben der Konformitätsbewertung, die ihm übertragen wurden und für die er notifiziert wurde, wahrzunehmen, sei es, dass diese Aufgaben vom Technischen Dienst selbst, sei es, dass sie unter seiner Verantwortung ausgeführt werden.
7. Ein Technischer Dienst verfügt jederzeit, für jedes Bewertungsverfahren und für jede Art und Klasse von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten, für die er notifiziert wurde, über:
 - a) die erforderlichen Mitarbeiter mit Fachkenntnis und ausreichender einschlägiger Erfahrung, um die bei der Bewertung anfallenden Aufgaben zu erfüllen;
 - b) Beschreibungen von Verfahren, nach denen die Bewertung durchgeführt wird, um die Transparenz und die Wiederholbarkeit dieser Verfahren sicherzustellen, wobei der Technische Dienst über eine angemessene Politik und geeignete

- Verfahren verfügt, bei denen zwischen den Aufgaben, die er als Technischer Dienst wahrnimmt, und anderen Tätigkeiten unterschieden wird;
- c) Verfahren zur Durchführung von Tätigkeiten unter gebührender Berücksichtigung der Größe eines Unternehmens, der Branche, in der es tätig ist, seiner Struktur, des Grads an Komplexität der jeweiligen Technik, die bei Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten zur Anwendung kommt, und der Tatsache, dass es sich bei dem Produktionsprozess um eine Massenfertigung oder Serienproduktion handelt.
8. Technischen Diensten stehen die erforderlichen Mittel zur angemessenen Erledigung der technischen und administrativen Aufgaben zur Verfügung, die mit der Konformitätsbewertung verbunden sind, und sie haben Zugang zu allen benötigten Ausrüstungen oder Einrichtungen.
9. Die Mitarbeiter, die für die Durchführung der Konformitätsbewertungstätigkeiten zuständig sind, besitzen:
- a) eine solide Fach- und Berufsausbildung, die alle Tätigkeiten für die Konformitätsbewertung in dem Bereich umfasst, für den der Technische Dienst notifiziert wurde,
- b) eine ausreichende Kenntnis der Anforderungen, die mit den durchzuführenden Bewertungen verbunden sind, und die entsprechende Befugnis, solche Bewertungen durchzuführen,
- c) angemessene Kenntnisse und Verständnis der Anforderungen für Sicherheit und Umweltverträglichkeit und anderer einschlägiger Bestimmungen dieser Verordnung und der in Anhang II aufgeführten Rechtsakte,
- d) die Fähigkeit zur Erstellung von Bescheinigungen, Protokollen und Berichten als Nachweis für durchgeführte Bewertungen.
10. Die Unparteilichkeit des Technischen Dienstes, seiner obersten Leitungsebene und seines Bewertungspersonals wird garantiert.
11. Die Entlohnung der obersten Leitungsebene und des bewertenden Personals eines Technischen Dienstes darf sich nicht nach der Anzahl der durchgeführten Bewertungen oder deren Ergebnissen richten.
12. Die Technischen Dienste schließen eine Haftpflichtversicherung ab, sofern die Haftpflicht nicht aufgrund der nationalen Rechtsvorschriften vom Mitgliedstaat übernommen wird oder der Mitgliedstaat selbst unmittelbar für die Konformitätsbewertung verantwortlich ist.
13. Informationen, welche die Mitarbeiter eines Technischen Dienstes bei der Durchführung ihrer Aufgaben gemäß dieser Verordnung oder einer nationalen Durchführungsvorschrift dazu erhalten, fallen unter die berufliche Schweigepflicht außer gegenüber den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem sie ihre Tätigkeiten ausüben. Eigentumsrechte werden geschützt.

Artikel 65

Zweigunternehmen von Technischen Diensten und Vergabe von Unteraufträgen

1. Arbeiten dürfen nur dann an einen Unterauftragnehmer vergeben oder einem Zweigunternehmen übertragen werden, wenn der Hersteller dem zustimmt.
2. Vergibt der Technische Dienst bestimmte mit der Konformitätsbewertung verbundene Aufgaben an Unterauftragnehmer oder überträgt er diese einem Zweigunternehmen, stellt er sicher, dass der Unterauftragnehmer oder das Zweigunternehmen die Anforderungen von Artikel 64 erfüllt, und unterrichtet die notifizierende Behörde entsprechend.
3. Die Technischen Dienste tragen die volle Verantwortung für die Arbeiten, die von Unterauftragnehmern oder Zweigunternehmen ausgeführt werden, unabhängig davon, wo diese niedergelassen sind.
4. Die Technischen Dienste halten die einschlägigen Unterlagen über die Begutachtung der Qualifikation des Unterauftragnehmers oder des Zweigunternehmens und die von ihm/ihr gemäß dieser Verordnung ausgeführten Arbeiten für die notifizierende Behörde bereit.

Artikel 66

Benennung von Technischen Diensten

1. Die von den Genehmigungsbehörden 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 II 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. Technische 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 II 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 II 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 zur 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 II aufgeführten Rechtsakten erfasst werden. Außerdem müssen die Technischen Dienste die in dem delegierten Rechtsakt nach Absatz 11 aufgeführten Normen, die für die von ihnen durchgeführten Tätigkeiten relevant sind, einhalten.
5. Eine Genehmigungsbehörde darf für eine oder mehrere der in Absatz 3 genannten Tätigkeiten als Technischer Dienst benannt werden.
6. Eine akkreditierte interne Stelle eines Herstellers darf bei Bewertungstätigkeiten für das Unternehmen, dem sie angehört, lediglich als Technischer Dienst für Tätigkeiten der Kategorie A hinsichtlich der technischen Anforderungen, für die die Selbstprüfung in einem nach dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakt zugelassen wird, in Anspruch genommen werden. Diese Stelle stellt einen eigenen und gesonderten Teil des Unternehmens dar und darf nicht an Entwurf, Produktion, Lieferung, Installierung oder Wartung der durch sie bewerteten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten beteiligt werden.
7. Eine akkreditierte interne Stelle erfüllt folgende Kriterien:
- a) Sie ist gemäß der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 akkreditiert.
 - b) Die Stelle und ihre Mitarbeiter sind von dem Unternehmen, dem sie angehören, organisatorisch unterscheidbar und verfügen darin über Berichtsverfahren, die ihre Unparteilichkeit gewährleisten, und weisen diese gegenüber der nationalen Akkreditierungsstelle nach.
 - c) Weder die Stelle noch ihre Mitarbeiter sind für Entwurf, Herstellung, Lieferung, Installation, Betrieb oder Wartung der von ihnen zu bewertenden Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten verantwortlich und gehen keiner Tätigkeit nach, die der Unabhängigkeit ihres Urteils oder ihrer Integrität im Zusammenhang mit den Bewertungsaufgaben schaden könnten.
 - d) Die Stelle erbringt ihre Leistungen ausschließlich für das Unternehmen, dem sie angehört.
8. Eine akkreditierte interne Stelle wird den Mitgliedstaaten oder der Kommission nicht für die Zwecke von Artikel 68 notifiziert, allerdings werden der notifizierten Behörde auf deren Verlangen Informationen über ihre Akkreditierung von dem Unternehmen, zu dem sie gehört, oder von der nationalen Akkreditierungsstelle übermittelt.

9. Ein Hersteller oder ein in seinem Auftrag handelnder Auftragnehmer darf hinsichtlich der technischen Anforderungen, für die die Selbstprüfung in einem nach dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakt zugelassen wird, lediglich als Technischer Dienst für Tätigkeiten der Kategorie A benannt werden.
10. Technische Dienste eines Drittlandes, bei denen es sich nicht um nach Absatz 9 benannte Dienste handelt, dürfen nur gemäß einer zweiseitigen Übereinkunft zwischen der Union und dem betreffenden Drittland im Einklang mit Artikel 68 notifiziert werden.
11. Um sicherzustellen, dass diese Dienste in allen Mitgliedstaaten dasselbe hohe Leistungsniveau aufweisen, legt die Kommission die Normen, die die Technischen Dienste einzuhalten haben, sowie das Verfahren zur Bewertung von Technischen Diensten in einem delegierten Rechtsakt gemäß den Artikeln 76, 77 und 78 fest.

Artikel 67

Bewertung der Fähigkeiten Technischer Dienste

1. Die zuständige Behörde erstellt einen Bewertungsbericht, in dem nachgewiesen wird, dass der benannte und notifizierte Technische Dienst daraufhin bewertet wurde, ob er die Anforderungen einhält.
2. Die Bewertung, auf die sich der in Absatz 1 genannte Bericht stützt, wird gemäß den Bestimmungen durchgeführt, die in einem nach dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakt festgelegt werden. Der Bewertungsbericht wird nach höchstens drei Jahren überprüft.
3. Der Bewertungsbericht wird der Kommission auf Anforderung übermittelt. Basiert die Bewertung nicht auf einer Akkreditierungsurkunde, die von einer nationalen Akkreditierungsstelle ausgestellt wurde und in der diese bescheinigt, dass der Technische Dienst die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt, legt die notifizierende Behörde der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten die Unterlagen als Nachweis, durch den die Kompetenz des Technischen Dienstes bestätigt wird, sowie die Vereinbarungen vor, die getroffen wurden, um sicherzustellen, dass der Technische Dienst regelmäßig überwacht wird und stets den Anforderungen dieser Verordnung und ihrer delegierten Rechtsakte genügt.
4. Eine Genehmigungsbehörde, die als Technischer Dienst benannt werden will, weist die Einhaltung der Vorschriften anhand entsprechender Unterlagen nach. Diese Einhaltung umfasst eine Bewertung, die von Bewertern durchgeführt wird, die in keinerlei Verbindung mit der bewerteten Tätigkeit stehen. Diese Bewerter können derselben Organisation angehören, sofern sie in verwaltungstechnischer Hinsicht von dem Personal, das die bewertete Tätigkeit durchführt, getrennt sind.
5. Eine akkreditierte interne Stelle, die als Technischer Dienst benannt wird, muss den einschlägigen Bestimmungen dieses Artikels entsprechen.

Artikel 68
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 sowie alle anschließenden Änderungen. Bei der Notifizierung ist anzugeben, für welche in Anhang II aufgeführten Aspekte die Technischen Dienste benannt wurden.
2. Ein Technischer Dienst darf die Aufgaben gemäß Artikel 66 für die Zwecke der Typgenehmigung für den Mitgliedstaat, der ihn benannt hat, nur dann wahrnehmen, wenn er zuvor der Kommission notifiziert wurde und wenn weder die Kommission noch die übrigen Mitgliedstaaten innerhalb von zwei Wochen nach dieser Notifizierung, wenn eine Akkreditierungsurkunde vorliegt, oder innerhalb von zwei Monaten nach einer Notifizierung, wenn keine Akkreditierung vorliegt, Einwände erhoben haben.
3. Ein und derselbe Technische Dienst kann von mehreren Mitgliedstaaten ungeachtet der Kategorie der von ihm durchgeführten Tätigkeiten benannt und notifiziert werden.
4. Die Mitgliedstaaten melden der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten jede später eintretende Änderung der Notifizierung.
5. Ist es in Anwendung eines in Anhang II aufgeführten Rechtsakts erforderlich, eine bestimmte Organisation oder zuständige Stelle, deren Tätigkeit nicht in Artikel 66 erfasst ist, aufgrund des betreffenden Rechtsakts zu benennen, so erfolgt die Notifizierung gemäß diesem Artikel.
6. Die Kommission veröffentlicht die Liste der Genehmigungsbehörden und Technischen Dienste mit den dazugehörigen Angaben auf ihrer Website.

Artikel 69
Änderungen der Notifizierungen

1. Falls eine notifizierende Behörde feststellt oder darüber unterrichtet wird, dass ein Technischer Dienst die in dieser Verordnung genannten Anforderungen nicht mehr erfüllt oder dass er seinen Verpflichtungen nicht nachkommt, schränkt sie die Notifizierung gegebenenfalls ein, setzt sie aus oder widerruft sie, wobei sie das Ausmaß berücksichtigt, in dem diesen Anforderungen nicht genügt oder diesen Verpflichtungen nicht nachgekommen wurde. Die notifizierende Behörde unterrichtet die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich davon.
2. Bei Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf der Notifizierung oder wenn der Technische Dienst seine Tätigkeit einstellt, ergreift der notifizierende Mitgliedstaat die geeigneten Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass die Akten dieses Technischen Dienstes von einem anderen Technischen Dienst weiterbearbeitet bzw. für die zuständigen notifizierenden Behörden und Marktüberwachungsbehörden auf deren Verlangen bereitgehalten werden.

Artikel 70

Anfechtung der Kompetenz von Technischen Diensten

1. Die Kommission untersucht alle Fälle, in denen sie die Kompetenz eines Technischen Dienstes oder die dauerhafte Erfüllung der entsprechenden Anforderungen und Pflichten durch einen Technischen Dienst anzweifelt oder ihr Zweifel daran zur Kenntnis gebracht werden.
2. Der notifizierende Mitgliedstaat erteilt der Kommission auf Verlangen sämtliche Auskünfte über die Grundlage für die Notifizierung oder die Erhaltung der Kompetenz des betreffenden Technischen Dienstes.
3. Die Kommission stellt sicher, dass alle im Verlauf ihrer Untersuchungen erlangten sensiblen Informationen vertraulich behandelt werden.
4. Stellt die Kommission fest, dass ein Technischer Dienst die Voraussetzungen für seine Notifizierung nicht oder nicht mehr erfüllt, setzt sie den notifizierenden Mitgliedstaat davon in Kenntnis und fordert ihn auf, die erforderlichen Korrekturmaßnahmen zu treffen, einschließlich erforderlichenfalls eines Widerrufs der Notifizierung.

Artikel 71

Verpflichtungen der Technischen Dienste in Bezug auf ihre Arbeit

1. Die Technischen Dienste führen die Konformitätsbewertung im Einklang mit den Bewertungsverfahren gemäß dieser Verordnung durch.
2. Konformitätsbewertungen werden unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit durchgeführt, wobei unnötige Belastungen der Marktteilnehmer vermieden werden. Die Technischen Dienste üben ihre Tätigkeiten unter gebührender Berücksichtigung der Größe eines Unternehmens, der Branche, in der es tätig ist, seiner Struktur sowie des Grads der Komplexität der jeweiligen Technik, die bei Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten zur Anwendung kommt, und des Massenfertigungs- oder Seriencharakters des Fertigungsprozesses aus.
3. Hierbei gehen sie allerdings so streng vor und halten ein Schutzniveau ein, wie dies für die Übereinstimmung des Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder der selbstständigen technischen Einheit mit den Bestimmungen dieser Verordnung erforderlich ist.
4. Stellt ein Technischer Dienst fest, dass ein Hersteller die Anforderungen dieser Verordnung nicht erfüllt hat, verlangt er vom Hersteller, angemessene Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, und fordert die Typgenehmigungsbehörde auf, erst dann einen Typgenehmigungsbogen auszustellen, wenn die angemessenen Korrekturmaßnahmen zur Zufriedenheit des Technischen Dienstes getroffen wurden.
5. Wurde bereits ein Typgenehmigungsbogen ausgestellt und stellt ein Technischer Dienst im Rahmen der Überwachung der Übereinstimmung der Produktion fest, dass das Fahrzeug, System, Bauteil oder die selbstständige technische Einheit die Anforderungen dieser Verordnung nicht mehr erfüllt, verlangt er vom Hersteller, angemessene Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, und fordert die

Typgenehmigungsbehörde auf, den Typgenehmigungsbogen falls nötig auszusetzen oder zu entziehen.

6. Werden keine Korrekturmaßnahmen ergriffen oder zeigen sie nicht die nötige Wirkung, fordert der Technische Dienst die Typgenehmigungsbehörde auf, gegebenenfalls den Typgenehmigungsbogen zu beschränken, auszusetzen oder zu entziehen.

Artikel 72

Informationspflichten der Technischen Dienste

1. Die Technischen Dienste melden der Genehmigungsbehörde:
 - a) jede festgestellte Nichtübereinstimmung, die eine Verweigerung, Einschränkung, Aussetzung oder Rücknahme eines Typgenehmigungsbogens erfordern kann,
 - b) alle Umstände, die Folgen für den Geltungsbereich und die Bedingungen ihrer Notifizierung haben,
 - c) jedes Auskunftersuchen über ihre Bewertungstätigkeiten, das sie von den Marktüberwachungsbehörden erhalten haben.
2. Auf Verlangen der Genehmigungsbehörde sind Bewertungen im Geltungsbereich ihrer Notifizierung und andere Tätigkeiten, einschließlich grenzüberschreitender Tätigkeiten und Vergabe von Unteraufträgen, durchzuführen.
3. Die Technischen Dienste übermitteln den übrigen Technischen Diensten, die unter dieser Verordnung notifiziert sind, ähnlichen Bewertungstätigkeiten nachgehen und dieselben Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten abdecken, einschlägige Informationen über die negativen und auf Verlangen auch über die positiven Ergebnisse von Bewertungen.

KAPITEL XVIII DURCHFÜHRUNGSMASSNAHMEN UND BEFUGNISÜBERTRAGUNG

Artikel 73

Durchführungsmaßnahmen

Zur Festlegung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung erlässt die Kommission gemäß dem Verfahren des Artikels 74 Durchführungsrechtsakte mit Durchführungsmaßnahmen zur Festlegung:

- a) der im Einzelnen für die Typgenehmigungsverfahren vorgesehenen Vorkehrungen gemäß Artikel 23 Absatz 6 dieser Verordnung,
- b) der Muster für die Beschreibungsmappe und den Beschreibungsbogen gemäß Artikel 25 Absatz 2,

- c) eines Nummerierungssystems für die EU-Typgenehmigungsbögen gemäß Artikel 27 Absatz 4,
- d) eines Musters für einen EU-Typgenehmigungsbogen gemäß Artikel 28 Absatz 2,
- e) der im Einzelnen in Bezug auf die Übereinstimmung der Produktion vorgesehenen Vorkehrungen gemäß Artikel 31,
- f) eines Musters für eine Übereinstimmungsbescheinigung gemäß Artikel 36 Absatz 2,
- g) eines Musters für das EU-Typgenehmigungszeichen gemäß Artikel 37 Absatz 4.

Artikel 74
Ausschuss

1. Die Kommission wird von dem nach Artikel 40 der Richtlinie 2007/46/EG eingesetzten Technischen Ausschuss — Kraftfahrzeuge 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.

Artikel 75
Änderung der Anhänge

1. Die Kommission kann mit Hilfe delegierter Rechtsakte gemäß den Artikeln 76, 77 und 78 Änderungen der Anhänge dieser Verordnung vornehmen.
2. Werden gemäß dem Beschluss 97/836/EG neue UN/ECE-Regelungen oder Änderungen bestehender UN/ECE-Regelungen, denen die Union beigetreten ist, verabschiedet, so ändert die Kommission durch einen delegierten Rechtsakt gemäß den Artikeln 76, 77 und 78 den Anhang II zu dieser Verordnung entsprechend.

Artikel 76
Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass der in Artikel 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 und 75 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 77 und Artikel 78 festgelegten Bedingungen.

*Artikel 77****Widerruf der Befugnisübertragung***

1. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 und 75 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. Ein Widerrufsbeschluss beendet die darin spezifizierte Befugnisübertragung. 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 78****Einwände gegen delegierte Rechtsakte***

1. Das Europäische Parlament und der Rat können gegen einen delegierten Rechtsakt innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach dem Datum der Mitteilung 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 einen delegierten Rechtsakt, so tritt dieser nicht in Kraft. Das Organ, das Einwände erhebt, erläutert die Gründe für seine Einwände gegen den delegierten Rechtsakt.

KAPITEL XIX SCHLUSSBESTIMMUNGEN

*Artikel 79****Übergangsbestimmungen***

1. Durch diese Verordnung wird keine EU-Typgenehmigung ungültig, die vor dem in Artikel 82 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 die Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen

technischen Einheiten nach Absatz 1 gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2002/24/EG und der in Artikel 81 Absatz 1 aufgeführten Richtlinien.

Artikel 80

Bericht

1. Bis zum 1. Januar 2018 unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission über die Anwendung der in dieser Verordnung vorgesehenen Typpenehmigungsverfahren.
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 81

Aufhebung

1. Die Richtlinien 93/14/EWG, 93/30/EWG, 93/33/EWG, 93/93/EWG, 95/1/EG, 97/24/EG, 2000/7/EG, 2002/24/EG, 2002/51/EG, 2009/62/EG, 2009/67/EG, 2009/78/EG, 2009/79/EG, 2009/80/EG und 2009/139/EG werden ab dem in Artikel 82 Absatz 2 genannten Datum aufgehoben.
2. Bezugnahmen auf die aufgehobenen Richtlinien gelten als Bezugnahmen auf diese Verordnung und sind in Bezug auf die Richtlinie 2002/24/EG nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang IX zu lesen.

Artikel 82

Inkrafttreten und Geltung

1. Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
2. Sie gilt ab dem 1. Januar 2013.

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

Geschehen zu [...] am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

[...]

Im Namen des Rates

Der Präsident

[...]

INHALTSVERZEICHNIS

ANHANG I – Fahrzeugklassen und -unterklassen

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

ANHANG III – Höchstzulässige Stückzahlen für Kleinserien

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

ANHANG V – Überblick über die Umweltprüfungen und -anforderungen

ANHANG VI – Emissionsgrenzwerte für die Typgenehmigung und die Übereinstimmung der Produktion

- (A) Grenzwerte für Schadstoffemissionen
- (B) Emissionsschwellenwerte von On-Board-Diagnosesystemen
- (C) Grenzwerte für Verdunstungsemissionen
- (D) Geräuschgrenzwerte

ANHANG VII – Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen

ANHANG VIII – Höhere Anforderungen für die funktionale Sicherheit

ANHANG IX – Entsprechungstabelle

ANHANG I
Fahrzeugklassen und -unterklassen

Klasse	Bezeichnung der Klasse	Gemeinsame Einstufungskriterien
L1e	Leichte zweirädrige Kraftfahrzeuge	(1) zwei Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 genannten Antriebsformen und (2) ein Hubvolumen von $\leq 50 \text{ cm}^3$, falls ein PI-Motor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist
Unter- klassen	Bezeichnung der Unterklasse	Zusätzliche Kriterien für die Einstufung als Unterklasse
L1Ae	Fahrräder mit Antriebssystem	(3) Hauptzweck: Unterstützung der Pedalfunktion, Fahrzeug mit Hilfsantrieb ausgerüstet und (4) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit $\leq 25 \text{ km/h}$ und (5) die Leistung des Hilfsantriebs verringert sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv und wird beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h unterbrochen und (6) der Hilfsantrieb hat eine maximale Nenndauerleistung ⁽¹⁾ $\leq 1 \text{ kW}$ und (7) dreirädrige Fahrräder, die mit den zusätzlichen spezifischen Einstufungskriterien (3), (4), (5) und (6) übereinstimmen, gelten als technisch gleichwertig in Bezug auf zweirädrige Fahrräder mit Antriebssystem
L1Be	Zweirädrige Kleinkrafträder	(3) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit $\leq 25 \text{ km/h}$ und (4) maximale Nenndauerleistung ⁽¹⁾ $\leq 4 \text{ kW}$

Klasse	Bezeichnung der Klasse	Gemeinsame Einstufungskriterien
L2e	Dreirädrige Kleinkrafträder	(1) drei Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 genannten Antriebsformen und (2) ein Hubvolumen von $\leq 50 \text{ cm}^3$, falls ein PI-Motor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist, und (3) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit $\leq 45 \text{ km/h}$ und (4) maximale Nenndauerleistung ⁽¹⁾ $\leq 4 \text{ kW}$.

Anmerkung: Die Erläuterungen zu den Anhängen befinden sich auf der letzten Seite von Anhang VIII.

Klasse	Bezeichnung der Klasse	Gemeinsame Einstufungskriterien
L3e ⁽²⁾	Zweirädrige Krafräder	(1) zwei Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 genannten Antriebsformen und (2) ein Hubvolumen von > 50 cm ³ , falls ein PI-Motor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist, und (3) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit > 45 km/h und (4) maximale Nenndauerleistung ⁽¹⁾ > 4 kW
Unter- klassen	Bezeichnung der Unterklasse	Zusätzliche Kriterien für die Einstufung als Unterklasse
L3e - A1	Krafräder mit niedriger Leistung	(5) Hubvolumen ≤ 125 cm ³ und (6) maximale Nenndauerleistung ⁽¹⁾ ≤ 11 kW und (7) Verhältnis von Leistung ⁽¹⁾ / Gewicht ≤ 0,1 kW/kg
L3e - A2	Krafräder mit mittlerer Leistung	(5) maximale Nenndauerleistung ⁽¹⁾ ≤ 35 kW und (6) Verhältnis Leistung ⁽¹⁾ / Gewicht ≤ 0,2 kW/kg und (7) keine Abwandlung einer Fahrzeugausführung, deren Motorleistung mehr als doppelt so hoch ist ⁽¹⁾
L3e - A3	Krafräder mit hoher Leistung	(5) alle sonstigen Fahrzeuge der Klasse L3e, die nicht mittels der Leistungskriterien der Unterklassen A1 oder A2 eingestuft werden können
Klasse	Bezeichnung der Klasse	Gemeinsame Einstufungskriterien
L4e	Zweirädrige Krafräder mit Beiwagen	(1) Basisfahrzeug mit Antriebssystem, das mit den Einstufungskriterien hinsichtlich der Klasse und Unterklasse für L3e-Fahrzeuge übereinstimmt und (2) Basisfahrzeug mit Antriebssystem und Beiwagen

Anmerkung: Die Erläuterungen zu den Anhängen befinden sich auf der letzten Seite von Anhang VIII.

Klasse	Bezeichnung der Klasse	Gemeinsame Einstufungskriterien
L5e	Dreirädrige Kraftfahrzeuge	(1) drei Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 genannten Antriebsformen und (2) falls ein PI-Motor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist: ein Hubvolumen von > 50 cm ³ und (3) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit > 45 km/h und (4) maximale Nenndauerleistung ⁽¹⁾ > 4 kW
Unter- klassen	Bezeichnung der Unterklasse	Zusätzliche Kriterien für die Einstufung als Unterklasse
L5Ae	Dreirädrige Fahrzeuge	(5) dreirädrige Fahrzeuge außer jenen, die mit den spezifischen Einstufungskriterien für dreirädrige Fahrzeuge zur gewerblichen Nutzung übereinstimmen
L5Be	Dreirädrige Fahrzeuge zur gewerblichen Nutzung	(5) zur gewerblichen Nutzung konstruierte und verwendete Fahrzeuge mit geschlossenem, über zwei oder mehr Türen zugänglichem Fahrer- und Fahrgastraum
L5Be - U	Dreirädrige Fahrzeuge für Güterbeförderung	(6) ausschließlich für die Beförderung von Gütern konstruierte Fahrzeuge mit offener oder geschlossener, nahezu ebener und horizontaler Ladefläche, die eines der folgenden Kriterien erfüllt: (1) Länge _{Ladefläche} x Breite _{Ladefläche} > 0,3 x Länge _{Fahrzeug} x Breite _{Fahrzeug} oder (2) eine gleichwertige Ladefläche gemäß voranstehender Definition zur Montage von Maschinen und/oder Geräten
L5Be - P	Dreirädrige Fahrzeuge für Personenbeförderung	(6) mit zwei, drei oder vier Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes, sowie Sicherheitsgurten an allen Sitzplätzen

Klasse	Bezeichnung der Klasse	Gemeinsame Einstufungskriterien
L6e	Leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge	(1) vier Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 genannten Antriebsformen und (2) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit ≤ 45 km/h und (3) Masse in fahrbereitem Zustand ≤ 350 kg ohne: a) die Masse der Batterien bei Hybrid-Elektrofahrzeugen oder Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb oder b) das Gewicht des Systems für gasförmigen Kraftstoff einschließlich der Behälter für die Speicherung gasförmiger Kraftstoffe bei Fahrzeugen mit Einstoff-, Zweistoff- oder Mehrstoffbetrieb oder c) das Gewicht von Behältern für die Speicherung von Druckluft bei einem Fahrzeugantrieb mit komprimierter Luft
Unter- klassen	Bezeichnung der Unterklasse	Zusätzliche Kriterien für die Einstufung als Unterklasse
L6Ae	Leichte Straßen-Quads	(4) Fahrzeuge der Klasse L6e, die nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für Fahrzeuge der Unterklasse L6Be übereinstimmen und (5) maximale Nenndauerleistung ⁽¹⁾ ≤ 4 kW und (6) ein Hubvolumen von ≤ 50 cm ³ , falls ein PI-Motor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist
L6Be	Leichtkraftfahrzeuge (leicht)	(4) geschlossener, über zwei oder mehr Türen zugänglicher Fahrer- und Fahrgastraum und (5) maximale Nenndauerleistung ⁽¹⁾ ≤ 6 kW und (6) ein Hubvolumen von ≤ 50 cm ³ , falls ein PI-Motor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist, und (7) $L_{\text{Fahrzeug}} \times \text{Breite}_{\text{Fahrzeug}} \leq 4,4$ m ² bei einer maximalen Breite _{Fahrzeug} $\leq 1,5$ m
L6Be - U	Leichtkraftfahrzeuge (leicht) für Güterbeförderung	(8) ausschließlich für die Beförderung von Gütern konstruierte Fahrzeuge mit offener oder geschlossener, nahezu ebener und horizontaler Ladefläche, die eines der folgenden Kriterien erfüllt: a) $L_{\text{Ladefläche}} \times \text{Breite}_{\text{Ladefläche}} > 0,3 \times L_{\text{Fahrzeug}} \times \text{Breite}_{\text{Fahrzeug}}$ oder b) eine gleichwertige Ladefläche gemäß voranstehender Definition zur Montage von Maschinen und/oder Geräten
L6Be - P	Leichtkraftfahrzeuge (leicht) für Personenbeförderung	(8) hauptsächlich für die Beförderung von Personen konstruierte und genutzte Fahrzeuge, mit zwei Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes, sowie Sicherheitsgurten an beiden Sitzplätzen

Klasse	Bezeichnung der Klasse	Gemeinsame Einstufungskriterien
L7e	Schwere vierrädrige Kraftfahrzeuge	<p>(1) vier Räder und eine der unter Artikel 4 Absatz 3 genannten Antriebsformen und</p> <p>(2) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit > 45 km/h und</p> <p>(3) Masse in fahrbereitem Zustand:</p> <p>a) ≤ 400 kg für die Beförderung von Personen</p> <p>b) ≤ 550 kg für die Beförderung von Gütern</p> <p>Die Masse in fahrbereitem Zustand ohne:</p> <p>(1) die Masse der Batterien bei Hybrid-Elektrofahrzeugen oder Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb oder</p> <p>(2) das Gewicht des Systems für gasförmigen Kraftstoff einschließlich der Behälter für die Speicherung gasförmiger Kraftstoffe bei Fahrzeugen mit Einstoff-, Zweistoff- oder Mehrstoffbetrieb oder</p> <p>(3) das Gewicht von Behältern für die Speicherung von Druckluft bei einem Fahrzeugantrieb mit komprimierter Luft</p> <p>(4) maximale Nenndauerleistung⁽¹⁾ ≤ 15 kW.</p>
Unter- klassen	Bezeichnung der Unterklasse	Zusätzliche Kriterien für die Einstufung als Unterklasse
L7Ae	Schwere Straßen-Quads	(5) Fahrzeuge der Klasse L7e, die nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für Fahrzeuge der Unterklasse L7Be übereinstimmen und
L7Be	Leichtkraftfahrzeuge (schwer)	(6) mit ein oder zwei Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes
L7Be - U	Leichtkraftfahrzeuge (schwer) für Güterbeförderung	(5) geschlossener, über zwei oder mehr Türen zugänglicher Fahrer- und Fahrgastraum und (6) mit zwei, drei oder vier Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes (7) ausschließlich für die Beförderung von Gütern konstruierte Fahrzeuge mit offener oder geschlossener, nahezu ebener und horizontaler Ladefläche, die eines der folgenden Kriterien erfüllt:
L7Be - P	Leichtkraftfahrzeuge (schwer) für Personenbeförderung	<p>a) $\text{Länge}_{\text{Ladefläche}} \times \text{Breite}_{\text{Ladefläche}} > 0,3 \times \text{Länge}_{\text{Fahrzeug}} \times \text{Breite}_{\text{Fahrzeug}}$ oder</p> <p>b) eine gleichwertige Ladefläche gemäß voranstehender Definition zur Montage von Maschinen und/oder Geräten</p> <p>(7) hauptsächlich für die Beförderung von Personen konstruierte und genutzte Fahrzeuge, mit höchstens vier Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes, sowie Sicherheitsgurten an allen Sitzplätzen</p>

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

Nr.	Artikel	Gegenstand	Nummer der Vorschrift	Fahrzeugklassen														
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be				
I																		
1		Elektromagnetische Verträglichkeit (EMV)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		umweltbezogene Prüfverfahren für Abgasemissionen, Verdunstungsemissionen, Treibhausgasemissionen und Kraftstoffverbrauch		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	21 & 22	bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit, maximales Drehmoment und maximale Nutzleistung des Motors		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		Verfahren für die Geräuschprüfung		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Nr.	Artikel	Gegenstand	Nummer der Vorschrift	Fahrzeugklassen																
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be						
II																				
	20	ANFORDERUNGEN FÜR DIE FUNKTIONALE SICHERHEIT DES FAHRZEUGS																		
1		akustische Warneinrichtungen		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		Bremsen, einschließlich Antiblockier- und kombinierte Bremssysteme ⁶⁾		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		elektrische Sicherheit		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		Dauerprüfung funktionaler Sicherheitssysteme																		
5		vordere und hintere Schutzvorrichtungen											X		X		X			X
6		Scheiben, Scheibenwischer und Scheibenwascher sowie Entfrosts- und Trocknungsanlagen																		
7		Kennzeichnung der Beteiligungseinrichtungen, Kontrollleuchten und Anzeiger		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen einschließlich des automatischen Wechsels der Beleuchtungseinrichtung		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		Sicht nach hinten		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		Sicherheitsgurtverankerungen und Sicherheitsgurte																		
11		Sitzplatz (Sättel und Sitze)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12		Steuerfähigkeit in Bezug auf Eigenschaften und Wendefähigkeit		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13		Reifen		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14		Geschwindigkeitsbegrenzungsschild und Anbringungsstelle am Fahrzeug																		

15	Insassenschutzsysteme einschließlich Innenausstattung, Kopfstützen und Fahrzeughüllen																		X
																			X
16	bauartbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung des Fahrzeugs																		X
																			X
17	Festigkeit der Fahrzeugstruktur																		X
																			X

Nr.	Artikel	Gegenstand	Nummer der Vorschrift	Fahrzeugklassen																
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be						
III		ANFORDERUNGEN FÜR DIE FAHRZEUGSTRUKTUR																		
1		Maßnahmen betreffend unbefugte Eingriffe		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		Anhängevorrichtungen und Befestigungen		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		Sicherungen gegen unbefugte Benutzung		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		vorstehende Außenkanten		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5		Kraftstofflagerung		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6		Ladeflächen				X									X					X
7		Massen und Abmessungen		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		On-Board-Diagnosesysteme			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		Halteinrichtungen und Fußstützen für Beifahrer		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		Anbringung hinteres Kennzeichen		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11		Reparatur- und Wartungsinformationen		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12		Ständer		X	X		X													
13		gesetzlich vorgeschriebene Kennzeichnungen		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Nr.	Artikel	Gegenstand	Nummer der Vorschrift	Fahrzeugklassen																
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be						
IV		ADMINISTRATIVE ANFORDERUNGEN																		
1	36	Übereinstimmungsbescheinigung		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	31	Anforderungen für die Übereinstimmung der Produktion		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	25	Anforderungen für die Beschreibungsmappe und die Unterlagen		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	37	Kennzeichnungsvorschriften		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5	30	Anforderungen für die Selbstprüfungen und virtuellen Prüfungen		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	28	Typgenehmigungsbogen		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	27	Typgenehmigungsnummer		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	23	Typgenehmigungsverfahren		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9	60	Fahrzeug- und Motoridentifizierungssysteme		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

ANHANG III**Höchstzulässige Stückzahlen für Kleinserien**

Fahrzeug- klasse	Bezeichnung der Fahrzeugklasse	Kleinserien (Jährliche Stückzahlen für jeden verkauften, zugelassenen und in Betrieb genommenen Typ)
L1Ae	Fahrräder mit Antriebssystem	
L1Be	Zweirädrige Kleinkrafträder	20
L2e	Dreirädrige Kleinkrafträder	
L3e	Zweirädrige Krafträder	50
L4e	Zweirädrige Krafträder mit Beiwagen	100
L5Ae	Dreirädrige Fahrzeuge	50
L5Be	Dreirädrige Fahrzeuge zur gewerblichen Nutzung	100
L6Ae	Leichte Straßen-Quads	20
L6Be	Leichtkrafträder (leicht)	100
L7Ae	Schwere Straßen-Quads	20
L7Be	Leichtkrafträder (schwer)	100

ANHANG IVZeitplan für die Anwendung dieser Verordnung auf die Typgenehmigung

Fahrzeug- klasse	Euronorm	Termine für die Anwendung		
		Neue Fahrzeugtypen Freiwillig	Neue Fahrzeugtypen Verbindlich	Bestehende Fahrzeugtypen Verbindlich
L1e — L7e	Euro 3 ⁽⁴⁾	1. Juli 2013	1. Januar 2014	1. Januar 2015
	Euro 4 ⁽⁵⁾	1. Januar 2015	1. Januar 2017	1. Januar 2018
	Euro 5 ⁽⁶⁾	1. Januar 2018 ⁽⁷⁾	1. Januar 2020 ⁽⁷⁾	1. Januar 2021 ⁽⁷⁾

Anmerkung: Die Erläuterungen zu den Anhängen befinden sich auf der letzten Seite von Anhang VIII.

ANHANG V**Umweltprüfungen und -anforderungen**

Fahrzeuge der L-Klasse dürfen nur typgenehmigt werden, wenn sie folgenden Umweltanforderungen genügen:

Art der Prüfung	Bezeichnung	Vorschriften in Bezug auf Grenzwerte	Vorschriften in Bezug auf Prüfverfahren
I	Auspuffemissionen nach Kaltstart	Anhang VI (A)	.
II	- PI oder Hybrid ⁽⁸⁾ mit PI: CO-Emissionen im Leerlauf und bei erhöhter Leerlaufdrehzahl - CI oder Hybrid mit CI-Motor: Prüfung bei freier Beschleunigung	Richtlinie 96/96/EG ⁽⁹⁾ , geändert durch die Richtlinie 2009/40/EG ⁽¹⁰⁾	Richtlinie 96/96/EG, geändert durch die Richtlinie 2009/40/EG
III	Emissionen aus dem Kurbelgehäuse	Null-Emission, geschlossenes Kurbelgehäuse Es dürfen während der gesamten Nutzdauer des Fahrzeugs keine Kurbelgehäuseemissionen direkt in die Umgebungsluft entweichen.	
IV	Verdunstungsemissionen	Anhang VI (C)	
V	Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen	Anhänge VI und VII	
VI	Tieftemperaturprüfung	Entfällt.	Entfällt.
VII	CO ₂ -Emissionen/Kraftstoffverbrauch	Erfassung und Übermittlung von Daten, keine Grenzwerte für Zwecke der Typgenehmigung	
VIII	On-Board-Diagnosesystem (OBD-System)	Anhang VI (B)	
IX	Geräuschpegel	Anhang VI (D)	
X	Elektromagnetische Verträglichkeit (Funkstörung)	UN/ECE-Regelung Nr. 10 ⁽¹¹⁾	UN/ECE-Regelung Nr. 10

Anmerkung: Die Erläuterungen zu den Anhängen befinden sich auf der letzten Seite von Anhang VIII.

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

A) Auspuffemissionen nach Kaltstart

A1) Euro 3⁽⁴⁾

Fahrzeugklasse	Bezeichnung der Fahrzeugklasse	Antriebsklasse	Euro-Norm	Masse des Kohlenmonoxids (CO) L ₁ (mg / km)	Masse der Kohlenwasserstoffe insgesamt (THC) L ₂ (mg / km)	Masse der Stickoxide (NOx) L ₃ (mg / km)	Partikelmasse (PM) L ₄ (mg / km)	Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide (THC + NOx) L ₅ (mg / km)	Prüfzyklus
L1Ae	Fahrräder mit Antriebssystem	PI / CI / Hybrid	Euro 3	560	100	130	-	-	UN/ECE-Regelung Nr. 47 ⁽¹⁵⁾
L1Be	Zweirädrige Kleinkrafträder	PI / CI / Hybrid	Euro 3	1 000	-	-	-	1 200	UN/ECE-Regelung Nr. 47
L2e	Dreirädrige Kleinkrafträder	PI / CI / Hybrid	Euro 3	3 500	-	-	-	1 200	UN/ECE-Regelung Nr. 47
L3e ⁽⁴⁾	-Zweirädrige Krafträder mit und ohne Beiwagen -Dreirädrige Fahrzeuge - Schwere Straßen-Quads	PI, v _{max} < 130 km/h	Euro 3	1 970	560	130	-	-	WMTC, Phase 2
L4e ⁽⁴⁾		PI, v _{max} ≥ 130 km/h	Euro 3	1 970	250	170	-	-	WMTC, Phase 2
L5Ae		CI / Hybrid	Euro 3	1 000	100	570	100 ⁽¹⁵⁾	-	WMTC, Phase 2
L7Ae		PI	Euro 3	4 000	1 000	250	-	-	UN/ECE-Regelung Nr. 40 ⁽¹³⁾
L5Be		Dreirädrige Fahrzeuge zur gewerblichen Nutzung	CI / Hybrid	Euro 3	1 000	150	650	100 ⁽¹⁵⁾	-
L6Ae	Leichte Straßen-Quads Leichtkraftfahrzeuge (leicht)	PI	Euro 3	3 500	-	-	-	1 200	UN/ECE-Regelung Nr. 47
L6Be		CI / Hybrid	Euro 3	1 000	150	650	100 ⁽¹⁵⁾	-	UN/ECE-Regelung Nr. 47
L7Be	Leichtkraftfahrzeuge (schwer)	PI	Euro 3	4 000	1 000	250	-	-	UN/ECE-Regelung Nr. 40
		CI / Hybrid	Euro 3	1 000	150	650	100 ⁽¹⁵⁾	-	UN/ECE-Regelung Nr. 40

Anmerkung: Die Erläuterungen zu den Anhängen befinden sich auf der letzten Seite von Anhang VIII.

A2) Euro 4⁽⁵⁾

Fahrzeugklasse	Bezeichnung der Fahrzeugklasse	Antriebsklasse	Euro-Norm	Masse des Kohlenmonoxids (CO)	Masse der Kohlenwasserstoffe insgesamt (THC)	Masse der Stickoxide (NOx)	Partikelmasse (PM)	Prüfzyklus
				L ₁ (mg / km)	L ₂ (mg / km)	L ₃ (mg / km)	L ₄ (mg / km)	
L1Ae	Fahrräder mit Antriebssystem	PI / CI / Hybrid	Euro 4	560	100	70		UN/ECE-Regelung Nr. 47
L1Be	Zweirollige Kleinkraftmäder	PI / CI / Hybrid	Euro 4	1 000	630	170	-	UN/ECE-Regelung Nr. 47
L2e	Dreirrollige Kleinkraftmäder	PI / CI / Hybrid	Euro 4	1900	730	170	-	UN/ECE-Regelung Nr. 47
L3e ⁽⁵⁾ L4e ⁽¹⁴⁾ L5Ae L7Ae	- Zweirollige Kraftmäder mit und ohne Beiwagen - Dreirrollige Kraftmäder - Schwere Straßen-Quads	PI, v _{max} < 130 km/h	Euro 4	1140	380	70	-	WMTC, Phase 2
		PI, v _{max} ≥ 130 km/h	Euro 4	1140	170	90	-	WMTC, Phase 2
		CI / Hybrid	Euro 4	1 000	100	300	80 ⁽¹⁵⁾	WMTC, Phase 2
L5Be	Dreirrollige Fahrzeuge zur gewerblichen Nutzung	PI	Euro 4	2 000	550	250	-	UN/ECE-Regelung Nr. 40
		CI / Hybrid	Euro 4	1 000	100	550	80 ⁽¹⁵⁾	UN/ECE-Regelung Nr. 40
L6Ae L6Be	Leichte Straßen-Quads Leichtkraftmäder (leicht)	PI	Euro 4	1900	730	170		UN/ECE-Regelung Nr. 47
		CI / Hybrid	Euro 4	1 000	100	550	80 ⁽¹⁵⁾	UN/ECE-Regelung Nr. 47
L7Be	Leichtkraftmäder (schwer)	PI	Euro 4	2 000	550	250	-	UN/ECE-Regelung Nr. 40
		CI / Hybrid	Euro 4	1 000	100	550	80 ⁽¹⁵⁾	UN/ECE-Regelung Nr. 40

Anmerkung: Die Erläuterungen zu den Anhängen befinden sich auf der letzten Seite von Anhang VIII.

A3) Euro 5⁽⁶⁾

Fahrzeugklasse	Bezeichnung der Fahrzeugklasse	Antriebsklasse	Euro-Norm ⁷	Masse des Kohlenmonoxids (CO)	Masse der Kohlenwasserstoffe insgesamt (THC)	Masse der Nichtmethan-kohlenwasserstoffe (NMHC)	Masse der Stickoxide (NOx)	Partikelmasse (PM)	Prüfzyklus
L1Ae	Fahräder mit Antriebssystem	PI / CI / Hybrid	Euro 5	L ₁ (mg / km) 500	L _{2A} (mg / km) 100	L _{2B} (mg / km) 68	L ₃ (mg / km) 60	L ₄ (mg / km) 4,5 ⁽⁶⁾	Überarbeiteter WMTC ⁽¹⁷⁾
L1Be – L7e ⁽⁶⁾	Alle sonstigen Fahrzeuge der Klasse L	PI	Euro 5 ⁽⁶⁾	1 000	100	68	60	4,5 ⁽⁶⁾	Überarbeiteter WMTC
		CI / Hybrid		500	100	68	90	4,5	Überarbeiteter WMTC

Anmerkung: Die Erläuterungen zu den Anhängen befinden sich auf der letzten Seite von Anhang VIII.

B) Emissionsgrenzwerte des On-Board-Diagnosesystems

B1) Euro 4⁽⁵⁾, OBD-I

Fahrzeugklasse	Bezeichnung der Fahrzeugklasse	Antriebsklasse	Euro-Norm	Masse des Kohlenmonoxids (CO)	Masse der Kohlenwasserstoffe insgesamt (THC)	Masse der Stickoxide (NOx)	Prüfzyklus
L1Be	- Zweirädrige Kleinkraftfrädrer	PI, CI oder Hybrid	Euro 4	3610	2690	850	UN/ECE-Regelung Nr. 47
L2e	- Dreirädrige Kleinkraftfrädrer						
L6Ae	- Leichte Straßen-Quads						
L3e ⁽⁵⁾ L4e ⁽¹⁴⁾	- Zweirädrige Kraftfrädrer mit und ohne Beiwagen	PI $v_{max} < 130 \text{ km/h}$	Euro 4	2170	1400	350	WMTC, Phase 2
L5Ae	- Dreirädrige Kraftfahrzeuge	PI $v_{max} \geq 130 \text{ km/h}$					
L7Ae	- Schwere Straßen-Quads	CI oder Hybrid					
				2170	630	900	WMTC, Phase 2

B2) Euro 5⁽⁶⁾, OBD-I und⁽⁷⁾ OBD-II

Fahrzeugklasse	Bezeichnung der Fahrzeugklasse	Antriebsklasse	Euro-norm	Masse des Kohlenmonoxids (CO)	Masse der Nichtmethanische Kohlenwasserstoffe (NMHC)	Masse der Stickoxide (NOx)	Partikelmasse (PM)	Prüfzyklus
L1Be— L7e ⁽⁶⁾	Alle Fahrzeuge der Klasse L außer L1Ae	PI CI oder Hybrid	Euro 5 Euro 5	1900 1900	250 320	300 540	OT ₄ (mg / km) 50 50	Überarbeiteter WMTC Überarbeiteter WMTC
				OT ₁ (mg / km)	OT ₂ (mg / km)	OT ₃ (mg / km)		

Anmerkung: Die Erläuterungen zu den Anhängen befinden sich auf der letzten Seite von Anhang VIII.

C) Grenzwerte für Verdunstungsemissionen

C1) Euro 4⁽⁵⁾

Fahrzeug-klasse	Bezeichnung der Fahrzeugklasse	Antriebs-klasse	Euro-Norm	Masse der Kohlenwasserstoffe insgesamt (THC) (mg / Test)	Prüfzyklus
L3e ⁽⁵⁾ L4e ⁽¹⁴⁾	Zwei­räd­rige Kra­f­trä­der ⁽²⁰⁾ mit und ohne Bei­wa­gen	P1 ⁽¹⁸⁾	Euro 5	2 000	SHED
L5Ae	Drei­räd­rige Fahr­zeu­ge	P1 ⁽¹⁸⁾	Euro 4		
L6Ae	Leichte Stra­ßen-Quads	P1 ⁽¹⁸⁾	Euro 4		
L7Ae	Schwere Stra­ßen-Quads	P1 ⁽¹⁸⁾	Euro 4		

C2) Euro 5⁽⁶⁾

Fahrzeug-klasse ⁽¹⁹⁾	Bezeichnung der Fahrzeugklasse	Antriebs-klasse	Euro-Norm	Durchlässigkeitprüfung (mg / m ² / day)		Masse der Kohlenwasserstoffe insgesamt (THC) in SHED-Test (mg / Test)
				Kraftstoffbehälter	Kraftstoffzuführleitungen	Fahrzeug
L1Ae	Fahrräder mit Antriebssystem	P1 ⁽¹⁸⁾	Euro 5	1500	15 000	1500
L1Be	Zwei­räd­rige Klein­kraf­trä­der		Euro 5	1500	15 000	1500
L2e	Drei­räd­rige Klein­kraf­trä­der		Euro 5	1500	15 000	1500
L3e ⁽⁶⁾ L4e ⁽¹⁴⁾	Zwei­räd­rige Kra­f­trä­der mit und ohne Bei­wa­gen		Euro 6			1500
L5Ae	Drei­räd­rige Kra­ft­fahr­zeu­ge		Euro 5			1500
L5Be	Drei­räd­rige Fahr­zeu­ge zur gewerblichen Nutzung		Euro 5	1500	15 000	1500
L6Ae	Leichte Stra­ßen-Quads		Euro 5			1500

L6Be	Leichtkraftfahrzeuge (leicht)		Euro 5	1500	15 000	1500
L7Ae	Schwere Straßen-Quads		Euro 5			1500
L7Be	Leichtkraftfahrzeuge (schwer)		Euro 5	1500	15 000	1500

Anmerkung: Die Erläuterungen zu den Anhängen befinden sich auf der letzten Seite von Anhang VIII

D) Geräuschgrenzwerte — Euro 3⁽⁴⁾, Euro 4⁽⁵⁾, Euro 5⁽⁶⁾

Fahrzeugklasse	Bezeichnung der Fahrzeugklasse	Euro 3 ⁴ Geräuschpegel ⁽²¹⁾ (dB(A))	Euro 3 ⁴ Prüfverfahren ⁽²³⁾	Euro 4 ⁵ Geräuschpegel ⁽²¹⁾ (dB(A))	Euro 4 ⁵ Prüfverfahren ⁽²³⁾	Euro 5 ⁶ Geräuschpegel ⁽²²⁾ (dB(A))	Euro 5 ⁶ Prüfverfahren
L1Ae	Fahräder mit Antriebssystem	63	Delegierter Rechtsakt / UN/ECE-Regelung Nr. 63	63 ²¹	Delegierter Rechtsakt / UN/ECE-Regelung Nr. 63		UN/ECE-Regelung Nr. 63
	Zweirädrige Kleinkrafträder $v_{max} \leq 25$ km/h	66		66			
L1Be	Zweirädrige Kleinkrafträder $v_{max} \leq 45$ km/h	71	Delegierter Rechtsakt / UN/ECE-Regelung Nr. 9	71	Delegierter Rechtsakt / UN/ECE-Regelung Nr. 9		UN/ECE-Regelung Nr. 9
	Dreirädrige Kleinkrafträder	76		76			
L3e	Zweirädrige Krafrträder Hubvolumen ≤ 80 cm ³	75	Delegierter Rechtsakt / UN/ECE-Regelung Nr. 41	75	Delegierter Rechtsakt / UN/ECE-Regelung Nr. 41		UN/ECE-Regelung Nr. 41
	Zweirädrige Krafrträder 80 cm ³ < Hubvolumen ≤ 175 cm ³	77		77			
	Zweirädrige Krafrträder Hubvolumen > 175 cm ³	80		80			
L4e	Zweirädrige Krafrträder mit Beiwagen	80	Delegierter Rechtsakt / UN/ECE-Regelung Nr. 9	80	Delegierter Rechtsakt / UN/ECE-Regelung Nr. 9		UN/ECE-Regelung Nr. 9
L5Ae	Dreirädrige Fahrzeuge	80		80			
L5Be	Dreirädrige Fahrzeuge zur gewerblichen Nutzung	80	Delegierter Rechtsakt / UN/ECE-Regelung Nr. 63	80	Delegierter Rechtsakt / UN/ECE-Regelung Nr. 63		UN/ECE-Regelung Nr. 63
L6Ae	Leichte Straßen-Quads	80		80			
L6Be	Leichtkraftfahrzeuge (leicht)	80	Delegierter Rechtsakt / UN/ECE-Regelung Nr. 9	80	Delegierter Rechtsakt / UN/ECE-Regelung Nr. 9		UN/ECE-Regelung Nr. 9
L7Ae	Schwere Straßen-Quads	80		80			
L7Be	Leichtkraftfahrzeuge (schwer)	80		80			

Anmerkung: Die Erläuterungen zu den Anhängen befinden sich auf der letzten Seite von Anhang VIII.

ANHANG VII**Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen****A) Dauerhaltbarkeit nach Laufleistung bei Fahrzeugen der Klasse L**

Fahrzeugklasse	Bezeichnung der Fahrzeugklasse	Euro 3 ⁽⁶⁾ : Dauerhaltbarkeit nach Laufleistung (km)	Euro 4 ⁽⁶⁾ : Dauerhaltbarkeit nach Laufleistung (km)	Euro 5 ⁽⁶⁾ : Dauerhaltbarkeit nach Laufleistung ⁽⁷⁾ (km)
L1Ae	Fahrräder mit Antriebssystem	5 000	5 500	6 000
L1Be L2e L6Ae	- Zweirädrige Kleinkrafträder - Dreirädrige Kleinkrafträder - Leichte Straßen-Quads	10 000	11 000	12 000
L3e L4e ^(1,4)	- Zweirädrige Krafträder mit und ohne Beiwagen ($v_{\max} < 130$ km/h) - Dreirädrige Kraftfahrzeuge	18 000	20 000	30 000
L5e L6Be L7Be	- Leichtkraft-fahrzeuge (leicht) - Leichtkraft-fahrzeuge (schwer)			
L3e L4e ^(1,4)	Zweirädrige Krafträder mit und ohne Beiwagen ($v_{\max} \geq 130$ km/h)	30 000	35 000	50 000
L7Ae	Schwere Straßen-Quads			

B) Verschlechterungsfaktoren

Fahrzeugklasse	Bezeichnung der Fahrzeugklasse	Euro 3 ⁽⁴⁾ Verschlechterungsfaktor (-)			Euro 4 ⁽⁵⁾ Verschlechterungsfaktor (-)			Euro 5 ⁽⁶⁾ Verschlechterungsfaktor ⁽⁷⁾ (-)						
		CO	HC	NOx	PM	CO	HC	NOx	PM	CO	THC	NMHC	NOx	PM ^(2,4) ⁽⁷⁾

L1e—L7e	alle	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,5	1,3	1,3	1,1	1,3	1,1	1,1	1,0

Anmerkung: Die Erläuterungen zu den Anhängen befinden sich auf der letzten Seite von Anhang VIII.

ANHANG VIII**Höhere Anforderungen für die funktionale Sicherheit**

Gegenstand	Beginn der Anwendung	Anforderungen
Verbindlicher Einbau verbesserter Bremssysteme ⁽²⁶⁾	Vier Jahre nach dem in Artikel 82 Unterabsatz 2 genannten Zeitpunkt	<p>a) Neue Kraffräder⁽²⁷⁾ der Unterklasse L3e-A1, die verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, sind nach Wahl des Herstellers entweder mit einem Anti-Blockier-System oder einem kombinierten Bremssystem oder beiden Typen verbesserter Bremssysteme auszurüsten.</p> <p>b) Neue Kraffräder der Unterklassen L3e-A2 und L3e-A3, die verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, sind mit einem Anti-Blockier-System auszurüsten.</p>
Sichere Kurvenfahrt auf befestigten Straßen	Der in Artikel 82 Unterabsatz 2 genannte Zeitpunkt.	Fahrzeuge der Klasse L sind so zu konstruieren, dass sich jedes Rad zu jedem Zeitpunkt mit verschiedenen Geschwindigkeiten drehen kann, um eine sichere Kurvenfahrt auf befestigten Straßen zu gewährleisten. Ist ein drei- oder vierrädriges Fahrzeug mit einer Differenzialsperre ausgerüstet, muss es so konstruiert sein, dass es normalerweise entsperrt ist.
Verbesserung der Sichtbarkeit des Fahrzeugs und des Fahrers durch automatisches Einschalten der Beleuchtungseinrichtung ⁽³⁰⁾	Der in Artikel 82 Unterabsatz 2 genannte Zeitpunkt.	<p>Zur Verbesserung der Sichtbarkeit von Fahrzeugen der Klasse L sind diese wie folgt auszurüsten:</p> <p>a) Fahrzeuge der Klasse L1e: Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen im Einklang mit UN/ECE-Regelung Nr. 74 Rev. 2, die eine automatische Aktivierung der Lichtsignalanlage erfordert;</p> <p>b) Fahrzeuge der Klasse L3e: Nach Wahl des Herstellers entweder Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen im Einklang mit UN/ECE-Regelung Nr. 53 Rev. 2 und ihren Änderungen 1 und 2 oder spezifische Tagfahrleuchten im Einklang mit UN/ECE-Regelung Nr. 87 Rev. 2 und ihren Änderungen 1 und 2.</p> <p>c) Alle anderen Unterklassen von Fahrzeugen der Klasse L: Eine Beleuchtungsanlage, die sich automatisch einschaltet, oder, nach Wahl des Herstellers, spezifische Tagfahrleuchten, die sich automatisch einschalten⁽³¹⁾.</p>

Anmerkung: Die Erläuterungen zu den Anhängen befinden sich auf der letzten Seite von Anhang VIII.

Erläuterungen zu den Anhängen I bis VIII

- (1) Grundlage der in Anhang I genannten Leistungsgrenzen ist die maximale Nenndauerleistung unabhängig von der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs.
- (2) Die Einstufung eines L3e-Fahrzeugs als Unterklasse je nachdem, ob seine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit weniger, gleich oder mehr als 130 km/h beträgt, ist unabhängig von seiner Einstufung in die Antriebsleistungsklassen A1 (obwohl 130 km/h wahrscheinlich nicht erreicht werden), A2 oder A3.
- (3) Fortschrittliche Bremssysteme sind, wie in Anhang VIII festgelegt, nur für Fahrzeuge der Klasse L3e verbindlich.
- (4) Klasse L3e: Euro 4
- (5) Klasse L3e: Euro 5
- (6) Klasse L3e: Euro 6
- (7) Siehe Artikel 21 Absätze 4 und 5.
- (8) Ist/sind der/die (Hybrid-) Motor(en) mit einer Halt-/Start-Funktion ausgerüstet, muss der Hersteller sicherstellen, dass der Verbrennungsmotor im Leerlauf und mit erhöhter Leerlaufdrehzahl läuft. Das Fahrzeug muss der freien Beschleunigungsprüfung für Antriebssysteme einschließlich Selbstzündungsmotor (CI-Motor) unterzogen werden können.
- (9) ABl. L 282 vom 1.11.1996, S. 64.
- (10) ABl. L 141 vom 6.6.2009, S. 12.
- (11) ABl. L 116/1 vom 8.5.2010, S. 1.
- (12) ABl. C [...] vom [...], S. [...], einschließlich des Kaltgewichts.
- (13) ABl. C [...] vom [...], S. [...].
- (14) Nur das zweirädrige Kraffrad (Basisfahrzeug), an das der Beiwagen montiert ist, muss die entsprechenden Emissionsgrenzwerte einhalten.
- (15) Nur Selbstzündungsmotoren (CI); auch wenn z. B. ein Selbstzündungsmotor (CI) Teil eines Hybridantriebs ist.
- (16) Gilt nur für Benzinmotoren mit Direkteinspritzung (DI).
- (17) In der in Artikel 21 Absatz 4 genannten Umweltverträglichkeitsstudie wird auch bewertet, ob neben Fahrzeugen der Klasse L3e, L5Ae und L7Ae auch andere Fahrzeuge der Klasse L im Rahmen eines überarbeiteten WMTC einer Emissionsprüfung unterzogen werden könnten.
- (18) Fremdzündungsmotoren (PI), die mit Benzin, Benzinkraftstoffgemischen oder Ethanol-Kraftstoff betrieben werden.
- (19) Die Kostenwirksamkeit der Einrichtung zur Verdunstungsemissionsminderung wird in der Umweltverträglichkeitsstudie, die gemäß Artikel 21 Absatz 5 für die Kommission erstellt wird, bewertet. In dieser Studie werden für die Unterklassen von Fahrzeugen, die noch keiner Prüfung auf Verdunstungsemissionen gemäß Artikel 21 Absätze 4 und 5 unterzogen worden sind, als Alternative zur SHED-Prüfung weitere kostenwirksame Prüfungen in Bezug auf Verdunstungsemissionen, z. B. Durchlässigkeitsprüfungen für Kraftstoffbehälter und Kraftstoffzufuhrleitungen, bewertet.
- (20) $v_{\max} \geq 130 \text{ km/h}$

- (21) Bis die EU den Regelungen Nr. 9, 41 und 63 beiträgt und diese im Rahmen der UN/ECE WP29 innerhalb der EU umsetzt – einschließlich der damit zusammenhängenden gleichwertigen Geräuschgrenzwerte der Stufen Euro 3 und Euro 4 – müssen Fahrzeuge den Grenzwerten gemäß Anhang VI (D) entsprechen. Sobald die EU die UN/ECE-Regelungen Nr. 9, 41 und 63 übernommen hat, werden diese - einschließlich der Geräuschgrenzwerte, die den in Anhang VI (D) aufgeführten gleichwertig sind - verbindlich und ersetzen die Prüfverfahren im delegierten Rechtsakt.
- (22) Die noch festzulegenden Geräuschgrenzwerte der Euro-5-Norm sind in einem eigenständigen Rechtsakt, der im Mitentscheidungsverfahren erlassen wird, zu ändern.
- (23) Die Verfahren für die Geräuschprüfung sind in einem delegierten Rechtsakt zu dieser Verordnung enthalten, der durch die UN/ECE-Regelungen Nr. 9, 41 und 63 ersetzt werden wird.
- (24) Nur bei PI-, DI- und CI-Motoren.
- (25) Gilt auch für Hybridfahrzeuge.
- (26) Ein „verbessertes Bremssystem“ ist eine Bremsanlage mit Anti-Blockier-System, ein kombiniertes Bremssystem oder beides. Die Leistung von verbesserten Bremssystemen ist gemäß den Anforderungen zu prüfen, die in dem delegierten Rechtsakt festgelegt sind.
- (27) Fahrzeuge der Klasse L4e (Krafträder mit Beiwagen) sind von den Anforderungen a) und b) in Bezug auf den verbindlichen Einbau verbesserter Bremssysteme ausgenommen.
- (28) Eine „Antiblockiervorrichtung“ ist ein System, das Radschlupf erkennt und selbsttätig den Druck regelt, der die Bremskraft am Rad (an den Rädern) erzeugt, um so den Radschlupf zu begrenzen.
- (29) Eine „kombinierte Bremsanlage“ bedeutet
- a) bei Fahrzeugen der Klassen L1e und L3e: ein Bremssystem, bei dem mindestens zwei Bremsen, die auf zwei verschiedene Räder wirken, mittels einer einzigen Betätigungseinrichtung aktiviert werden;
 - b) bei Fahrzeugen der Klasse L4e: ein Bremssystem, bei dem mindestens die Bremsen der Vorder- und Hinterräder mittels einer einzigen Betätigungseinrichtung aktiviert werden können (werden das Hinterrad und das Beiwagenrad durch dasselbe Bremssystem gebremst, gilt dieses als Hinterradbremse);
 - c) bei Fahrzeugen der Klassen L2e, L5e, L6e und L7e: ein Bremssystem, bei dem die Bremsen aller Räder mittels einer einzigen Betätigungseinrichtung aktiviert werden.
- (30) „Automatisches Einschalten der Beleuchtungseinrichtung“ bedeutet, dass die Beleuchtungsanlage eingeschaltet wird, wenn der Zündschalter oder der Ein-Aus-Schalter des Motors in der Stellung „Ein“ ist.
- (31) Um den Start eines Verbrennungsmotors zu gewährleisten, kann die Beleuchtungsanlage während der Anlassphase des Motors für höchstens 10 Sekunden ausgeschaltet werden.

ANHANG IX**Entsprechungstabelle⁽³²⁾**

Richtlinie 2002/24/EG	Vorliegende Verordnung
Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 1	Artikel 2 Absatz 1
Artikel 1 Absatz 1 Unterabsatz 2	Artikel 2 Absatz 2
Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i	Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a Großbuchstabe B
Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer ii	Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b
Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe b	Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe c und Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d
Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c	Artikel 4 Buchstabe e
Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a	Artikel 4 Buchstabe f
Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a	Artikel 4 Buchstabe g
Artikel 2	Artikel 3
Artikel 3	Artikel 23
Artikel 4 Absatz 1	Artikel 27 Absatz 2
Artikel 4 Absatz 2	Artikel 27 Absatz 1
Artikel 4 Absatz 3	Artikel 5 Absatz 4
Artikel 4 Absatz 4	=
Artikel 4 Absatz 5	Artikel 31 Absatz 1
Artikel 4 Absatz 6	Artikel 27 Absatz 3
Artikel 5 Absatz 1	Artikel 27 Absatz 10
Artikel 5 Absatz 2	Artikel 28 Absatz 2
Artikel 5 Absatz 3	Artikel 28 Absatz 1 Buchstabe b
Artikel 6 Absatz 1	Artikel 27 Absatz 5
Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 1	Artikel 27 Absatz 7
Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 2	Artikel 27 Absatz 8
Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 1	Artikel 36 Absatz 1
Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 2	Artikel 36 Absatz 4
Artikel 7 Absatz 2	Artikel 36 Absatz 2
Artikel 7 Absatz 3	Artikel 36 Absatz 5
Artikel 7 Absatz 4	Artikel 37 Absatz 2

Artikel 7 Absatz 5	Artikel 59 Absatz 2 Unterabsatz 1
Artikel 7 Absatz 6	Artikel 59 Absatz 2 Unterabsatz 2
Artikel 8 Absatz 1	Artikel 37 Absatz 1
Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 1	Artikel 37 Absatz 2
Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 2	Artikel 37 Absatz 3

Erläuterung (32): Gemäß Artikel 81.

Richtlinie 2002/24/EG	Vorliegende Verordnung
Artikel 9 Absatz 1	Artikel 46
Artikel 9 Absatz 2	Artikel 32 Absatz 1
Artikel 9 Absatz 3	Artikel 32 Absatz 2
Artikel 9 Absatz 4	Artikel 33
Artikel 9 Absatz 5	Artikel 34 Absatz 3
Artikel 10 Absatz 1	Artikel 31 Absatz 4
Artikel 10 Absatz 2	Artikel 51 Absatz 3
Artikel 10 Absatz 3	Artikel 35 Absatz 4
Artikel 10 Absatz 4	Artikel 51 Absatz 7
Artikel 11	-
Artikel 12	Artikel 50 Absatz 1
Artikel 13	-
Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 5 Absatz 1
Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer i	Artikel 66 Absatz 9
Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer ii	Artikel 64 Absatz 8
Artikel 14 Absatz 2 Unterabsatz 1	-
Artikel 14 Absatz 2 Unterabsatz 2	Artikel 66 Absatz 10
Artikel 15 Absatz 1	Artikel 45
Artikel 15 Absatz 2	Artikel 47
Artikel 15 Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe a Ziffer i	Artikel 40
Artikel 15 Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe a Ziffer ii	Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe e
Artikel 15 Absatz 3 Unterabsatz 2	-
Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe b Unterabsatz 1	-
Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe b Unterabsatz 2	-
Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe b Unterabsatz 3	-
Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe b Unterabsatz 4	-
Artikel 15 Absatz 4	-

Artikel 16 Absatz 1 Unterabsatz 1	-
Artikel 16 Absatz 1 Unterabsatz 2	-
Artikel 16 Absatz 2 Unterabsatz 1	-
Artikel 16 Absatz 2 Unterabsatz 2	-
Artikel 16 Absatz 3	Artikel 38
Artikel 17	Artikel 39
Artikel 18 Absatz 1	Artikel 74 Absatz 1
Artikel 18 Absatz 2	Artikel 74 Absatz 2
Artikel 18 Absatz 3	-
Artikel 19	Artikel 81
Artikel 20	Artikel 82 Absatz 2
Richtlinie 2002/24/EG	Vorliegende Verordnung
Artikel 21	Artikel 79 Absatz 1
Artikel 22	-
Artikel 23	Artikel 82 Absatz 1
Artikel 24	-