

**Unterrichtung**  
durch die Europäische Kommission

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte

COM(2014) 581 final

Der Bundesrat wird über die Vorlage gemäß § 2 EUZBLG auch durch die Bundesregierung unterrichtet. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss wird an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 766/95 = AE-Nr. 953331



Brüssel, den 25.9.2014  
COM(2014) 581 final

2014/0268 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte und die  
Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr  
bestimmte mobile Maschinen und Geräte**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2014) 281 final}

{SWD(2014) 282 final}

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

#### • Allgemeiner Kontext

Unter den Begriff „nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte (NSBMMG)“ fallen die verschiedenartigsten Verbrennungskraftmaschinen, die einerseits in handgeführte Geräte, andererseits in Baumaschinen und Stromgeneratoren oder auch in Triebwagen, Lokomotiven und Binnenschiffe eingebaut werden. Diese Motoren tragen erheblich zur Luftverschmutzung bei, denn auf sie entfallen etwa 15 % des Ausstoßes an Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) sowie 5 % an Partikelmaterie (PM) in der EU.

Die Grenzwerte für diese Motoren sind gegenwärtig in der Richtlinie 97/68/EG festgelegt. Diese Richtlinie wurde mehrmals geändert, jedoch führten mehrere kritische Überprüfungen zu dem Schluss, dass diese Rechtsvorschriften in ihrer gegenwärtigen Form Mängel aufweist. Ihr Anwendungsbereich ist zu sehr eingeschränkt, da er einige Motorenkategorien nicht erfasst. Neue Stufen für Emissionsgrenzwerte wurden zuletzt bei der Änderung der Richtlinie im Jahr 2004 eingeführt und entsprechen nicht mehr dem gegenwärtigen Stand der Technik. Darüber hinaus passen die Emissionsgrenzwerte für bestimmte Motorenkategorien nicht zueinander.

Schließlich gibt es seit jüngster Zeit schlüssige Nachweise für die gesundheitsschädliche Wirkung von Dieselauspuffemissionen, insbesondere der Partikelmaterie (z. B. Dieselruß). Einer der wesentlichen Erkenntnisse zufolge ist die Partikelgröße ein wesentlicher Faktor für die beobachteten Auswirkungen auf die Gesundheit. Diesem Problem kann nur mit Grenzwerten begegnet werden, die auf einer Zählung der Partikelzahl fußen (d. h. auf einem Grenzwert der Partikelzahl). Deshalb, und analog zu den Entwicklungen im Straßenverkehr, erschien es angezeigt, für die wichtigsten Motorenkategorien eine neue Emissionsgrenzwertstufe (Stufe V) einzuführen, welche neben Grenzwerten für die Partikelmasse auch solche für die Partikelzahl vorsieht.

#### • Gründe und Ziele des Vorschlags

Mit dem Vorschlag sollen die menschliche Gesundheit und die Umwelt geschützt und das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarktes für Motoren in NSBMMG gewährleistet werden. Auch Gesichtspunkte der Wettbewerbsfähigkeit und der Einhaltung von Vorschriften sollen berücksichtigt werden.

Gemäß der Politik der EU im Bereich der Luftqualität sollen die Emissionen neuer auf den Markt gebrachter Motoren schrittweise verringert und somit die alten und weniger umweltfreundlichen Motoren nach und nach verdrängt werden. Dadurch werden sich die Emissionen voraussichtlich ganz erheblich vermindern, wobei freilich die Verringerung nach Motorenkategorie unterschiedlich groß ausfallen wird, je nachdem wie streng die jeweiligen Anforderungen bereits jetzt sind.

Ferner ist damit zu rechnen, dass durch den Vorschlag der Druck auf Mitgliedstaaten nachlassen wird, zusätzliche Regulationsmaßnahmen zu ergreifen, die den Binnenmarkt beeinträchtigen könnten. Schließlich sollen mit dem Vorschlag Hindernisse für den Außenhandel durch harmonisierte Regeln und durch Verringerung regelungsbedingter Hürden in Form unterschiedlicher

Emissionsanforderungen beseitigt werden. Insbesondere sollen die Anforderungen der EU und der USA einander angenähert werden.

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

• **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Die bestehenden Emissionsanforderungen für Motoren mobiler Maschinen und Geräte regelt die Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (ABl. L 59 vom 27.2.1998, S. 1).

Mit dem Entwurf eines Vorschlags einschließlich der delegierten und Durchführungsrechtsakte werden die bestehenden, im oben genannten Rechtsakt festgelegten Anforderungen nach einer technischen Überprüfung, bei der sich mehrere wesentliche Mängel ergaben, beibehalten und verschärft. Im Vergleich zum bestehenden Rechtsakt werden mit einer neuen Verordnung

- neue Emissionsgrenzwerte eingeführt, die dem technischen Fortschritt und den politischen Zielen der EU für den Straßenverkehr Rechnung tragen, um die Luftreinhaltungsziele der EU zu erreichen;
- der Anwendungsbereich erweitert, um (in der EU und international) die Marktharmonisierung zu verbessern und die Gefahr von Marktverzerrungen möglichst gering zu halten;
- Maßnahmen eingeführt, um das Verwaltungsverfahren zu vereinfachen und die Durchsetzung, einschließlich der Bedingungen für eine bessere Marktaufsicht) zu verbessern.

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

Ziel dieser Initiative ist es, den Umweltschutz durch Aktualisierung der bestehenden Emissionsgrenzwerte und, soweit angebracht, durch Ausweitung ihres Anwendungsbereiches zu verbessern. Gleichzeitig sollen damit das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sichergestellt und die darin sowie international tätigen Unternehmen von einer unnötigen Last befreit werden. Sie steht daher voll und ganz im Einklang mit der Strategie Europa 2020 und der EU-Strategie für nachhaltige Entwicklung.

In diesem Zusammenhang fügt sich diese Initiative nahtlos in die folgenden, spezifischeren politischen Konzepte und Ziele ein:

- Im sechsten Umweltaktionsprogramm der EU<sup>1</sup> wurde die Erreichung einer „Luftqualität, die keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt hat und keine entsprechenden Gefahren verursacht“, vorgeschlagen.
- Thematische Strategie zur Luftreinhaltung<sup>2</sup>, die einen umfassenden politischen Rahmen der EU zur Verringerung der schädlichen Auswirkungen der Luftverschmutzung auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt bereitstellt.

---

<sup>1</sup> Entscheidung Nr. 1600/2002/EG vom 22. Juli 2002.

<sup>2</sup> KOM(2005) 446 vom 21. September 2005.

- Richtlinie 2001/81/EG, in der nationale Emissionshöchstmengen für mehrere Luftschadstoffe die rechtlich verbindliche Grenzwerte für die zulässigen Gesamtemissionen auf Ebene der Mitgliedstaaten festgelegt werden. Den gemäß dieser Richtlinie gemeldeten amtlichen Daten zufolge haben zwölf Mitgliedstaaten diese Grenzwerte im Jahr 2010 überschritten, und es wird bei ihrer Einhaltung trotz mancher Verbesserungen wahrscheinlich weiterhin Probleme geben.
- Die Richtlinie 2008/50/EG über die Luftqualität, in der rechtsverbindliche Grenzwerte für die Konzentrationen wesentlicher Luftschadstoffe wie Feinstaub und Stickoxide festgelegt werden.
- Das Weißbuch von 2011 über den Verkehr<sup>3</sup>, insbesondere hinsichtlich eines umweltfreundlicheren Binnenschiffs- und Schienenverkehrs.

Strengere Anforderungen an Verbrennungskraftmaschinen in NSBMMG würden sich günstig auf die Erreichung der Ziele aller genannten politischen Initiativen auswirken.

Schließlich fügt sich der Vorschlag auch gut in die 2012 aktualisierte Industriepolitik<sup>4</sup> ein und könnte die technische Harmonisierung im Zusammenhang mit den Verhandlungen über den Handel zwischen der EU und den USA (TTIP) ein wesentliches Stück weiterbringen.

## 2. KONSULTATION VON INTERESSIERTER KREISE UND FOLGENABSCHÄTZUNG

### • Anhörung interessierter Kreise

#### Konsultationsmethoden, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

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

- Es fand eine freie und öffentliche Internetkonsultation zu allen Aspekten der vorgeschlagenen Verordnung statt. Die eingegangenen Antworten stammten von nationalen und regionalen Behörden der EU-Mitgliedstaaten (Ministerien, Agenturen), Fachverbänden, Industrieunternehmen, nichtstaatlichen Organisationen und den Sozialpartnern.
- Begleitend zu der freien und öffentlichen Internetkonsultation fand am 14. Februar 2013 in Brüssel eine Anhörung der Interessenträger mit ungefähr 80 Teilnehmern statt.
- Im Rahmen mehrerer Untersuchungen zur Folgenabschätzung, die in der Vergangenheit von externen Sachverständigen durchgeführt wurden, wurden die Interessenträger um Beiträge und Kommentare gebeten.
- Der Vorschlag wurde in mehreren Sitzungen der Sachverständigen-Arbeitsgruppe der Kommission für die Emissionen von Maschinen (Working Group of Experts on Machinery Emissions – GEME) erörtert; in dieser Arbeitsgruppe sind die Industrie, nichtstaatliche Organisationen sowie die Mitgliedstaaten und die Kommission vertreten.

#### Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Die freie und öffentliche Konsultation begann am 15. Januar 2013 und endete (nach 12 Wochen Dauer) am 8. April 2013. Für die Konsultation wurde eine eigene

<sup>3</sup> KOM(2011) 144 vom 28. März 2011

<sup>4</sup> KOM(2012) 582 vom Mittwoch, 10. Oktober 2012

Website<sup>5</sup> eingerichtet, die für die Kommissiondienststellen ein 15-seitiges Konsultationspapier verfassten, in dem die Kernfragen, die Untersuchungsergebnisse und die Handlungsmöglichkeiten umrissen wurden. Insgesamt gingen 69 Antworten ein.

Anhang II zum Bericht über die Folgenabschätzung enthält eine ausführliche Analyse der Ergebnisse, die einzelnen Antworten können auf der Konsultations-Webseite eingesehen werden.

### • Einholung und Nutzung von Expertenwissen

#### Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

Im Rahmen des Vorschlags mussten verschiedene Optionen sowie die damit zusammenhängenden wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Auswirkungen beurteilt werden.

#### Methodik

Zu der Frage der Durchführbarkeit neuer Grenzwerte und der Notwendigkeit, nach Maßgabe des technischen Fortschritts neue Stufen für Abgasemissionen vorzusehen, hat die Kommission verschiedene Studien durchgeführt und die Interessenträger regelmäßig konsultiert. Die Folgenabschätzung stützt sich auf folgende externe Studien<sup>6</sup>:

- Eine von der gemeinsamen Forschungsstelle in zwei Teilen vorgenommene technische Überprüfung der Richtlinie, die in ihrem Teil 1 unter anderem ein Emissionsverzeichnis für NSBMMG enthält. Teil 2 befasst sich vorrangig mit Motoren mit Fremdzündung (kleine Benzinmotoren und Motorschlittenmotoren) sowie auch mit Analysen von Emissionsverzeichnissen und den Verkaufszahlen von Maschinen für das Baugewerbe und die Landwirtschaft.
- In einer Untersuchung zur Folgenabschätzung von ARCADIS N.V. werden die Auswirkungen der politischen Optionen bewertet, die die Gemeinsame Forschungsstelle in ihrer technischen Überprüfung erarbeitet hat. In einer ergänzenden Studie untersuchte derselbe Auftragnehmer eigens die Auswirkungen auf kleine und mittlere Unternehmen (KMU). In dieser Studie wurden abgesehen von den gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen auch diejenigen auf die Umwelt und die Gesundheit bewertet.
- Risk & Policy Analysis (RPA) und Arcadis bewerten in ihrer Studie den Anteil der NSBMMG an den Treibhausgasemissionen. In dieser Studie wird darüber hinaus geprüft, ob eine Ausweitung der Emissionsgrenzwerte für Motoren mit veränderlicher Drehzahl auf Motoren mit fester Drehzahl durchführbar ist, und es wird die Möglichkeit untersucht, die Abgasemissionsgrenzwerte an diejenigen der USA anzupassen.
- In der von der Generaldirektion MOVE in Auftrag gegebenen PANTEIA-Studie<sup>7</sup> wird die Situation in der Binnenschifffahrt untersucht

---

<sup>5</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2012-emissions-nrmm/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2012-emissions-nrmm/index_en.htm)

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/non-road-mobile-machinery/publications-studies/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/mechanical/non-road-mobile-machinery/publications-studies/index_en.htm)

<sup>7</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/studies/inland\\_waterways\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/studies/inland_waterways_en.htm)

und es werden gezielte Maßnahmen zur Verminderung der Emissionen des Binnenschiffahrtverkehrs bewertet.

Eine dienststellenübergreifende Lenkungsgruppe, die 2013 viermal zusammentrat) verfolgte die Arbeit der Folgenabschätzung und unterstützte sie mit Informationen. Die maßgeblichen Dienststellen der Kommission wurden zur Mitarbeit in dieser Gruppe eingeladen. Die Gemeinsame Forschungsstelle unterstützte darüber hinaus die Analysearbeiten durch ein Forschungsprojekt zu den Auswirkungen von Grenzwerten für die Partikelzahl auf bestimmte Motorenklassen.

#### Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

Die zu den genannten Studien gehörenden Berichte sind jeweils auf der Website der GD Unternehmen und Industrie verfügbar.

#### • **Folgenabschätzung**

Drei wesentliche Strategieoptionen wurden ausführlich beurteilt: Jede von ihnen umfasst verschiedene Unteroptionen für Motorklassen und Anwendungen, die bereits von den Rechtsvorschriften der EU für NSBMMG erfasst werden, sowie für diejenigen, die möglicherweise zukünftig in den Anwendungsbereich fallen könnten. Neben einem Szenario ohne Maßnahmen sind dies folgende Optionen:

Option 2: Anpassung an Normen der USA hinsichtlich des Anwendungsbereichs und der Grenzwerte.

Option 3: Übergang zu einem Anforderungsniveau wie im Straßenverkehr für die wichtigsten Emissionsquellen.

Option 4: Weiter erhöhtes Anforderungsniveau durch Bestimmungen für eine bessere Überwachung.

Jedoch wurde bereits bei der Gestaltung der Untersuchung berücksichtigt, dass die Lösung der Wahl aus einer Kombination von Elementen verschiedener Optionen bestehen könnte. Die Kosten-Nutzen-Analyse wurde anhand einzelner Module durchgeführt, die eine Umgruppierung der Elemente ermöglichten.

Nicht rechtsverbindliche Optionen (z. B. eine freiwillige Vereinbarung mit der Industrie) wurden erwogen, doch ergab die anfängliche Analyse, dass ein solcher Ansatz nicht geeignet sein würde, um die Ziele der Initiative zu erreichen. Diese Entscheidung stützte sich auf die Überlegung, dass Emissionsgrenzwerte für Motoren wahrscheinlich nicht wirksam sein und keine gleichen Ausgangsbedingungen für alle Wirtschaftsteilnehmer gewährleisten würden, solange sie nicht rechtsverbindlich sind.

Die Folgenabschätzung wurde vom Folgenabschätzungsgremium nach ihrer Vorstellung am 20. November 2013 angenommen.

### 3. **RECHTLICHE ASPEKTE**

#### • **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Durch den Vorschlag wird das System der Typgenehmigung für in NSBMMG eingebaute Motoren hinsichtlich der die Emission betreffenden technischen Anforderungen erheblich ausgebaut, und zwar einerseits durch den Erlass strengerer Anforderungen sowie andererseits durch die Einführung des „Mehrstufen-Konzepts“.

Durch die darin vorgesehenen delegierten Rechtsakte werden die neuen verbindlichen Anforderungen für die Emissionsgrenzwerte der Stufe V im Einzelnen festgelegt. Durch die im Rahmen dieses Vorschlags zu erlassenden delegierten Rechtsakte werden unter anderem folgende Vorschriften verbindlich:

- im einzelnen festgelegte Anforderungen für die Prüfzyklen;

- Verfahren für technische Prüfungen und Messungen;
- ausführliche Vorkehrungen und Anforderungen für die gemäß dieser Verordnung genehmigten Ausnahmen;
- ausführliche Bestimmungen für die Typpengehmigungsverfahren.

• **Rechtsgrundlage**

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

• **Subsidiaritätsprinzip**

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

Da in dem Vorschlag die Änderung bestehender EU-Rechtsvorschriften vorgesehen ist, kann nur die EU in dieser Angelegenheit wirksam tätig werden. Darüber hinaus können die politischen Ziele durch das Tätigwerden der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden.

Das Tätigwerden der Europäischen Union ist erforderlich, um im Bereich der NSBMMG-Motoren das Entstehen von Hemmnissen im Binnenmarkt zu verhindern und weil die Luftverschmutzung ihrem Wesen nach grenzüberschreitend ist. Obwohl die Auswirkungen der wichtigsten Luftschadstoffe in der Nähe ihrer Quelle am stärksten zum Tragen kommen, sind die Auswirkungen auf die Luftqualität keineswegs auf den Nahbereich beschränkt, und die grenzüberschreitende Verschmutzung ist ein ernstes Umweltproblem, das nationale Lösungen unwirksam machen kann. Um das Problem der Luftverschmutzung zu lösen, ist ein abgestimmtes Vorgehen auf EU-Ebene erforderlich.

Die Einführung von Emissionsgrenzwerten und Typpengehmigungsverfahren auf nationaler Ebene würde möglicherweise zu einem Flickwerk von 28 unterschiedlichen Regelungen führen und den Binnenhandel in der EU erheblich behindern. Überdies könnte sie die auf mehr als einem Markt tätigen Hersteller finanziell und verwaltungstechnisch erheblich belasten. Deshalb lassen sich die Ziele der hier betrachteten Initiative ohne Tätigwerden auf EU-Ebene nicht verwirklichen.

Schließlich besteht für die Hersteller und Endnutzer kostengünstigste Weg zur Verringerung von Emissionen voraussichtlich in einem harmonisierten Ansatz auf EU-Ebene.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

• **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

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

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

• **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagene Instrumente: Verordnung

Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht angemessen:

Die Richtlinie 97/68/EG ist mehrmals in wesentlichen Punkten geändert worden. Im Interesse der Klarheit, Vorhersagbarkeit, Rationalität und Vereinfachung schlägt die

Kommission vor, die Richtlinie 97/68/EG durch eine Verordnung und eine kleine Zahl von delegierten und Durchführungsverordnungen zu ersetzen.

Darüber hinaus wird durch den Einsatz einer Verordnung gewährleistet, dass die betreffenden Bestimmungen unmittelbar für Hersteller, Genehmigungsbehörden und technische Dienste anwendbar sind und weitaus schneller aktualisiert werden können, so dass dem technischen Fortschritt besser Rechnung getragen wird.

Der Vorschlag folgt dem Mehrstufen-Konzept, das bereits bei anderen Rechtsvorschriften im Bereich der EU-Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen zur Anwendung gekommen ist. Nach diesem Konzept erfolgt die Rechtsetzung in zwei Schritten:

- Zunächst werden die grundlegenden Vorschriften vom Europäischen Parlament und dem Rat durch das ordentliche Gesetzgebungsverfahren in einer Verordnung festgelegt, die auf Artikel 114 AEUV beruht;
- daraufhin werden die technischen Spezifikationen zur Ausgestaltung der grundlegenden Vorschriften in delegierten Rechtsakten festgelegt, die von der Kommission gemäß Artikel 290 AEUV angenommen werden.

#### 4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die Kosten der Einrichtung einer elektronischen Datenbank für den Austausch von Typgenehmigungsinformationen wurden bereits in einer Durchführbarkeitsstudie<sup>8</sup> bewertet, die die UNECE im Juli 2006 und für Pkw angestellt hat; in der EU gibt es bereits ein europäisches Datenaustauschsystem für Typgenehmigungen (European Type-Approval Exchange System – ETAES).

Zwar wurde die Durchführbarkeitsstudie nicht mit einer öffentlich verfügbaren Datenbank durchgeführt, doch ist anzunehmen, dass die Kostenbewertung einen belastbaren Anhaltspunkt für die anfallenden Kosten liefert.

In der Studie werden Anlaufkosten im Bereich von 50 000 EUR bis 150 000 EUR sowie Betriebskosten von 5000 EUR bis 15 000 EUR pro Monat, je nach der Laufzeit des Vertrags mit dem Dienstleister, vorhergesagt. Die monatlichen Kosten für eine gegebenenfalls erforderliche Beratungsstelle werden mit derselben Größenordnung angegeben.

#### 5. WEITERE ANGABEN

##### • **Simulation, Pilotphase und Übergangszeit**

In dem Vorschlag sind allgemeine und besondere Übergangszeiträume vorgesehen, um den Motoren- und Maschinenherstellern sowie den Verwaltungen eine ausreichende Vorlaufzeit einzuräumen.

Für die Umstellung von den gegenwärtigen Emissionsnormen auf die neue Stufe wird eine neu erarbeitete Übergangsregelung vorgeschlagen, die für die Hersteller von Motoren und Maschinen verwaltungstechnisch einfacher zu handhaben ist und gleichzeitig die Belastungen der nationalen Genehmigungsbehörden erheblich verringert.

Für die Überwachung der Emissionsleistung von Motoren im Betrieb werden Pilotprogramme vorgeschlagen, um geeignete Prüfverfahren zu entwickeln.

##### • **Vereinfachung**

Mit dem Vorschlag werden Rechtsvorschriften vereinfacht.

Es wird eine äußerst komplexe Richtlinie über die Emissionen von NSBMMG-Motoren aufgehoben, die 15 Anhänge umfasst und achtmal ohne Neufassung geändert wurde.

<sup>8</sup> T-Systems 2006, Database for the Exchange of Type Approval Documentation (DETA) Durchführbarkeitsstudie.

Die vorgeschlagene Verordnung führt zur Vereinfachung der Verfahren in der öffentlichen Verwaltung. Der Vorschlag ist im gleitenden Programm der Kommission zur Aktualisierung und Vereinfachung des Gemeinschaftsrechts und in ihrem Legislativprogramm (Fundstelle: 2010/ENTR/001) vorgesehen.

- **Aufhebung geltender Rechtsvorschriften**

Durch die Annahme des Vorschlags werden bestehende Rechtsvorschriften aufgehoben.

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

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

2014/0268 (COD)

Vorschlag für eine

## **VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

### **über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte**

(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 Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>9</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren<sup>10</sup>,

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 wurden in der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>11</sup> Maßnahmen für die Verringerung der Luftverschmutzung durch Motoren festgelegt, die zum Einbau in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte bestimmt sind. Es ist angezeigt, Anstrengungen zur Entwicklung und zum Funktionieren des Binnenmarktes der Union fortzusetzen.

---

<sup>9</sup> ABl. L ....

<sup>10</sup> ABl. L ....

<sup>11</sup> Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (ABl. L 59 vom 27.2.1998, S. 1).

- 2) Der Binnenmarkt sollte auf transparenten, einfachen und einheitlichen Vorschriften aufbauen, die Rechtssicherheit und Klarheit bieten, woraus Unternehmen wie Verbraucher gleichermaßen Nutzen ziehen können.
- 3) Um deren Annahme zu vereinfachen und zu beschleunigen, wurde für die Rechtsvorschriften der Union für die Typgenehmigung von Motoren ein neuer Regelungsansatz eingeführt. Diesem Ansatz zufolge legt der Gesetzgeber die Grundregeln und -sätze fest und ermächtigt die Kommission, für weitere technische Einzelfragen delegierte Rechtsakte zu erlassen. Als materielle Anforderungen sollten daher in dieser Verordnung nur grundlegende Vorschriften hinsichtlich der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel festgelegt werden, und der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, die technischen Spezifikationen in delegierten Rechtsakten festzulegen.
- 4) Mit der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>12</sup> wurde bereits ein Regelungsrahmen für die Genehmigung und die Marktaufsicht von landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen geschaffen. Wegen der Ähnlichkeit der Sachgebiete und der positiven Erfahrung mit der Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 könnten etliche der in dieser Verordnung begründeten Rechte und Pflichten auch für nicht für den Straßenverkehr bestimmte Maschinen und Geräte in Erwägung gezogen werden. Es ist jedoch wesentlich, dass ein gesonderter Satz von Regeln erlassen wird, um die besonderen Anforderungen an für den Einbau in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte bestimmte Motoren in vollem Umfang zu berücksichtigen.
- 5) Diese Verordnung sollte konkrete Anforderungen in Bezug auf Emissionsgrenzwerte und EU-Typgenehmigungsverfahren für Motoren enthalten, die zum Einbau in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte bestimmt sind. Die Hauptelemente der einschlägigen Festlegungen der Verordnung basieren auf den Ergebnissen der von der Kommission durchgeführten Folgenabschätzung vom 20. November 2013, 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 wurden die bevorzugten Optionen ermittelt und als Ausgangspunkt für die vorliegende Verordnung ausgewählt.
- 6) Zweck dieser Verordnung ist die Festlegung harmonisierter Vorschriften für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, um das Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten. Zu diesen Zwecken sollten neue Emissionsgrenzwerte festgelegt werden, um den technischen Fortschritt zu berücksichtigen und zu gewährleisten, dass eine Annäherung an die politischen Konzepte der Union für den Straßenverkehr stattfindet, damit die Luftqualitätsziele der Union erreicht werden und die Emissionen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten verringert werden; im Ergebnis sollte der Anteil der Emissionen von Maschinen besser ihrer Zahl im Vergleich zu den Emission von Straßenfahrzeugen entsprechen. Der Anwendungsbereich des Unionsrechts in diesem Gebiet sollte erweitert werden, um die Harmonisierung der Märkte auf der Ebene der EU und des Weltmarkts zu verbessern und das Risiko von

---

<sup>12</sup> Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1).

Marktverzerrungen weitest möglich zu verringern. Darüber hinaus soll mit dieser Verordnung der gegenwärtige Rechtsrahmen vereinfacht werden, einschließlich von Maßnahmen zur Vereinfachung von Verwaltungsverfahren, und die allgemeinen Bedingungen für die Durchsetzung, insbesondere der Regeln über die Marktüberwachung, sollen verbessert werden.

- 7) Die Anforderungen an Motoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte und Hilfsmotoren für Personen- und Güterkraftfahrzeuge sollten sich nach den Grundsätzen richten, die in der Mitteilung der Kommission vom 5. Juli 2002 mit dem Titel „Aktionsplan ‚Vereinfachung und Verbesserung des Regelungsumfelds‘“ niedergelegt sind.
- 8) Im siebten allgemeinen Umweltaktionsprogramm der EU, angenommen durch den Beschluss Nr. 1386/2013/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>13</sup>, wurde erneut darauf hingewiesen, dass sich die Union auf die Erreichung einer Luftqualität, die keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt hat und keine entsprechenden Gefahren verursacht, geeinigt hat. Im Recht der Union wurden geeignete Grenzwerte für die Luftqualität, den Schutz der menschlichen Gesundheit und insbesondere von sensiblen Personen sowie für nationale Emissionsobergrenzen festgelegt<sup>14</sup>. Im Anschluss an ihre Mitteilung vom 4. Mai 2001, die das Programm „Saubere Luft für Europa“ (Clean Air For Europe — CAFE) festlegte, hat die Kommission am 21. September 2005 eine weitere Mitteilung mit dem Titel „Thematische Strategie zur Luftreinhaltung“ verabschiedet. Eine der Aussagen in dieser thematischen Strategie ist, dass zur Erreichung der Luftqualitätsziele der EU die Emissionen des Verkehrssektors (Luftverkehr, Seeverkehr und Landverkehr), der privaten Haushalte und des Energie-, Agrar- und Industriesektors weiter gesenkt werden müssen. In diesem Zusammenhang sollte die Aufgabe der Verringerung der Emissionen von Motoren, die in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte (NSBMMG) eingebaut sind, als Teil einer Gesamtstrategie angegangen werden. Die Grenzwerte der Stufe Euro V sind eine der Maßnahmen zur Verringerung der von Fahrzeugen im realen Betrieb ausgestoßenen Emissionen von Luftschadstoffen wie z. B. Partikeln oder von Ozonvorläuferstoffen wie Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) und Kohlenwasserstoffen.
- 9) Am 12. Juni 2012 hat die Weltgesundheitsorganisation (WHO) durch ihr Internationales Krebsforschungszentrum (IARC) die Auspuffgase von Dieselmotoren neu als krebserzeugend für Menschen (Gruppe 1) eingestuft, und zwar auf der Grundlage ausreichender Nachweise, denen zufolge das Einatmen mit einem erhöhten Lungenkrebsrisiko verbunden ist.
- 10) Um die Ziele der Union für die Luftqualität zu erreichen, sind fortwährende Bemühungen zur Senkung von Emissionen von Motoren erforderlich. Deshalb sollen die Hersteller klare Informationen über die künftigen Emissionsgrenzwerte und einen angemessenen Zeitrahmen für deren Erzielung und die notwendigen technischen Entwicklungen erhalten.
- 11) Bei der Festlegung von Emissionsgrenzwerten muss berücksichtigt werden, wie sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der Märkte und Hersteller auswirken, welche

---

<sup>13</sup> Beschluss Nr. 1386/2013/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über ein allgemeines Umweltaktionsprogramm der Union für die Zeit bis 2020 „Gut leben innerhalb der Belastbarkeitsgrenzen unseres Planeten“ (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 171).

<sup>14</sup> Beschluss Nr. 1600/2002/EG; Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1).

direkten und indirekten Kosten den Unternehmen durch sie entstehen und welchen Nutzen in Form von Innovationsanreizen, Verbesserung der Luftqualität, Senkung der Gesundheitskosten und Erhöhung der Lebenserwartung sie bringen.

- 12) Auf die Emissionen von Verbrennungsmotoren mobiler Maschinen und Geräte entfällt ein großer Teil der anthropogenen Emissionen bestimmter Luftschadstoffe. Motoren, die einen erheblichen Anteil der Luftverschmutzung an Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) und Partikelmaterie (PM) verursachen, sollten von den neuen Regeln über Emissionsgrenzwerte erfasst werden.
- 13) Emissionen, die bisher nicht geregelt sind und die infolge eines verstärkten Einsatzes neuartiger Kraftstoffe, neuer Motorentchnik und neuer emissionsmindernder Einrichtungen Bedeutung erlangen können, sollte die Kommission im Auge behalten. Die Kommission sollte gegebenenfalls auch dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag zur Regelung dieser Emissionen vorlegen.
- 14) Es ist angezeigt, die Einführung mit alternativen Kraftstoffen betriebener Fahrzeuge zu fördern, weil ihr Ausstoß von NO<sub>x</sub> und Rußpartikeln niedriger sein kann. Um bei den Emissionen sowohl Methan als auch andere Kohlenwasserstoffe zu berücksichtigen, sollten folglich Grenzwerte für die Kohlenwasserstoffe insgesamt angepasst werden.
- 15) Um für die Begrenzung der Emissionen von Kleinstpartikeln (mit einer Größe von 0,1 µm und kleiner) zu sorgen, sollte die Kommission die Befugnis erhalten, zusätzlich zum derzeit verfolgten Partikelmasseansatz auch einen Partikelzahlansatz zu verfolgen. Der Partikelzahlansatz sollte auf den Ergebnissen des Programms der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) zur Partikelmessung (PMP) basieren und mit den bestehenden anspruchsvollen Umweltschutzziele in Einklang stehen.
- 16) Um diese Umweltschutzziele zu erreichen, ist es zweckmäßig, darauf hinzuweisen, dass die Grenzwerte für die Partikelzahl den Bestleistungen, die zurzeit mithilfe der besten verfügbaren Technologie für Partikelfilter erzielt werden, wahrscheinlich entsprechen werden.
- 17) Die Kommission sollte weltweit harmonisierte Prüfzyklen für die Prüfverfahren übernehmen, auf dem die Verordnungen über die EU-Typgenehmigung in Bezug auf Emissionen aufbauen. Des Weiteren sollte die Anwendung tragbarer Emissionsmesssysteme zur Überwachung der Emissionen im tatsächlichen Betrieb erwogen werden.
- 18) Um die im realen Betrieb abgegebenen Emissionen besser zu überwachen und das Verfahren im Hinblick auf die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Motoren zu vorzubereiten, sollte eine Prüfmethodik zur Überwachung der Einhaltung der Anforderungen an das Emissionsverhalten auf der Grundlage des Einsatzes transportabler Emissionsmeseinrichtungen in einem angemessenen zeitlichen Rahmen angenommen werden.
- 19) Das einwandfreie Arbeiten der Abgasnachbehandlungssysteme ist vor allem bei NO<sub>x</sub> eine Grundvoraussetzung für die Einhaltung der festgelegten Emissionsgrenzwerte. In diesem Zusammenhang sollten Maßnahmen erlassen werden, die gewährleisten, dass Systeme, die mit einem Reagens arbeiten, ordnungsgemäß funktionieren.
- 20) Motoren, die den neuen Vorschriften über Emissionsgrenzwerte und den EU-Typgenehmigungsverfahren entsprechen und in deren Anwendungsbereich fallen, sollten für das Inverkehrbringen in den Mitgliedstaaten zugelassen werden; diese

Motoren sollten keinen weiteren nationalen Emissionsvorschriften unterliegen. Bei der Erteilung von Genehmigungen sollten die Mitgliedstaaten die erforderlichen Überprüfungsmaßnahmen zur Gewährleistung der Identifizierung der gemäß der jeweiligen EU-Typgenehmigung produzierten Motoren ergreifen.

- 21) In begrenzter Zahl sollten Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, um den besonderen Bedürfnissen der Streitkräfte, logistischen Einschränkungen, der praktischen Erprobung von Prototypen und dem Einsatz von Maschinen in explosionsfähigen Atmosphären Rechnung zu tragen.
- 22) Die Marktüberwachungsvorschriften dieser Verordnung sehen für die nationalen Behörden spezifischere Verpflichtungen vor als die entsprechenden Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>15</sup>.
- 23) Um sicherzustellen, dass das Verfahren zur Überwachung der Übereinstimmung der Produktion, das einen der Eckpfeiler des EU-Typgenehmigungsverfahrens darstellt, richtig verwirklicht worden ist und ordnungsgemäß funktioniert, sollten die Hersteller regelmäßig durch die benannte zuständige Behörde oder einen dafür benannten und ausreichend qualifizierten technischen Dienst überprüft werden.
- 24) Die Union ist eine Vertragspartei 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 und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden („Geändertes Übereinkommen von 1958“).
- 25) Folglich sollten UNECE-Regelungen und deren Änderungen, denen die Union zugestimmt hat oder denen sie in Anwendung des Beschlusses 97/836/EG beigetreten ist, als gleichwertig mit EU-Typgenehmigungen anerkannt werden, die nach dieser Verordnung erteilt wurden. Dementsprechend sollte die Kommission ermächtigt werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um festzulegen, welche UNECE-Regelungen auf EU-Typgenehmigungen angewendet werden.
- 26) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>16</sup> ausgeübt werden.
- 27) Im Hinblick auf die Ergänzung dieser Verordnung durch weitere technische Einzelheiten sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, im Einklang mit Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte in Bezug auf Motorenfamilien, unbefugte Eingriffe, Überwachung des Emissionsverhaltens im Betrieb, technische Prüfungen und Messverfahren, die Übereinstimmung der Produktion, die gesonderte Lieferung des Abgasnachbehandlungssystems eines Motors, Motoren für die Einsatzerprobung, Motoren für den Einsatz in explosionsfähigen Atmosphären, die Gleichwertigkeit von Typgenehmigungen für Motoren, Informationen für Originalgerätehersteller und

---

<sup>15</sup> Verordnung (EG) Nr. 765/2008 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 (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30).

<sup>16</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

- Endnutzer, Selbstprüfungen, Vorgaben für technische Dienste und deren Bewertung, ausschließlich oder zum Teil mit Gas betriebene Motoren, die Messung der Partikelzahl und Prüfzyklen zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- 28) Die Mitgliedstaaten sollten festlegen, welche Sanktionen bei einem Verstoß gegen diese Verordnung zu verhängen sind, und für ihre Durchsetzung sorgen. Diese Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
  - 29) Um den weiteren Fortschritt und die jüngsten Erkenntnisse in den Bereichen Forschung und Innovation zu berücksichtigen, ist es angemessen, bei Motoren, die in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte eingebaut sind, weiteres Potenzial zur Verringerung von Schadstoffemissionen zu ermitteln. Diese Bewertung sollte sich auf diejenigen Motorenklassen konzentrieren, die zum ersten Mal vom Anwendungsbereich der Verordnung erfasst werden, sowie auf diejenigen, deren Emissionsgrenzwerte in dieser Verordnung nicht geändert werden.
  - 30) Im Interesse von Klarheit, Berechenbarkeit, logischer Kohärenz und Vereinfachung sowie zur Verminderung der Belastung der Motoren- und Maschinenhersteller sollte diese Verordnung lediglich eine begrenzte Zahl von Umsetzungsphasen zur Einführung neuer Emissionsgrenzwerte und Typgenehmigungsverfahren enthalten. Die rechtzeitige Festlegung der Anforderungen ist von zentraler Bedeutung, um den Herstellern zur Entwicklung, Erprobung und Umsetzung von technischen Lösungen für in Serie produzierte Motoren und den Herstellern und Genehmigungsbehörden in den Mitgliedstaaten zur Einführung der erforderlichen Verwaltungssysteme eine ausreichend lange Vorlaufzeit einzuräumen.
  - 31) Die Richtlinie 97/68/EG ist mehrmals in wesentlichen Punkten geändert worden. Im Interesse der Verständlichkeit, logischen Kohärenz und Vereinfachung sollte die Richtlinie 97/68/EG aufgehoben und durch eine Verordnung sowie eine kleine Zahl von delegierten und Durchführungsrechtsakten ersetzt werden. Durch den Einsatz einer Verordnung sollte gewährleistet werden, dass die betreffenden Bestimmungen unmittelbar für Hersteller, Genehmigungsbehörden und technische Dienste anwendbar sind und weitaus schneller aktualisiert werden können, so dass dem technischen Fortschritt besser Rechnung getragen wird.
  - 32) Als Folge der Anwendung des neuen, durch diese Verordnung eingerichteten Regelungssystems sollte die Richtlinie 97/68/EG zum 1. Januar 2017 aufgehoben werden: Mit diesem Datum dürfte der Industrie sollte ausreichend Zeit gewährt werden, um sich an die neuen Bestimmungen in dieser Verordnung und die technischen Spezifikationen und Verwaltungsvorschriften in den gemäß dieser Verordnung zu erlassenden delegierten und Durchführungsrechtsakten anzupassen.
  - 33) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Festlegung harmonisierter Verwaltungsvorschriften und technischer Anforderungen für Emissionsgrenzwerte und EU-Typgenehmigungsverfahren für Motoren zum Einbau in mobile Maschinen und Geräte, auf Ebene der Mitgliedstaaten allein nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher wegen ihres Umfangs und ihrer Auswirkungen besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig

werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

## **KAPITEL I**

### ***GEGENSTAND, ANWENDUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN***

#### *Artikel 1*

#### **Gegenstand**

In dieser Verordnung werden Grenzwerte für gasförmige Schadstoffe und Partikelmaterie sowie die verwaltungsmäßigen und technischen Anforderungen festgelegt, die sich auf die EU-Typgenehmigung aller Motorentypen und Motorenfamilien beziehen, die in Artikel 2 Absatz 1 genannt sind.

Mit dieser Verordnung werden ferner Anforderungen an die Marktüberwachung von Motoren festgelegt, die in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, die der EU-Typgenehmigung unterliegen, eingebaut werden sollen.

#### *Artikel 2*

#### **Geltungsbereich**

1. Mit dieser Verordnung werden ferner Anforderungen an die Marktüberwachung von Motoren festgelegt, die in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, die der EU-Typgenehmigung unterliegen, eingebaut sind oder werden sollen.
2. Diese Verordnung gilt nicht für Motoren für:
  - (a) den Antrieb von Fahrzeugen im Sinne des Artikels 3 Nummer 13 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>17</sup>;
  - (b) den Antrieb von landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen im Sinne des Artikels 3 Nummer 11 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>18</sup>;
  - (c) ortsfeste Maschinen;

---

<sup>17</sup> Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABL. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

<sup>18</sup> Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABL. L 60 vom 2.3.2013, S. 1).

- (d) Seeschiffe, für die eine Seeschiffahrts- oder Sicherheitsbescheinigung erforderlich ist;
- (e) den Antrieb von Binnenschiffen mit einer Nettoleistung von weniger als 37 kW;
- (f) Sportboote im Sinne der Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>19</sup>;
- (g) Luftfahrzeuge;
- (h) sämtliche Sportfahrzeuge mit Ausnahme von Schneemobilen, geländegängigen Fahrzeugen (ATV) und Side-by-Side-Fahrzeugen (SbS);
- (i) ausschließlich für den Renneinsatz bestimmte Fahrzeuge und Maschinen;
- (j) Modelle oder Nachbildungen von Fahrzeugen oder Maschinen in verringertem Maßstab, sofern die Nettoleistung dieser Modelle oder Nachbildungen weniger als 19 kW beträgt.

### Artikel 3

#### Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- 1) „nicht für den Straßenverkehr bestimmte Maschinen und Geräte“ jede mobile Maschine, jede transportable Ausrüstung oder jedes Fahrzeug mit Karosserie oder Rädern oder ohne diese, die nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern auf der Straße bestimmt ist; hierzu gehören auch Maschinen, die auf dem Fahrgestell von Fahrzeugen angebaut sind, die für den Personen- oder Güterverkehr auf der Straße bestimmt sind;
- 2) „EU-Typgenehmigung“ das Verfahren, nach dem eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein Typ eines Motors oder einer Motorenfamilie den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen dieser Verordnung entspricht;
- 3) „gasförmige Schadstoffe“ Kohlenmonoxid (CO), Gesamtkohlenwasserstoffe (HC) und Stickoxide (NO<sub>x</sub>), letztere bestehend aus Stickstoffmonoxid (NO) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), ausgedrückt als Stickstoffdioxid-(NO<sub>2</sub>)-Äquivalent;
- 4) „Partikelmaterie“ Stoffe, die nach Verdünnung der Motorabgase mit gefilterter reiner Luft zur Herabsetzung der Temperatur auf höchstens 325 K (52 °C) an einem angegebenen Filtermaterial abgeschieden werden;
- 5) „Partikelzahl“ die Anzahl der Feststoffpartikel mit einem Durchmesser von über 23 nm;
- 6) „Motor“ eine Wärmekraftmaschine mit Ausnahme einer Gasturbine, in der der Kraftstoff in einem geschlossenen Raum verbrannt wird, wobei sich ausdehnende Gase entstehen, die unmittelbar zur Erzeugung mechanischer Energie genutzt werden, für die eine EU-Typgenehmigung erteilt werden kann; sie beinhaltet die emissionsmindernde Einrichtung und die Kommunikationsschnittstelle (Hardware und Meldungen) zwischen den elektronischen Steuereinheiten des Motorsystems und etwaigen anderen Steuereinheiten

---

<sup>19</sup> Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 90).

des Antriebsstrangs des Fahrzeugs, die zur Erfüllung der Anforderungen der Kapitel II und III erforderlich sind;

- 7) „Motortyp“ Motoren einer Spezifikation, die sich in wesentlichen Motoreigenschaften nicht unterscheiden;
- 8) „Motorenfamilie“ eine vom Hersteller vorgenommene Gruppierung von Motorentypen, die konstruktionsbedingt ähnliche Abgasmerkmale aufweisen und die geltenden Emissionsgrenzwerte einhalten;
- 9) „Stamm-Motor“ einen innerhalb einer Motorenfamilie ausgewählten Motortyp, dessen Emissionseigenschaften für diese Motorenfamilie repräsentativ sind;
- 10) „Selbstzündungsmotor“ einen nach dem Selbstzündungsprinzip funktionierenden Motor;
- 11) „Fremdzündungsmotor“ einen nach dem Fremdzündungsprinzip funktionierenden Motor;
- 12) „Zweistoffmotor“ einen Motor, der für den gleichzeitigen Betrieb mit einem flüssigen und einem gasförmigen Kraftstoff ausgelegt ist, wobei beide Kraftstoffarten getrennt gemessen werden und sich die verbrauchte Menge der einen Kraftstoffart im Vergleich zur anderen je nach Betriebsart unterscheiden kann;
- 13) „Einstoffmotor“ einen Motor, der kein Motor im Sinne von Nummer 12 ist;
- 14) „Flüssigkraftstoff“ einen Kraftstoff, der unter normalen Umweltbedingungen den flüssigen Aggregatzustand aufweist<sup>20</sup>;
- 15) „gasförmiger Kraftstoff“ einen Kraftstoff, der sich unter normalen Umweltbedingungen vollständig im gasförmigen Aggregatzustand befindet<sup>20</sup>;
- 16) Gas-Energie-Verhältnis (GEV) im Falle eines Zweistoffmotors das Verhältnis des Energieinhalts des gasförmigen Kraftstoffs gegenüber dem Energiegehalt beider Kraftstoffe; im Falle von Einstoffmotoren beträgt das GEV je nach Art des Kraftstoffs definitionsgemäß entweder 1 oder 0;
- 17) „Motor mit variabler Drehzahl“ einen Motor, der kein Motor mit konstanter Drehzahl im Sinne von Nummer 18 ist;
- 18) „Motor mit konstanter Drehzahl“ einen Motor, dessen Typgenehmigung auf den Betrieb mit konstanter Drehzahl beschränkt ist, außer solchen Motoren, bei denen der Regler für die konstante Drehzahl entfernt oder außer Betrieb genommen wurde; ein Motor mit konstanter Drehzahl kann über eine Leerlaufdrehzahl verfügen, die beim Anlassen oder Abstellen benutzt wird; ein Motor mit konstanter Drehzahl kann mit einem Regler ausgestattet sein, mit dem bei abgestelltem Motor andere Drehzahlen eingestellt werden können;
- 19) „Betrieb mit fester Drehzahl“ den Betrieb des Motors mittels eines Reglers, der die Bedieneingabe automatisch so steuert, dass die Drehzahl auch bei Veränderungen der Last gleich bleibt;
- 20) „handgeführter Motor“ einen Fremdzündungsmotor, der mindestens eine der folgenden Anforderungen erfüllt:
  - a) Der Motor wird in einem Gerät verwendet, das vom Bediener während der gesamten Ausübung der Funktion(en), für die es bestimmt ist, getragen wird,

---

<sup>20</sup> 298 K, Gesamtaußendruck 101,3 kPa.

- b) er wird in einem Gerät eingesetzt, das zur Ausübung der Funktionen, für die es bestimmt ist, in mehreren Stellungen betrieben wird, z. B. in umgekehrter Stellung oder in Seitenlage,
  - c) der Motor muss in einem Gerät verwendet werden, bei dem das Trockengewicht von Motor und Gerät zusammengenommen weniger als 20 Kilogramm beträgt und das außerdem mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt:
    - i) der Bediener muss das Gerät während der Ausübung der Funktion(en), für die es bestimmt ist, halten oder tragen,
    - ii) der Bediener muss das Gerät während der Ausübung der Funktion(en), für die es bestimmt ist, halten oder dessen Lage steuern;
    - iii) er wird in einem Generator oder einer Pumpe eingesetzt;
- 21) „Antriebsmotor“ einen Motor, der einen Typ einer nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine im Sinne von Nummer 1 unmittelbar oder mittelbar antreiben soll;
  - 22) „Hilfsmotor“ einen Motor, der in oder auf einer nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine eingebaut ist oder werden soll und nicht der Antriebsmotor ist;
  - 23) „Nettoleistung“ die auf einem Prüfstand am Ende der Kurbelwelle oder deren Äquivalent ermittelte Motorleistung, gemessen nach dem Verfahren zur Messung der Leistung von Kolbenverbrennungsmotoren in der UNECE-Regelung Nr. 120 und unter Verwendung des in Artikel 24 Absatz 2 beschriebenen Bezugskraftstoffs;
  - 24) „Bezugsleistung“ die Nettoleistung, die zur Bestimmung der anwendbaren Emissionsgrenzwerte für den Motor zu verwenden ist;
  - 25) „Nennwert der Nutzleistung“ die vom Hersteller des Motors angegebene Nutzleistung bei Nenndrehzahl;
  - 26) „Nennleistung“ den Höchstwert der Nettoleistung auf der Nennleistungskurve des Motortyps bei Volllast;
  - 27) „Nenndrehzahl“ die Motordrehzahl, bei der nach Angaben des Herstellers die Nennleistung erbracht wird;
  - 28) „Motorproduktionsdatum“ das Datum (angegeben als Monat und Jahr), an dem der Motor nach Verlassen der Fertigungsstraße die Abschlussprüfung durchlaufen hat und ausgeliefert oder auf Lager genommen werden kann;
  - 29) „Übergangszeitraum“ die 18 Monate nach dem in Artikel 17 Absatz 2 genannten Datum der verbindlichen Durchführung der Stufe V;
  - 30) „Übergangsmotor“ einen Motor, dessen Motorproduktionsdatum vor den in Artikel 17 Absatz 2 genannten Daten für das Inverkehrbringen von Motoren liegt und der folgende Anforderungen erfüllt:
    - a) er erfüllt die neuesten anwendbaren Emissionsgrenzwerte, die in den einschlägigen Rechtsakten festgelegt waren, die am Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung anzuwenden waren, oder
    - b) er unterlag am Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung keiner Regelung auf Unionsebene;
  - 31) „Maschinenproduktionsdatum“ das auf der gesetzlich vorgeschriebenen Kennzeichnung der Maschine angegebene Jahr oder, falls diese Kennzeichnung fehlt, das Jahr, in dem

- die Maschine nach Verlassen der Fertigungsstraße die Abschlussprüfung durchlaufen hat;
- 32) „Binnenschiff“ ein Schiff, das in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2006/87/EG fällt;
  - 33) „Generatorsatz“ eine unabhängige, nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschine, die nicht Teil eines Antriebsstrangs und hauptsächlich dazu bestimmt ist, elektrischen Strom zu erzeugen;
  - 34) „ortsfeste Maschinen und Geräte“ Maschinen und Geräte, die bestimmungsgemäß auf Dauer am Ort ihrer ersten Verwendung aufgestellt werden und außer während des Transports vom Herstellungsort an den Ort der ersten Aufstellung weder über die Straße noch auf andere Weise bewegt werden sollen;
  - 35) „dauerhafte Aufstellung“ die Befestigung mit Bolzen oder in einer anderen wirksamen Weise, so dass die Maschine oder das Gerät nicht ohne Verwendung von Werkzeug oder Ausrüstung zu einem Fundament bewegt werden kann, oder eine andere Vorrichtung mit dem Zweck zu bewirken, dass die Maschine oder das Gerät an einem einzigen Ort in einem Gebäude, Bauwerk, Betrieb oder einer Anlage betrieben wird;
  - 36) „Nachbau in kleinerem Maßstab“ das Modell oder die Replik einer Maschine oder eines Fahrzeugs, das in einem kleineren Maßstab als das Original hergestellt wurde und zu Freizeitzwecken dient;
  - 37) „Schneemobil“ eine Maschine mit eigenem Antrieb, die für Fahrten im Gelände hauptsächlich auf Schnee bestimmt ist, durch in Kontakt mit dem Schnee befindliche Ketten angetrieben und von mindestens einem Ski gelenkt wird, der sich in Kontakt mit dem Schnee befindet, und in fahrbereitem Zustand (einschließlich der normalen Ausrüstung, Kühl- und Schmiermittel, des Kraftstoffs, Werkzeugs und eines 75 kg wiegenden Fahrers, aber ohne optionales Zubehör) ein Leergewicht von höchstens 454 kg hat;
  - 38) „Geländefahrzeug (All Terrain Vehicle – ATV)“ ein von einem Motor angetriebenes Kraftfahrzeug, das hauptsächlich zum Fahren auf unbefestigtem Untergrund auf mindestens vier Rädern mit Niederdruckreifen bestimmt ist, über nur einen Rittlingsfahrersitz oder über einen solchen sowie einen Sitz für höchstens einen Beifahrer und eine Lenkstange verfügt;
  - 39) „Side-by-Side-Fahrzeug (SbS)“ ein vom Fahrer gesteuertes Fahrzeug mit eigenem Antrieb ohne Gelenk, das hauptsächlich zum Fahren auf unbefestigtem Untergrund auf mindestens vier Rädern bestimmt ist, dessen Mindestgewicht in fahrbereitem Zustand (einschließlich der normalen Ausrüstung, der Kühl- und Schmiermittel, des Werkzeugs und eines 75 kg wiegenden Fahrers, aber ohne optionales Zubehör) 300 kg und dessen bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit mindestens 25 km/h beträgt; es ist ferner dafür ausgelegt, Personen oder Fracht oder beides zu transportieren sowie Ausrüstungsgegenstände zu ziehen und zu schieben, wird nicht mit einer Lenkstange gelenkt, ist für Freizeitzwecke oder als Nutzfahrzeug und dazu bestimmt, höchstens sechs Personen einschließlich des Fahrers zu befördern, die nebeneinander auf Sitzen sitzen, die keine Rittlingssitze sind;
  - 40) „Triebwagen“ ein Eisenbahnfahrzeug, das dafür ausgelegt ist, entweder unmittelbar über seine eigenen Räder oder mittelbar über die Räder anderer Eisenbahnfahrzeuge die Antriebsleistung für den eigenen Vortrieb bereitzustellen und eigens dafür ausgelegt ist, Güter oder Fahrgäste oder beides zu befördern, und keine Lokomotive ist;

- 41) „Lokomotive“ ein Eisenbahnfahrzeug, das dafür ausgelegt ist, entweder unmittelbar über seine eigenen Räder oder mittelbar über die Räder anderer Eisenbahnfahrzeuge die Antriebsleistung für den eigenen Vortrieb und den anderer Eisenbahnfahrzeuge bereitzustellen, die dafür ausgelegt sind, Güter, Fahrgäste und andere Ausrüstung zu befördern, selbst aber weder dafür ausgelegt noch dazu bestimmt ist, Güter oder Fahrgäste (außer dem Bedienungspersonal der Lokomotive) zu befördern;
- 42) „Eisenbahnhilfsfahrzeug“ ein Eisenbahnfahrzeug, das weder ein Triebwagen im Sinne von Nummer 40 noch eine Lokomotive im Sinne von Nummer 41 ist, wobei hierzu unter anderen auch Eisenbahnfahrzeuge gehören, die eigens dafür ausgelegt sind, Wartungsarbeiten, Bauarbeiten oder Hebearbeiten im Zusammenhang mit dem Gleis oder anderer Eisenbahninfrastruktur durchzuführen;
- 43) „Eisenbahnfahrzeug“ eine nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschine, die ausschließlich auf Eisenbahngleisen betrieben wird;
- 44) „Bereitstellung auf dem Markt“ jede entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe eines Motors im Sinne von Nummer 6 zum Vertrieb oder zur Verwendung auf dem Markt der Union im Rahmen einer Geschäftstätigkeit;
- 45) „Inverkehrbringen“ die erste Bereitstellung eines Motors im Sinne von Nummer 6 auf dem Markt der Union;
- 46) „Hersteller“ jede natürliche oder juristische Person, die gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des EU-Typgenehmigungs- oder Autorisierungsverfahrens für Motoren, für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion sowie für die Marktüberwachungsbelange der hergestellten Motoren verantwortlich ist, und zwar unabhängig davon, ob sie an allen Konstruktions- und Fertigungsstufen eines Motors, der Gegenstand des Genehmigungsverfahrens ist, beteiligt ist;
- 47) „Bevollmächtigter des Herstellers“ eine in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die vom Hersteller ordnungsgemäß dazu bevollmächtigt wurde, den Hersteller in den von dieser Verordnung geregelten Angelegenheiten bei der Genehmigungsbehörde oder der Marktüberwachungsbehörde zu vertreten und im Namen des Herstellers zu handeln;
- 48) „Einführer“ jede natürliche oder juristische Person mit Sitz in der Union, die einen aus einem Drittland stammenden Motor im Sinne von Nummer 6 in Verkehr bringt, wobei es unerheblich ist, ob der Motor bereits in einer Maschine eingebaut ist;
- 49) „Händler“ jede natürliche oder juristische Person in der Lieferkette, die einen Motor im Sinne von Nummer 6 auf dem Markt bereitstellt, mit Ausnahme des Herstellers oder des Einführers;
- 50) „Wirtschaftsteilnehmer“ den Hersteller im Sinne von Nummer 46, den Bevollmächtigten des Herstellers im Sinne von Nummer 47, den Einführer im Sinne von Nummer 48 oder den Händler im Sinne von Nummer 49;
- 51) „Originalgerätehersteller“ den Hersteller von mobilen Maschinen und Geräten;
- 52) „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 eines Motortyps oder einer Motorenfamilie sowie für das Autorisierungsverfahren und für die Ausstellung und gegebenenfalls den Entzug oder die Verweigerung von Genehmigungsbögen; sie fungiert ferner als Kontaktstelle für die Genehmigungsbehörden anderer Mitgliedstaaten, benennt die technischen Dienste und

sorgt dafür, dass der Hersteller seine Pflichten in Bezug auf die Übereinstimmung der Produktion erfüllt;

- 53) „technischer Dienst“ eine Organisation oder Stelle, die von der Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats als Prüflabor für die Durchführung von Prüfungen oder als Konformitätsbewertungsstelle für die Durchführung der Anfangsbewertung und anderer Prüfungen und Kontrollen im Auftrag der Genehmigungsbehörde benannt wurde, wobei diese Aufgaben auch von der Genehmigungsbehörde selbst wahrgenommen werden können;
- 54) „Marktüberwachung“ die von den nationalen Behörden durchgeführten Tätigkeiten und von ihnen getroffenen Maßnahmen, durch die sichergestellt werden soll, dass auf dem Markt bereitgestellte Motoren den Anforderungen der einschlägigen Harmonisierungsvorschriften der Union entsprechen und keine Gefährdung für die Gesundheit oder die Umwelt darstellen oder ein Risiko für andere im öffentlichen Interesse schützenswerte Aspekte bedeuten;
- 55) „Marktüberwachungsbehörde“ eine Behörde eines Mitgliedstaats, die für die Durchführung der Marktüberwachung in dessen Hoheitsgebiet zuständig ist;
- 56) „nationale Behörde“ eine Genehmigungsbehörde oder jede andere Behörde, die in Bezug auf nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte an der Marktüberwachung, der Grenzkontrolle oder der Bereitstellung auf dem Markt in einem Mitgliedstaat beteiligt oder dafür zuständig ist;
- 57) „Endnutzer“ jede natürliche oder juristische Person mit Ausnahme des Herstellers, des Originalgeräteherstellers, des Einführers oder des Händlers, die für den Betrieb des Motors verantwortlich ist, wenn der Motor in einem Typ einer nicht für den Straßenverkehr bestimmten Maschine oder eines solchen Gerätes eingebaut ist;
- 58) „Beschreibungsbogen“ ein Schriftstück, dem der Antragsteller die Informationen entnimmt, die er beizubringen hat;
- 59) „Beschreibungsmappe“ die Gesamtheit der Daten, Zeichnungen, Fotografien usw., die der Antragsteller dem technischen Dienst oder der Genehmigungsbehörde einzureichen hat;
- 60) „Beschreibungsunterlagen“ die Beschreibungsmappe zuzüglich aller Prüfberichte oder anderer Schriftstücke, die der technische Dienst oder die Genehmigungsbehörde im Zuge der Ausübung ihrer Amtshandlungen der Beschreibungsmappe beigelegt haben;
- 61) „Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen“ das Inhaltsverzeichnis zu den Unterlagen mit Angabe der Seiten oder einer sonstigen Kennzeichnung, die das Auffinden der einzelnen Seiten ermöglicht;
- 62) „Umgehungsstrategie“ eine Strategie der Emissionsregelung, die unter bestimmten, entweder während des normalen Maschinenbetriebs oder außerhalb der Prüfverfahren für die EU-Typgenehmigung auftretenden Motorbetriebsbedingungen oder Umgebungsbedingungen die Wirksamkeit der Emissionsbegrenzung herabsetzt;
- 63) „Emissionsminderungseinrichtung“ eine Einrichtung, ein System oder ein Konstruktionsteil zur Steuerung oder Verminderung der Emissionen;
- 64) „Kraftstoffanlage“ alle an der Dosierung und Mischung des Kraftstoffs beteiligten Bauteile;
- 65) „elektronische Steuereinheit“ eine elektronische Vorrichtung des Motors, die Teil der emissionsmindernden Einrichtung ist und anhand von Daten der Motorsensoren Motorparameter steuert;

- 66) „Abgasnachbehandlungssystem“ einen Katalysator, einen Partikelfilter, ein DeNO<sub>x</sub>-System, ein kombinierter DeNO<sub>x</sub>- Partikelfilter oder jede andere emissionsmindernde Einrichtung, die zum Emissionsbegrenzungssystem gehört, aber hinter den Auslassventilen des Motors angeordnet ist, mit Ausnahme der Abgasrückführung (AGR) und von Turboladern;
- 67) „Abgasrückführung“ ein technisches Verfahren, das zur emissionsmindernden Einrichtung gehört und Emissionen dadurch verringert, dass aus den Verbrennungsräumen entweichendes Abgas in den Motor zurückgeführt wird, indem es vor oder während der Verbrennung mit der Einlassluft vermischt wird, wobei hierzu nicht die Beeinflussung der Ventilsteuerzeiten mit der Absicht gehört, die Menge des in den Verbrennungsräumen verbleibenden Abgases zu erhöhen, das vor oder während der Verbrennung mit der Einlassluft vermischt wird;
- 68) „Manipulation“ die Deaktivierung, Anpassung oder Änderung der emissionsmindernden Einrichtungen des Motors, einschließlich Software oder anderer Steuerungselemente dieser Systeme, so dass sich die Emissionsleistung des Motors beabsichtigt oder unbeabsichtigt verschlechtert;
- 69) „Prüfzyklus“ eine Abfolge von Prüfphasen mit jeweils einer bestimmten Drehzahl und einem bestimmten Drehmoment, die der Motor unter stationären bzw. dynamischen Bedingungen durchlaufen muss;
- 70) „stationärer Prüfzyklus“ einen Prüfzyklus, bei dem die Drehzahl und das Drehmoment des Motors eine endliche Zahl nominell konstanter Werte annehmen. Stationäre Prüfungen sind entweder Einzelphasen-Prüfzyklen oder abgestufte Phasenprüfungen;
- 71) „dynamischer Prüfzyklus“ ein Prüfzyklus, bei dem normierte Drehzahl- und Drehmomentwerte im Sekundentakt wechseln;
- 72) „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;
- 73) „Kurbelgehäuse“ die geschlossenen Räume, die im Motor oder außerhalb des Motors vorhanden sind und die mit dem Ölsumpf durch innere oder äußere Leitungen verbunden sind, durch die Gase und Dämpfe austreten können;
- 74) „Regenerierung“ einen Vorgang, bei dem sich die Emissionswerte ändern, während die Leistung nach der Abgasbehandlung bauartbedingt wiederhergestellt wird, wobei zwischen kontinuierlicher und periodischer Regenerierung unterschieden wird.
- 75) „Dauerhaltbarkeitsperiode“ die zur Ermittlung der Verschlechterungsfaktoren erforderliche Anzahl von Stunden;
- 76) „Verschlechterungsfaktoren“ die Menge von Faktoren, die die Beziehung zwischen den Emissionen am Beginn und am Ende der Dauerhaltbarkeitsperiode angeben;
- 77) „virtuelles Prüfverfahren“ Computersimulationen einschließlich Berechnungen, um das Leistungsniveau eines Motors darzustellen, und zwar als Entscheidungshilfe, ohne dass ein physischer Motor verwendet werden muss;
- 78) „Anwendung bei Zwischendrehzahl“ eine Anwendung für nicht handgeführte Fremdzündungsmotoren, bei denen der eingebaute Motor für den Betrieb bei Drehzahlen ausgelegt ist, die deutlich unter 3600 min<sup>-1</sup> liegen;

- 79) „Anwendung bei Nenndrehzahl“ eine Anwendung für nicht handgeführte Motoren mit Fremdzündung, bei denen der eingebaute Motor für den Betrieb bei einer Nenndrehzahl von nominell  $3600 \text{ min}^{-1}$  oder darüber ausgelegt ist.

Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 55 zur Präzisierung der technischen Einzelheiten der in den Nummern 7, 8, 19, 27, 74 und 76 aufgeführten Begriffsbestimmungen zu erlassen. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] erlassen.

#### *Artikel 4*

#### **Motorenklassen**

Für die Zwecke dieser Verordnung finden die folgenden Motorenklassen und ihre in Anhang I aufgeführte Unterteilung in Unterklassen Anwendung:

- 1) „Klasse NRE“; sie umfasst:

- (a) Motoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, die dazu bestimmt und dafür geeignet sind, sich auf der Straße oder auf andere Weise zu bewegen oder bewegt zu werden, sofern sie nicht gemäß Artikel 2 Absatz 2 ausgeschlossen und nicht in einer der anderen unter den Nummern 2 bis 10 aufgeführten Klassen inbegriffen sind,
- (b) Motoren mit einer Bezugsleistung von weniger als 560 kW, die anstelle von Motoren der Klassen IWP, RLL oder RLR eingesetzt werden;

- 2) „Klasse NRG“, die Motoren mit einer Bezugsleistung über 560 kW umfasst, die ausschließlich zum Einsatz in Generatorsätzen bestimmt sind.

Motoren für Generatorsätze mit anderen als den im ersten Unterabsatz aufgeführten Merkmalen werden je nach ihren Merkmalen in die Klasse NRG oder die Klasse NRS einbezogen;

- 3) „Klasse NRSh“, die handgeführte Fremdzündungsmotoren mit einer Bezugsleistung unter 19 kW umfasst, die ausschließlich zum Einsatz in handgeführten Maschinen und Geräten bestimmt sind;

- 4) „Klasse NRS“, die Fremdzündungsmotoren mit einer Bezugsleistung unter 56 kW umfasst, die nicht in der Klasse NRSh inbegriffen sind;

- 5) „Klasse IWP“; sie umfasst:

- (a) Motoren, die ausschließlich in Binnenschiffen für deren Antrieb eingesetzt werden oder dazu bestimmt sind und eine Bezugsleistung von 37 kW oder darüber haben,
- (b) Motoren mit einer Bezugsleistung über 560 kW, die anstelle von Motoren der Klasse IWA eingesetzt werden, sofern sie die Anforderungen des Artikels 23 Absatz 8 erfüllen;

- 6) „Klasse IWA“, die Motoren, die ausschließlich in Binnenschiffen für Hilfszwecke eingesetzt werden oder dazu bestimmt sind und eine Nettoleistung über 560 kW haben, umfasst.

Hilfsmotoren für Binnenschiffe mit anderen als den im ersten Unterabsatz aufgeführten Merkmalen werden je nach ihren Merkmalen in die Klasse NRE oder die Klasse NRS einbezogen;

- 7) „Klasse RLL“, die Motoren, die ausschließlich in Lokomotiven für deren Antrieb eingesetzt werden oder dazu bestimmt sind, umfasst;
- 8) „Klasse RLR“, die Motoren, die ausschließlich in Triebwagen für deren Antrieb eingesetzt werden oder dazu bestimmt sind, umfasst;
- 9) „Klasse SMB“, die Fremdzündungsmotoren umfasst, die ausschließlich zum Einsatz in Schneemobilen bestimmt sind.

Motoren für Schneemobile mit anderen als den im ersten Unterabsatz aufgeführten Merkmalen werden in die Klasse NRE einbezogen;

- 10) „Klasse ATS“, die Fremdzündungsmotoren umfasst, die ausschließlich zum Einsatz in Gelände- und Side-by-Side-Fahrzeugen (ATV und SbS) bestimmt sind.

Motoren für ATV und SbS mit anderen als den im ersten Unterabsatz aufgeführten Merkmalen werden in die Klasse NRE einbezogen.

Ein Motor einer bestimmten Klasse, der zum Einsatz für eine Anwendung bei variabler Drehzahl bestimmt ist, kann auch anstelle eines Motors der gleichen Klasse verwendet werden, der zum Einsatz für eine Anwendung bei konstanter Drehzahl bestimmt ist. Motoren mit variabler Drehzahl der Klasse IWP, die in Anwendungen mit konstanter Drehzahl eingesetzt werden, müssen zusätzlich je nach Sachlage auch die Anforderungen in Artikel 23 Absatz 7 oder in Artikel 23 Absatz 8 erfüllen.

Motoren für Eisenbahnhilfsfahrzeuge und Hilfsmotoren für Triebwagen werden je nach ihren Merkmalen der Klasse NRE oder der Klasse NRS zugeordnet.

## **KAPITEL II**

### ***ALLGEMEINE PFLICHTEN***

#### *Artikel 5*

##### **Pflichten der Mitgliedstaaten**

1. Die Mitgliedstaaten errichten oder benennen die Genehmigungsbehörden, die für Genehmigungsangelegenheiten zuständig sind, sowie die Marktüberwachungsbehörden, die für Marktüberwachungsangelegenheiten zuständig sind, gemäß dieser Verordnung. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission die Errichtung und Benennung solcher Behörden.
2. Bei der Notifizierung sind Name und Anschrift einschließlich der elektronischen Anschrift sowie der Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden anzugeben. Die Kommission veröffentlicht die Liste der Genehmigungsbehörden mit den dazugehörigen Angaben auf ihrer Internetseite.
3. Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen nur solcher Motoren gestatten, für die eine gültige, gemäß dieser Verordnung erteilte EU-Typgenehmigung vorliegt, und zwar unabhängig davon, ob die Motoren bereits in Maschinen oder Geräte eingebaut worden sind.

Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen nur solcher Maschinen und Geräte gestatten, für deren Motoren eine gültige, gemäß dieser Verordnung erteilte EU-Typgenehmigung vorliegt.

4. Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen, die Zulassung oder die Inbetriebnahme von Motoren 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.
5. Die Mitgliedstaaten organisieren und führen die Marktüberwachung und die Kontrolle von in den Markt eingeführten Motoren gemäß Kapitel III der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>21</sup> durch.

#### *Artikel 6*

##### **Pflichten der Genehmigungsbehörden**

1. Die Genehmigungsbehörden stellen sicher, dass Hersteller, die eine EU-Typgenehmigung beantragen, ihre Pflichten gemäß dieser Verordnung erfüllen.
2. Die Genehmigungsbehörden erteilen die EU-Typgenehmigung nur für die Motorentypen oder Motorenfamilien, die die Anforderungen dieser Verordnung erfüllen.
3. Die Genehmigungsbehörden veröffentlichen auf der in Artikel 41 genannten zentralen Verwaltungsplattform der Union ein Verzeichnis aller Motorentypen und Motorenfamilien, für die sie EU-Typgenehmigungen erteilt haben, mit wenigstens folgenden Angaben: Warenzeichen, Bezeichnung des Herstellers, Motorenklasse, Nummer der Typgenehmigung und Datum der Typgenehmigung.

#### *Artikel 7*

##### **Marktüberwachungsmaßnahmen**

Für die Motoren mit einer EU-Typgenehmigung führen die Marktaufsichtsbehörden in angemessenem Umfang und anhand angemessener Stichproben Prüfungen der Unterlagen sowie bei Bedarf physische und Laborprüfungen von Motoren durch. Dabei berücksichtigen sie die geltenden Grundsätze der Risikobewertung, alle eingegangenen Beschwerden sowie sonstige sachdienliche Informationen.

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

Wenn Wirtschaftsteilnehmer Prüfberichte oder Übereinstimmungsbescheinigungen vorlegen, tragen die Marktüberwachungsbehörden diesen gebührend Rechnung.

#### *Artikel 8*

##### **Pflichten der Hersteller**

---

<sup>21</sup> Verordnung (EG) Nr. 765/2008 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 und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.08.2008, S. 30).

1. Die Hersteller stellen sicher, dass Ihre Motoren beim Inverkehrbringen gemäß den Anforderungen in den Kapiteln II und III dieser Verordnung hergestellt und genehmigt worden sind.
2. Ein außerhalb der Union ansässiger Hersteller muss für die Genehmigung von Motoren einen einzigen in der Union ansässigen Bevollmächtigten benennen, der ihn bei der Genehmigungsbehörde vertritt.
3. Ein außerhalb der Union ansässiger Hersteller benennt außerdem für die Zwecke der Marktüberwachung einen einzigen in der Union ansässigen Bevollmächtigten, wobei es sich um den in Absatz 2 genannten oder einen anderen Bevollmächtigten handeln kann.
4. 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 Motors unmittelbar beteiligt ist.
5. Gemäß dieser Verordnung stellt der Hersteller durch geeignete Verfahren sicher, dass bei Serienfertigung stets Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ gewährleistet ist. Veränderungen der Konstruktion eines Motors oder seiner Merkmale sowie Veränderungen der Anforderungen, die ein Motor erklärungsgemäß erfüllt, werden im Einklang mit Kapitel VI berücksichtigt.
6. Zusätzlich zu den Schildern, die gemäß Artikel 31 an seinen Motoren angebracht werden, gibt der Hersteller seinen Namen, seinen eingetragenen Handelsnamen oder seine eingetragene Handelsmarke und seine Kontaktanschrift in der Union entweder auf den auf dem Markt bereitgestellten Motoren selbst oder, wenn dies nicht möglich ist, auf deren Verpackung oder in einer den Motoren jeweils beigelegten Unterlage an.
7. Solange sich ein Motor in ihrer Verantwortung befindet, gewährleisten die Hersteller, dass die Lagerungs- oder Transportbedingungen die Übereinstimmung des Produkts mit den Anforderungen der Kapitel II und III nicht beeinträchtigen.

#### *Artikel 9*

#### **Pflichten der Hersteller bezüglich ihrer Produkte, die nicht den Anforderungen entsprechen**

1. Hersteller, die der Ansicht sind oder Grund zu der Ansicht haben, dass sich ihr in Verkehr gebrachter Motor nicht in Übereinstimmung mit dieser Verordnung befindet, führen unverzüglich eine Untersuchung der Art der Nichtübereinstimmung und der Wahrscheinlichkeit ihres Auftretens durch. Sie führen in Abhängigkeit vom Ergebnis der Untersuchung Abhilfemaßnahmen durch, um sicherzustellen, dass sich in der Produktion befindliche Motoren alsbald in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ oder der genehmigten Familie gebracht werden. Die Bestimmungen des Artikels 38 kommen zur Anwendung, wenn dies angesichts der Art der Nichtübereinstimmung und der Wahrscheinlichkeit ihres Auftretens verhältnismäßig ist.

Unbeschadet der Anforderungen des ersten Unterabsatzes ist der Hersteller nicht verpflichtet, Abhilfemaßnahmen bei Motoren durchzuführen, die sich deshalb nicht in Übereinstimmung mit dieser Verordnung befinden, weil an ihnen nach dem

Inverkehrbringen Änderungen vorgenommen wurden, die der Hersteller nicht genehmigt hat.

2. Der Hersteller unterrichtet die Genehmigungsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat, unverzüglich insbesondere über die Nichtübereinstimmung und die ergriffenen Abhilfemaßnahmen.
3. Der Hersteller hält die in Artikel 21 Absatz 9 genannte Beschreibungsmappe und eine Kopie der in Artikel 30 genannten Übereinstimmungsbescheinigungen nach dem Inverkehrbringen des Motors zehn Jahre lang für die Typgenehmigungsbehörden zur Einsichtnahme bereit.
4. Der Hersteller händigt der nationalen Behörde auf deren begründetes Verlangen hin eine Kopie der EU-Typgenehmigungsbescheinigung für einen Motor in einer Sprache aus, die von dieser Behörde leicht verstanden werden kann.

#### *Artikel 10*

##### **Pflichten der Bevollmächtigten des Herstellers für die Marktüberwachung**

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

- 1) Er hat Zugang zu der in Artikel 20 genannten Beschreibungsmappe und den in Artikel 30 genannten Übereinstimmungsbescheinigungen, damit sie zehn Jahre lang nach dem Inverkehrbringen eines Motors den Genehmigungsbehörden bereitgestellt werden können;
- 2) auf begründetes Verlangen einer zuständigen nationalen Behörde hin Aushändigung aller erforderlichen Informationen und Unterlagen zum Nachweis der Übereinstimmung der Produktion eines Motors an diese Behörde;
- 3) auf Verlangen der Genehmigungs- oder Marktüberwachungsbehörden hin kooperiert er mit diesen bei allen Maßnahmen zur Abwendung aller erheblichen Risiken, die mit Motoren verbunden sind, die zu ihrem Aufgabenbereich gehören.

#### *Artikel 11*

##### **Pflichten der Einführer**

1. Einführer bringen nur vorschriftsmäßige Motoren in Verkehr, für die eine EU-Typgenehmigung erteilt worden ist.
2. Bevor Einführer einen Motor mit EU-Typgenehmigung in Verkehr bringen, stellen sie sicher, dass den Vorgaben des Artikels 21 Absatz 9 entsprechende Beschreibungsunterlagen zur Verfügung stehen, der Motor die vorgeschriebene Kennzeichnung aufweist und Artikel 8 Absatz 6 entspricht.
3. Einführer halten nach dem Inverkehrbringen des Motors zehn Jahre lang eine Abschrift der Übereinstimmungsbescheinigung für die Marktüberwachungs- und Genehmigungsbehörden bereit und sorgen dafür, dass sie ihnen die Beschreibungsunterlagen gemäß Artikel 21 Absatz 9 auf Verlangen vorlegen können.
4. Die Einführer geben ihren Namen, ihren eingetragenen Handelsnamen oder ihre eingetragene Handelsmarke und ihre Kontaktanschrift auf dem Motor selbst oder,

wenn dies nicht möglich ist, auf der Verpackung oder in den dem Motor beigelegten Unterlagen an.

5. Die Einführer stellen die gemäß Artikel 41 erforderlichen Anweisungen und Informationen bereit.
6. Solange sich ein Motor in ihrer Verantwortung befindet, gewährleisten die Einführer, dass die Lagerungs- oder Transportbedingungen die Übereinstimmung des Produkts mit den Anforderungen der Kapitel II und III nicht beeinträchtigen.

#### *Artikel 12*

#### **Pflichten der Einführer bezüglich ihrer Produkte, die nicht den Anforderungen entsprechen**

1. Einführer, die der Ansicht sind oder Grund zu der Ansicht haben, dass ein Motor die Anforderungen dieser Verordnung nicht erfüllt und insbesondere nicht seiner Typgenehmigung entspricht, dürfen diesen Motor nicht vertreiben, bevor er in Übereinstimmung gebracht worden ist. Sie unterrichten hierüber darüber hinaus den Hersteller, die Marktaufsichtsbehörden sowie die Genehmigungsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat.
2. Einführer, die der Ansicht sind oder Grund zu der Ansicht haben, dass sich ein von ihnen in Verkehr gebrachter Motor nicht in Übereinstimmung mit dieser Verordnung befindet, führen unverzüglich eine Untersuchung der Art der Nichtübereinstimmung und der Wahrscheinlichkeit ihres Auftretens durch. Sie führen in Abhängigkeit vom Ergebnis der Untersuchung Abhilfemaßnahmen durch, um sicherzustellen, dass sich in der Produktion befindliche Motoren alsbald in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ oder der genehmigten Familie gebracht werden. Die Bestimmungen des Artikels 38 können zur Anwendung kommen, wenn dies angesichts der Art der Nichtübereinstimmung und der Wahrscheinlichkeit ihres Auftretens verhältnismäßig ist.
3. Die Einführer händigen der nationalen Behörde auf deren begründetes Verlangen hin alle für den Nachweis der Übereinstimmung eines Motors erforderlichen Informationen und Unterlagen in einer Sprache aus, die von dieser zuständigen nationalen Behörde leicht verstanden werden kann.

#### *Artikel 13*

#### **Pflichten der Händler**

1. Händler berücksichtigen die Anforderungen dieser Richtlinie mit der gebührenden Sorgfalt, wenn sie einen Motor auf dem Markt bereitstellen.
2. Bevor Händler einen Motor auf dem Markt bereitstellen, überprüfen sie, ob der Motor die vorgeschriebene gesetzliche Kennzeichnung oder das EU-Typgenehmigungszeichen trägt, ob die erforderlichen Unterlagen, Anweisungen und Sicherheitsinformationen in einer dem Originalgerätehersteller verständlichen Sprache verfügbar sind und ob der Einführer sowie der Hersteller die Anforderungen in Artikel 11 Absätze 2 und 4 sowie Artikel 31 Absätze 1 und 2 erfüllt haben.
3. Solange sich ein Motor in ihrer Verantwortung befindet, gewährleisten die Händler, dass die Lagerungs- oder Transportbedingungen die Übereinstimmung des Produkts mit den Anforderungen der Kapitel II und III nicht beeinträchtigen.

*Artikel 14*

**Pflichten der Händler bezüglich ihrer Produkte, die nicht den Anforderungen entsprechen**

1. Händler, die der Ansicht sind oder Grund zu der Ansicht haben, dass ein Motor die Anforderungen dieser Verordnung nicht erfüllt, dürfen diesen Motor nicht vertreiben, bevor er in Übereinstimmung gebracht worden ist.
2. Händler, die der Ansicht sind oder Grund zu der Ansicht haben, dass ein Motor die Anforderungen dieser Verordnung nicht erfüllt, unterrichten hiervon den Hersteller oder den Bevollmächtigten des Herstellers, um sicherzustellen, dass die Maßnahmen, die erforderlich sind, um die in der Produktion befindlichen Motoren mit dem genehmigten Typ oder der genehmigten Familie in Übereinstimmung zu bringen, gemäß Artikel 9 Absatz 1 oder Artikel 12 Absatz 2 getroffen werden.
3. Der Händler stellt auf begründetes Verlangen einer nationalen Behörde sicher, dass der Hersteller der nationalen Behörde die in Artikel 9 Absatz 3 genannten Informationen vorlegt oder dass der Einführer der nationalen Behörde die in Artikel 11 Absatz 3 genannten Informationen vorlegt.

*Artikel 15*

**Umstände, unter denen die Pflichten des Herstellers auch für Einführer und Händler gelten**

Ein Einführer oder Händler gilt als Hersteller für die Zwecke dieser Verordnung und unterliegt den Pflichten der Hersteller gemäß den Artikeln 8, 9 und 10, wenn er einen Motor unter seinem eigenen Namen oder seiner eigenen Marke auf dem Markt bereitstellt oder so verändert, dass die Übereinstimmung mit den geltenden Anforderungen beeinträchtigt werden kann.

*Artikel 16*

**Nennung der Wirtschaftsteilnehmer**

Die Wirtschaftsteilnehmer nennen den Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden auf Verlangen für einen Zeitraum von fünf Jahren vom Datum des Inverkehrbringens an

- a) jeden Wirtschaftsteilnehmer, von dem sie einen Motor bezogen haben;
- b) jeden Wirtschaftsteilnehmer, an den sie einen Motor abgegeben haben.

**KAPITEL III**

***MATERIELLE ANFORDERUNGEN***

*Artikel 17*

**Anforderungen in Bezug auf Abgasimmissionen für die EU-Typgenehmigung**

1. Die Hersteller tragen dafür Sorge, dass Motorentypen und Motorenfamilien so gestaltet, konstruiert und zusammgebaut werden, dass sie die Anforderungen in den Kapiteln II und III dieser Verordnung erfüllen.

2. Von dem in Anhang III angegebenen Datum des Inverkehrbringens von Motoren an dürfen Motorentypen und Motorenfamilien die Abgasemissionsgrenzwerte der sogenannten „Stufe V“ in Anhang II nicht überschreiten.  
Deckt eine Motorenfamilie entsprechend den im delegierten Rechtsakt festgelegten Parametern zur Definition der Motorenfamilien mehr als einen Leistungsbereich ab, müssen der Stammmotor (für die Typgenehmigung) und alle Motorentypen innerhalb derselben Familie (für die Übereinstimmung der Produktion) hinsichtlich der jeweiligen Leistungsbereiche:
  - die strengsten Emissionsgrenzwerte erfüllen;
  - unter Verwendung der Prüfzyklen geprüft werden, die den strengsten Emissionsgrenzwerten entsprechen;
  - den frühesten der in Anhang III angegebenen Daten für die Typgenehmigung und das Inverkehrbringen unterliegen.
3. Die Abgasemissionen von Motorentypen und Motorenfamilien werden anhand der in Artikel 23 vorgeschriebenen Prüfzyklen und gemäß der Bestimmungen für die Durchführung von Prüfungen und Verbesserungen des Artikels 24 gemessen.
4. Motorentypen und Motorenfamilien sind so zu gestalten, dass sie unbefugten Eingriffen widerstehen und keine Umgehungsstrategie verwenden.
5. Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 55 delegierte Akte zu erlassen, die die einzelnen technischen Spezifikationen für die zur Definition der Motorenfamilien verwendeten Parameter und die in Absatz 4 genannten einzelnen technischen Vorschriften zur Verhinderung unbefugter Eingriffe betreffen. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] erlassen.

### *Artikel 18*

#### **Überwachung der Emissionen von Motoren im Betrieb**

1. Die Emissionen von gasförmigen Schadstoffen und Partikeln, die Motorentypen oder Motorenfamilien im Betrieb ausstoßen, werden überwacht, indem Motoren, die in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte eingebaut sind, mit ihren betriebsüblichen Lastzyklen betrieben werden. Derartige Prüfungen sind an ordnungsgemäß gewarteten Motoren durchzuführen und müssen den Vorschriften für die Auswahl der Motoren, die Prüfverfahren und die Ergebnisberichterstattung für die einzelnen Motorenklassen entsprechen.  
Die Kommission führt Pilotprogramme durch, um geeignete Prüfverfahren für diejenigen Motorenklassen und -unterklassen zu entwickeln, für die solche Prüfverfahren nicht verfügbar sind.
2. Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 55 über die genauen Bedingungen für die in Absatz 1 genannte Auswahl von Motoren, die Prüfverfahren und die Ergebnisberichterstattung zu erlassen. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] erlassen.

## KAPITEL IV

### ***EU-TYPGENEHMIGUNGSVERFAHREN***

#### *Artikel 19*

##### **Antrag auf Erteilung der EU-Typgenehmigung**

1. Die Hersteller reichen einen Antrag auf EU-Typgenehmigung eines Motorentyps oder einer Motorenfamilie bei der Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats ein. Zusammen mit jedem Antrag ist die in Artikel 20 genannte Beschreibungsmappe einzureichen.
2. Dem für die Durchführung der Typgenehmigungsprüfungen zuständigen technischen Dienst ist ein Motor zur Verfügung zu stellen, der den in der Beschreibungsmappe aufgeführten Merkmalen des Motortyps oder – im Falle einer Motorenfamilie – des Stammotors entspricht.
3. Stellt die Genehmigungsbehörde im Fall eines Antrags auf EU-Typgenehmigung für eine Motorenfamilie fest, dass der eingereichte Antrag hinsichtlich des ausgewählten Stammotors im Sinne von Absatz 2 für die in der Beschreibungsmappe beschriebene Motorenfamilie nicht vollständig repräsentativ ist, so ist ein anderer und gegebenenfalls ein zusätzlicher, von der Genehmigungsbehörde für die Motorenfamilie als repräsentativ angesehener Stammotor zur Genehmigung bereitzustellen.
4. Ein Antrag auf Typgenehmigung für einen Motortyp oder eine Motorenfamilie darf nicht in mehr als einem Mitgliedstaat gestellt werden. Für jeden zu genehmigenden Motortyp oder jede zu genehmigende Motorenfamilie ist ein gesonderter Antrag zu stellen.

#### *Artikel 20*

##### **Beschreibungsmappe**

1. Der Antragsteller legt der Genehmigungsbehörde eine Beschreibungsmappe vor.
2. Der Inhalt der Beschreibungsmappe wird in einem Durchführungsrechtsakt festgelegt und umfasst Folgendes:
  - (a) einen Beschreibungsbogen;
  - (b) alle sachdienlichen Daten, Zeichnungen, Fotografien und sonstigen Angaben zu dem Motor;
  - (c) alle zusätzlichen Informationen, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Antragverfahrens angefordert werden.
3. Die Beschreibungsmappe kann in Papierform oder in einem vom technischen Dienst und von der Genehmigungsbehörde akzeptierten elektronischen Format vorgelegt werden.
4. Die Kommission wird ermächtigt, im Wege von Durchführungsrechtsakten Muster für den Beschreibungsbogen und die Beschreibungsmappe festzulegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] gemäß dem in Artikel 54 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

## KAPITEL V

### ***DURCHFÜHRUNG DER EU-TYPGENEHMIGUNGSVERFAHREN***

#### *Artikel 21*

#### **Allgemeine Bestimmungen**

1. Die Genehmigungsbehörde, bei der der Antrag eingeht, erteilt eine EU-Typgenehmigung für alle Motorentypen oder Motorenfamilien, die mit sämtlichen folgenden Punkten übereinstimmen:
  - (a) den einzelnen Angaben in der Beschreibungsmappe;
  - (b) den Anforderungen dieser Verordnung;
  - (c) den in Artikel 25 genannten Produktionsmodalitäten.
2. Wenn der Motor die in dieser Verordnung angegebenen Forderungen erfüllt, dürfen die Genehmigungsbehörden hinsichtlich der Abgasimmissionen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, in denen der Motor eingebaut ist, keine anderen Anforderungen für die Typgenehmigung stellen.
3. Die Genehmigungsbehörden dürfen nach den in Anhang III für die einzelnen Motorenunterklassen angegebenen Daten für die Typgenehmigung von Motoren keine EU-Typgenehmigung für einen Motorentyp oder eine Motorenfamilie erteilen, der bzw. die die Anforderungen dieser Verordnung nicht erfüllt.
4. Die EU-Typgenehmigungsbögen werden gemäß einem harmonisierten System nummeriert, das von der Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten festgelegt wird.
5. Die Genehmigungsbehörde jedes Mitgliedstaats
  - (a) übermittelt den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten monatlich eine Aufstellung der Typgenehmigungen, die sie während dieses Monats erteilt, versagt oder widerrufen hat, sowie die Gründe für ihre Entscheidung;
  - (b) unterrichtet die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten unverzüglich über jede Verweigerung und jeden Entzug einer Motor-Typgenehmigung sowie über die Gründe hierfür;
  - (c) übermittelt auf Ersuchen der Genehmigungsbehörde eines anderen Mitgliedstaats innerhalb eines Monats:
    - eine Kopie des EU-Typgenehmigungsbogens für den Motor oder die Motorenfamilie mit den Beschreibungsunterlagen für jeden Motortyp oder jede Motorenfamilie, dessen bzw. deren Genehmigung sie erteilt, verweigert oder entzogen hat, und/oder
    - die in Artikel 35 beschriebene Liste von Motoren, die entsprechend erteilten EU-Typgenehmigungen hergestellt wurden.
6. Die Genehmigungsbehörde jedes Mitgliedstaats übermittelt der Kommission jährlich oder zusätzlich dazu bei Erhalt eines entsprechenden Antrags eine Kopie des Datenblatts für die Motorentypen oder -familien, für die seit der letzten Benachrichtigung eine Genehmigung erteilt worden ist.

7. Die Genehmigungsbehörde übermittelt die in Absatz 5 genannten Angaben der Kommission ebenfalls, wenn diese dies verlangt.
8. Die in den Absätzen 5, 6 und 7 genannten Anforderungen gelten als erfüllt, wenn das Hochladen der sachdienlichen Angaben oder Daten auf die in Artikel 42 genannte zentrale Verwaltungsplattform der Union stattgefunden hat. Die Kopie kann auch die Form einer sicheren elektronischen Datei haben.
9. Die Genehmigungsbehörde stellt Beschreibungsunterlagen zusammen, die aus der Beschreibungsmappe sowie den Prüfberichten und allen weiteren vom technischen Dienst oder der Genehmigungsbehörde im Zuge der Wahrnehmung ihrer Aufgaben der Beschreibungsmappe hinzugefügten Unterlagen bestehen. Die Beschreibungsunterlagen umfassen ein Inhaltsverzeichnis, das den Inhalt der Beschreibungsunterlagen mit geeigneter Seitennummerierung oder mit einer anderen Kennzeichnung angibt, die das Auffinden aller Seiten und das Erkennen des Formats aller Unterlagen zweifelsfrei ermöglicht; dieses Dokument ist so zu gestalten, dass die aufeinander folgenden Schritte des EU-Typgenehmigungsverfahrens, insbesondere das Datum von Revisionen und Aktualisierungen, festgehalten werden. Die Genehmigungsbehörde hält die Informationen aus den Beschreibungsunterlagen nach dem Ende der Gültigkeit der betreffenden EU-Typgenehmigung zehn Jahre lang bereit.
10. Die Kommission wird ermächtigt, mithilfe von Durchführungsrechtsakten Folgendes zu erlassen:
  - (a) die Methode zur Festlegung des in Absatz 4 genannten harmonisierten Nummerierungssystems;
  - (b) das in Absatz 5 Buchstabe a genannte vereinheitlichte Format des Datenblatts, das für jeden Motorentyp oder jede Motorenfamilie auszufüllen ist, für den bzw. die die Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats eine EU-Typgenehmigung erteilt hat;
  - (c) das in Absatz 5 Buchstabe c genannte Muster für die Liste der gemäß erteilten EU-Typgenehmigungen hergestellten Motoren, das von der Genehmigungsbehörde jedes Mitgliedstaats auszufüllen ist;
  - (d) das in Absatz 6 genannte einheitliche Format für das Datenblatt, das von der Genehmigungsbehörde jedes Mitgliedstaats für verwandte Motorentypen oder Motorenfamilien auszufüllen ist, die seit der letzten Meldung genehmigt worden sind.

Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] gemäß dem in Artikel 54 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

#### *Artikel 22*

##### **Besondere Bestimmungen für den EU-Typgenehmigungsbogen**

1. Der EU-Typgenehmigungsbogen enthält Folgendes in Form von Anlagen:
  - (a) die Beschreibungsunterlagen nach Artikel 21 Absatz 9;
  - (b) die Prüfergebnisse;
  - (c) Name und Unterschriftsprobe der zur Unterzeichnung von Übereinstimmungsbescheinigungen berechtigten Personen sowie die Angabe ihrer Stellung im Unternehmen.

2. Die Kommission legt ein Muster des EU-Typgenehmigungsbogens fest.
3. Für jeden Motortyp
  - (a) füllt die Genehmigungsbehörde alle zutreffenden Abschnitte des EU-Typgenehmigungsbogens, einschließlich des beigefügten Blattes mit den Prüfergebnissen, aus;
  - (b) erstellt die Genehmigungsbehörde das Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen;
  - (c) stellt die Genehmigungsbehörde dem Antragsteller den ausgefüllten Typgenehmigungsbogen und seine Anlagen unverzüglich aus.
4. Im Falle einer EU-Typgenehmigung, die nach Artikel 33 mit Beschränkungen ihrer Gültigkeit oder mit Freistellungen von gewissen Bestimmungen dieser Verordnung verbunden ist, sind diese Beschränkungen oder Freistellungen im EU-Typgenehmigungsbogen anzugeben.
5. Die Kommission wird ermächtigt, mithilfe von Durchführungsrechtsakten das Muster für den EU-Typgenehmigungsbogen und das in Absatz 3 Buchstabe a genannte Prüfergebnisblatt anzunehmen. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] gemäß dem in Artikel 54 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

### *Artikel 23*

#### **Für die EU-Typgenehmigung erforderliche Prüfungen**

1. Die Einhaltung der technischen Vorschriften dieser Verordnung wird durch geeignete Prüfungen nachgewiesen, die von den benannten technischen Diensten durchgeführt werden.

In Artikel 24 sind die Verfahren der technischen Prüfung der Messungen und die für die Durchführung dieser Prüfungen vorgeschriebenen Ausrüstungen und Werkzeuge festgelegt.
2. Der Hersteller stellt der Genehmigungsbehörde die Zahl von Motoren zur Verfügung, die gemäß den einschlägigen Rechtsakten für die Durchführung der vorgeschriebenen Prüfungen notwendig sind.
3. Die erforderlichen Prüfungen werden an Motoren durchgeführt, die für den Typ, für den eine Genehmigung erteilt werden soll, repräsentativ sind.

Unbeschadet der Anforderungen des ersten Unterabsatzes kann der Hersteller jedoch mit Zustimmung der Genehmigungsbehörde einen Motor wählen, der 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. Als Entscheidungshilfe im Auswahlprozess können virtuelle Prüfverfahren verwendet werden.
4. Die für die Durchführung der EU-Typgenehmigungsprüfungen anzuwendenden Zyklen sind in Anhang VI festgelegt. Die auf die einzelnen, in der EU-Typgenehmigung erfassten Motorentypen anzuwendenden Prüfzyklen sind in dem Beschreibungsbogen zur EU-Typgenehmigung anzugeben.

5. Der Stammotor wird auf einem Leistungsprüfstand mit dem anzuwendenden NRSC-Prüfzyklus geprüft, der in Anhang IV in den Tabellen IV-1 bis IV-10 angegeben ist. Nach Wahl des Herstellers kann diese Prüfung als Einzelphasen-Prüfung oder als Prüfung mit abgestuften Phasen durchgeführt werden. Außer in den in den Absätzen 7 und 8 angegebenen Fällen ist es nicht erforderlich, einen Motor mit variabler Drehzahl einer bestimmten Klasse, der für eine Anwendung derselben Klasse mit konstanter Drehzahl verwendet wird, mit dem jeweiligen stationären Prüfzyklus mit konstanter Drehzahl zu prüfen.
6. Verfügt ein Motor mit konstanter Drehzahl über einen Regler, mit dem sich andere Drehzahlen einstellen lassen, so müssen die Anforderungen des Absatzes 5 bei jeder anwendbaren konstanten Drehzahl erfüllt werden, und in den Beschreibungsbogen der EU-Typgenehmigung sind für die einzelnen Motortypen die anwendbaren Drehzahlen anzugeben.
7. Für einen Motor der Klasse IWP, der für Anwendungen sowohl mit variabler als auch mit konstanter Drehzahl bestimmt ist, müssen die Anforderungen des Absatzes 5 für jeden anwendbaren stationären Prüfzyklus gesondert erfüllt werden, und im Beschreibungsbogen der EU-Typgenehmigung ist jeder stationäre Prüfzyklus anzugeben, für den diese Anforderung erfüllt wurde.
8. Für einen Motor der Klasse IWP mit einer Bezugsleistung über 560 kW, der gemäß Artikel 4 Unterabsatz 2 zum Einsatz anstelle eines Motors der Klasse IWA bestimmt ist, müssen die Anforderungen des Absatzes 5 gesondert für jeden anwendbaren stationären Prüfzyklus gemäß Anhang IV Tabellen IV-5 sowie IV-6 erfüllt werden, und im Beschreibungsbogen der Typgenehmigung ist jeder stationäre Prüfzyklus anzugeben, für den diese Anforderung erfüllt wurde.
9. Mit Ausnahme der gemäß Artikel 32 Absatz 4 typgeprüften Motoren müssen Motoren mit variabler Drehzahl der Klasse NRE mit einer Nettoleistung von mindestens 19 kW bis höchstens 560 kW die Anforderungen des Absatzes 5 erfüllen und werden darüber hinaus auf einem Leistungsprüfstand mit dem dynamischen Prüfzyklus nach Anhang IV Tabelle IV-11 geprüft.
10. Motoren der Unterklassen NRS-v-2b und NRS-v-3 mit einer Höchstdrehzahl von höchstens  $3400 \text{ min}^{-1}$  müssen die Anforderungen des Absatzes 5 erfüllen und werden darüber hinaus auf einem Leistungsprüfstand mit dem dynamischen Prüfzyklus nach Anhang IV Tabelle IV-12 geprüft.
11. Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 55 zu erlassen, um die in diesem Artikel genannten technischen Anforderungen und Merkmale des stationären und des dynamischen Prüfzyklus festzulegen. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] erlassen.
12. Die Kommission wird ermächtigt, mithilfe von Durchführungsrechtsakten das einheitliche Format der Prüfungen festzulegen, die für die EU-Typgenehmigung erforderlich sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] gemäß dem in Artikel 54 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

#### *Artikel 24*

### **Durchführung von Messungen und Prüfungen für die EU-Typgenehmigung**

1. Die Ergebnisse der Laborprüfungen der Abgasemissionen für alle Motoren, für die diese Verordnung gilt, sind durch Einbeziehung von Verschlechterungsfaktoren anzupassen, die den Dauerhaltbarkeitsperioden in Anhang V entsprechen.
2. Ein Motorentyp oder eine Motorenfamilie muss die in dieser Verordnung festgelegten Emissionsgrenzwerte mit den in der folgenden Liste aufgeführten geeigneten Bezugskraftstoffen oder Mischungen dieser Kraftstoffe erfüllen:
  - Diesel;
  - Motorenbenzin;
  - Motorenbenzin-Öl-Gemisch für Zweitaktmotoren mit Fremdzündung;
  - Erdgas/Biomethan;
  - Flüssiggas (LPG);
  - Ethanol.
3. Bei der Durchführung von Messungen und Prüfungen sind die technischen Anforderungen in Bezug auf folgende Gesichtspunkte einzuhalten:
  - (a) Geräte und Verfahren zur Durchführung der Prüfungen;
  - (b) Geräte und Verfahren zur Messung und Stichprobennahme von Emissionen;
  - (c) Methoden zur Datenauswertung und zu Berechnungen;
  - (d) Methode zur Bestimmung der Verschlechterungsfaktoren;
  - (e) für Motoren der Klassen NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS und NRSh, die die in Anhang II festgelegten Emissionsgrenzwerte der „Stufe V“ einhalten:
    - i. die Methode zur Berücksichtigung der Emissionen von Kurbelgehäusegasen,
    - ii. die Methode zur Berücksichtigung der periodischen Regenerierung von Abgasnachbehandlungssystemen;
  - (f) für elektronisch gesteuerte Motoren der Klassen NRE, NRG, IWP, IWA, RLL und RLR, die die Emissionsgrenzwerte der „Stufe V“ gemäß Anhang II einhalten und die sowohl die Menge als auch den Zeitpunkt der Einspritzung des Kraftstoffs elektronisch steuern oder die die emissionsmindernde Vorrichtung, die zur Verringerung von NO<sub>x</sub> dient, mit einer elektronischen Steuerung einschalten, ausschalten oder modulieren:
    - i. die technischen Anforderungen für Emissionsverminderungsstrategien, einschließlich der für die Demonstration dieser Strategien erforderlichen Unterlagen,
    - ii. die technischen Anforderungen an Maßnahmen zur Verringerung von NO<sub>x</sub>, einschließlich der Methode zur Demonstration dieser technischen Anforderungen,
    - iii. die technischen Anforderungen für den zum jeweiligen NRSC-Zyklus gehörenden Bereich, innerhalb dessen die Menge, um den die Emissionen die Grenzwerte in Anlage II übersteigen dürfen, geregelt wird,
    - iv. die Auswahl zusätzlicher Messpunkte aus dem Regelbereich während der Emissionsprüfung auf dem Prüfstand durch den technischen Dienst.

4. Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 55 dieser Verordnung delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Folgendes festzulegen:
  - (a) die Methode zur Anpassung der Ergebnisse der Emissionsprüfungen im Labor zur Einbeziehung der in Absatz 1 genannten Verschlechterungsfaktoren;
  - (b) die technischen Merkmale der Bezugskraftstoffe, die in diesem Absatz für die Genehmigungsprüfungen aufgeführt sind, und die in Absatz 2 genannte Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion;
  - (c) die einzelnen technischen Anforderungen und Merkmale für die Durchführung der in Absatz 3 genannten Messungen und Prüfungen;
  - (d) die Methode zur Messung der PZ unter Berücksichtigung der Spezifikationen in der Änderungsserie 06 der UNECE-Regelung 49;
  - (e) die einzelnen technischen Anforderungen für die Prüfung der in Anhang II aufgeführten ganz und teilweise mit Gas betriebenen Motoren.

#### *Artikel 25*

### **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 Motoren mit dem genehmigten Typ hinsichtlich der Anforderungen dieser Verordnung übereinstimmen.
2. Die Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung für eine Motorenfamilie erteilt, ergreift die notwendigen Maßnahmen, um zu überprüfen, ob die durch den Hersteller ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigungen den Anforderungen des Artikels 30 entsprechen. Zu diesem Zweck überprüft die Genehmigungsbehörde, ob eine ausreichende Zahl von Mustern von Übereinstimmungsbescheinigungen den Anforderungen des Artikels 30 entspricht und ob der Hersteller angemessene Vorkehrungen getroffen hat, um sicherzustellen, dass die Daten in den Übereinstimmungsbescheinigungen richtig sind.
3. Die Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, ergreift bezüglich dieser Genehmigung die notwendigen Maßnahmen, um — erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten — zu überprüfen, ob die Vorkehrungen nach den Absätzen 1 und 2 weiterhin angemessen sind, damit die hergestellten Motoren weiterhin mit dem genehmigten Typ übereinstimmen und die Übereinstimmungsbescheinigungen den Anforderungen des Artikels 30 weiterhin entsprechen.
4. Um sich zu vergewissern, dass ein Motor dem genehmigten Typ entspricht, kann die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, an Proben, die in den Betriebsstätten des Herstellers einschließlich seiner Fertigungsstätten entnommen wurden, jede Kontrolle oder Prüfung durchführen, die für die EU-Typgenehmigung erforderlich ist.
5. Stellt eine Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, fest, dass die in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannten Vorkehrungen nicht

angewandt werden, erheblich von den festgelegten Vorkehrungen und Kontrollplänen abweichen, nicht mehr angewandt oder nicht mehr als geeignet betrachtet werden, obwohl die Produktion nicht eingestellt wurde, so ergreift sie die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass das Verfahren zur Gewährleistung der Übereinstimmung der Produktion ordnungsgemäß eingehalten wird, oder sie entzieht die EU-Typgenehmigung.

6. Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 55 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um im Einzelnen die Maßnahmen und Verfahren festzulegen, die die Genehmigungsbehörden ergreifen bzw. beachten müssen, um sicherzustellen, dass die Motoren in der Produktion mit dem genehmigten Typ übereinstimmen. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] erlassen.

## KAPITEL VI

### **ÄNDERUNGEN UND ERWEITERUNGEN VON EU-TYPGENEHMIGUNGEN**

#### *Artikel 26*

##### **Allgemeine Bestimmungen**

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

Diese Genehmigungsbehörde entscheidet, welches der in Artikel 27 festgelegten Verfahren anzuwenden ist.

Sofern erforderlich, kann die Genehmigungsbehörde nach Konsultation des Herstellers entscheiden, dass eine neue EU-Typgenehmigung zu erteilen ist.

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

Die in Artikel 27 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 27*

##### **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, alle revidierten Seiten der Beschreibungsunterlagen heraus und kennzeichnet sie auf leicht ersichtliche Weise mit der Art der Änderung und dem Datum der Neuausgabe. Eine konsolidierte, aktualisierte Fassung der Beschreibungsunterlagen mit einer ausführlichen Beschreibung der Änderungen erfüllt diese Anforderung.

2. Eine Änderung wird als „Erweiterung“ bezeichnet, wenn sich in den Beschreibungsunterlagen vermerkte Angaben geändert haben und wenn
  - (a) weitere Kontrollen oder Prüfungen erforderlich sind;
  - (b) Angaben im EU-Typgenehmigungsbogen, außer in den zugehörigen Anlagen, geändert wurden;
  - (c) neue, in den delegierten Rechtsakten dieser Verordnung aufgeführte Anforderungen auf den genehmigten Motorentyp oder die genehmigte Motorenfamilie anwendbar werden.

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

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

#### *Artikel 28*

### **Herausgabe und Bekanntgabe von Änderungen**

1. Bei Erweiterung einer Typgenehmigung werden alle betroffenen Teile des EU-Typgenehmigungsbogens, seiner Anlagen und des Inhaltsverzeichnisses zu den Beschreibungsunterlagen aktualisiert. Der aktualisierte Genehmigungsbogen und seine Anlagen werden dem Antragsteller unverzüglich ausgestellt.
2. Im Falle einer Revision stellt die Genehmigungsbehörde dem Antragsteller unverzüglich die revidierten Dokumente oder die konsolidierte, aktualisierte Fassung, gegebenenfalls einschließlich des geänderten Inhaltsverzeichnisses zu den Beschreibungsunterlagen, aus.
3. Die Genehmigungsbehörde unterrichtet die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten nach den in Artikel 21 genannten Verfahren von allen an EU-Typgenehmigungen vorgenommenen Änderungen.

#### *Artikel 29*

### **Erlöschen der Gültigkeit**

1. EU-Typgenehmigungen werden für eine unbegrenzte Dauer ausgestellt.
2. Eine EU-Typgenehmigung für einen Motor verliert ihre Gültigkeit in jedem der folgenden Fälle:
  - (a) wenn neue Anforderungen, die für den genehmigten Motortyp gelten, für die Bereitstellung auf dem Markt verbindlich werden und eine entsprechende Aktualisierung der Typgenehmigung nicht möglich ist;
  - (b) wenn die Produktion des genehmigten Motorentyps oder der genehmigten Motorenfamilie endgültig und absichtlich eingestellt wird;
  - (c) wenn die Gültigkeitsdauer der Genehmigung aufgrund einer Beschränkung gemäß Artikel 33 Absatz 6 befristet ist,
  - (d) wenn die Genehmigung gemäß Artikel 25 Absatz 5, Artikel 37 Absatz 1 oder Artikel 38 Absatz 3 entzogen wurde.
3. Wird nur ein Motortyp innerhalb einer Motorenfamilie ungültig, so wird die EU-Typgenehmigung für die Motorenfamilie nur für diesen einen Motortyp ungültig.
4. Wird die Produktion eines bestimmten Motortyps endgültig eingestellt, muss der Hersteller die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung für diesen Motor erteilt hat, davon in Kenntnis setzen.

Innerhalb eines Monats nach Erhalt einer Mitteilung nach Unterabsatz 1 unterrichtet die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung für den Motor erteilt hat, die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten entsprechend.

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

Die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, teilt den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten unverzüglich alle sachdienlichen Angaben mit.

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

6. Die in den Absätzen 4 und 5 genannten Anforderungen gelten als erfüllt, wenn das Hochladen der sachdienlichen Angaben auf die in Artikel 42 genannte zentrale Verwaltungsplattform der Union stattgefunden hat. Diese Mitteilungsunterlagen können auch die Form einer sicheren elektronischen Datei haben.

## KAPITEL VII

### **ÜBEREINSTIMMUNGSBESCHEINIGUNG UND KENNZEICHNUNGEN**

#### *Artikel 30*

#### **Übereinstimmungsbescheinigung**

1. In seiner Eigenschaft als Inhaber einer EU-Typgenehmigung für einen Motorentyp oder eine Motorenfamilie stellt der Hersteller für jeden Motor, der in Übereinstimmung mit dem genehmigten Motorentyp hergestellt wird, eine Übereinstimmungsbescheinigung als Begleitpapier aus.

Diese Bescheinigung ist kostenlos zusammen mit dem Motor auszustellen und der Maschine beizufügen, die der Motor eingebaut ist. Ihre Aushändigung darf nicht von einer ausdrücklichen Aufforderung oder von der Vorlage zusätzlicher Informationen beim Hersteller abhängig gemacht werden.

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

2. Die Kommission legt das Muster der vom Hersteller zu verwendenden Übereinstimmungsbescheinigung fest.
3. Die Übereinstimmungsbescheinigung ist in mindestens einer der Amtssprachen der Union abzufassen. Jeder Mitgliedstaat kann verlangen, dass die Übereinstimmungsbescheinigung in seine Amtssprache(n) übersetzt wird.
4. Die zur Unterzeichnung von Übereinstimmungsbescheinigungen berechnigte(n) Person(en) gehört/gehören der Organisation des Herstellers an und ist/sind von der Unternehmensleitung ordnungsgemäß ermächtigt, für den Hersteller die volle rechtliche Verantwortung bezüglich Konstruktion und Bau eines Fahrzeugs oder bezüglich der Übereinstimmung der Produktion des Motors zu übernehmen.
5. Die Übereinstimmungsbescheinigung ist vollständig auszufüllen und darf hinsichtlich der Nutzung des Motors keine anderen als die in dieser Verordnung oder einem der gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte vorgesehenen Beschränkungen enthalten.
6. Die Übereinstimmungsbescheinigung für Motoren und Motorenfamilien, die nach Artikel 33 Absatz 2 genehmigt wurden, muss in ihrem Titel folgenden Zusatz tragen: „Für Motoren, die nach Artikel 31 der Verordnung (EU) Nr. xx/xx des Europäischen Parlaments und des Rates vom [Datum] über die Anforderungen in Bezug auf Emissionsgrenzwerte und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte typgenehmigt worden sind (vorläufige Genehmigung)“.
7. Die Kommission wird ermächtigt, mithilfe von Durchführungsrechtsakten das Muster der Übereinstimmungsbescheinigung festzulegen, einschließlich der technischen Merkmale zur Verhinderung von Fälschungen. Hierzu werden in den Durchführungsrechtsakten die Sicherheitsdruckmerkmale zum Schutz des für die Bescheinigung verwendeten Papiers festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte

werden bis zum [31. Dezember 2016] gemäß dem in Artikel 54 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

### *Artikel 31*

#### **Kennzeichnung der Motoren**

1. Der Hersteller eines Motor bringt an jeder Einheit, die in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellt wurde, eine Kennzeichnung an.
2. Bevor die Motoren die Fertigungsstraße verlassen, müssen sie das gemäß dieser Verordnung erforderliche Kennzeichen tragen.
3. Wurde ein Motor bereits in eine Maschine oder ein Gerät eingebaut, darf der Motor bzw. das Motorteil, der bzw. das das gesetzliche Kennzeichen trägt, ersetzt werden.
4. Die Kommission wird ermächtigt, mithilfe von Durchführungsrechtsakten das Muster des in Absatz 1 genannten Kennzeichens einschließlich seiner vorgeschriebenen wesentlichen Angaben festzulegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] gemäß dem in Artikel 54 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
5. Die Kommission wird ferner ermächtigt, gemäß Artikel 55 delegierte Rechtsakte über die Bedingungen und genauen technischen Anforderungen für den Austausch von Motoren oder Motorenteilen mit der in Absatz 3 genannten Kennzeichnung zu erlassen. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] erlassen.

## **KAPITEL VIII**

### **AUSNAHMEN**

#### *Artikel 32*

##### **Allgemeine Ausnahmen**

1. Die Bestimmungen des Artikels 5 Absätze 2 und 3 und des Artikels 17 Absatz 2 gelten nicht für zur Nutzung durch die Streitkräfte bestimmte Motoren.
2. Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 31 darf ein Hersteller einem Originalgerätehersteller einen Motor gesondert von seinem Abgasnachbehandlungssystem liefern.
3. Unbeschadet der Anforderungen des Artikels 5 Absatz 3 gestatten die Mitgliedstaaten das vorübergehende Inverkehrbringen von Motoren, für die keine EU-Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung erteilt wurde, zu Zwecken der praktischen Erprobung.
4. Unbeschadet der Anforderungen des Artikel 17 Absatz 2 dürfen die Mitgliedstaaten die EU-Typgenehmigung und das Inverkehrbringen von Motoren, die die ATEX-Emissionsgrenzwerte in Anhang V erfüllen, unter der Bedingung autorisieren, dass die Motoren für den Einbau in Maschinen für den Einsatz in explosionsgefährdeten Bereichen im Sinne der Richtlinie 2014/34/EU des Europäischen Parlaments und des

Rates<sup>22</sup> bestimmt sind und dass bescheinigt wurde, dass sie alle folgenden Anforderungen erfüllen:

- (a) Gerätekategorie 2 oder 3;
  - (b) Gerätegruppe I oder Gerätegruppe II;
  - (c) Temperaturklasse T3 oder höher (höchstens 200 °C).
5. Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 55 delegierte Rechtsakte zu erlassen zur Festlegung detaillierter technischer Vorschriften und Bedingungen für
- (a) den Fall, dass ein Hersteller einen Motor gesondert von seinem Abgasnachbehandlungssystem an einen Originalgerätehersteller liefert, wie in Absatz 2 angeführt;
  - (b) das vorübergehende Inverkehrbringen von Motoren, für die keine EU-Typgenehmigung erteilt wurde, für die Zwecke der praktischen Erprobung, wie in Absatz 3 angeführt;
  - (c) die EU-Typgenehmigung und das Inverkehrbringen von Motoren, die die ATEX-Emissionsgrenzwerte des Anhangs V erfüllen, wie in Absatz 4 angeführt.

Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] erlassen.

### *Artikel 33*

#### **Ausnahmen für neue Techniken oder neue Konzepte**

1. Der Hersteller kann eine EU-Typgenehmigung für den Typ eines Motors oder eine Motorenfamilie beantragen, bei dem neue Techniken oder Konzepte verwirklicht sind, die mit einer oder mehreren Anforderungen dieser Verordnung unvereinbar sind.
2. Die Genehmigungsbehörde erteilt die Typgenehmigung nach Absatz 1, wenn alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:
  - (a) in dem Antrag wird dargelegt, weshalb die in dem Motor oder der Motorenfamilie verwirklichten Techniken oder Konzepte mit einer oder mehreren Anforderungen dieser Verordnung unvereinbar sind;
  - (b) in dem Antrag werden die Auswirkungen der neuen Technik auf die Umwelt sowie die Maßnahmen beschrieben, durch die sichergestellt wird, dass der 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.

---

<sup>22</sup> Richtlinie 2014/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für Geräte und Schutzsysteme zur bestimmungsgemäßen Verwendung in explosionsgefährdeten Bereichen (Neufassung) (ABl. L 96 vom 29.3.2014, S. 309).

3. Für Ausnahmen von einer solchen Typgenehmigung für neue Techniken oder neue Konzepte ist eine Autorisierung der Kommission erforderlich. Diese Autorisierung wird im Wege eines Durchführungsrechtsakts erteilt.
4. Während die Entscheidung der Kommission über die Autorisierung aussteht, darf die Typgenehmigungsbehörde die Typgenehmigung mit der Auflage erteilen, dass sie nur auf dem Gebiet des jeweiligen Mitgliedstaats und nur für den Motorentyp gültig ist, für den die Ausnahme beantragt wurde. Die Genehmigungsbehörde setzt die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten umgehend von ihrer Erteilung einer vorläufigen Typgenehmigung in Kenntnis und übermittelt ihnen gleichzeitig die in Absatz 2 genannten Unterlagen.

Der vorläufige Charakter und die räumlich begrenzte Gültigkeit sind aus dem Kopf des Typgenehmigungsbogens und aus dem Kopf der Übereinstimmungsbescheinigung ersichtlich.

5. Andere Genehmigungsbehörden können beschließen, die in Absatz 4 genannte vorläufige Genehmigung in ihrem Hoheitsgebiet anzuerkennen. Wenn Sie dies tun, unterrichten sie darüber schriftlich die betreffende Genehmigungsbehörde und die Kommission.
6. Gegebenenfalls wird in der in Absatz 3 genannten Autorisierung der Kommission angegeben, ob sie in irgendeiner Weise beschränkt ist. Die Gültigkeitsdauer der Typgenehmigung beträgt in jedem Fall mindestens 36 Monate.
7. Beschließt die Kommission, die Autorisierung zu versagen, so teilt die Genehmigungsbehörde dem Inhaber der vorläufigen Typgenehmigung nach Absatz 3, falls eine solche Genehmigung ausgestellt wurde unverzüglich mit, dass die vorläufige Genehmigung sechs Monate nach dem Tag des Beschlusses der Kommission über die Verweigerung aufgehoben wird.

Unbeschadet des Beschlusses der Kommission, die Autorisierung zu versagen, dürfen Motoren, die in Übereinstimmung mit der vorläufigen Genehmigung vor deren Ungültigwerden hergestellt wurden, jedoch in jedem Mitgliedstaat, der die vorläufige Genehmigung anerkannt hat, in Verkehr gebracht werden.

8. Die in den Absätzen 4 und 5 genannten Anforderungen gelten als erfüllt, wenn das Hochladen der sachdienlichen Angaben auf die in Artikel 42 genannte zentrale Verwaltungsplattform der Union stattgefunden hat. Diese Mitteilungsunterlagen können auch die Form einer sicheren elektronischen Datei haben.
9. Die Kommission wird ermächtigt, mithilfe von Durchführungsrechtsakten das Muster der in Absatz 3 genannten Autorisierung anzunehmen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 54 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
10. Die Kommission wird ermächtigt, mithilfe von Durchführungsrechtsakten die harmonisierten Muster des Typgenehmigungsbogens und der Übereinstimmungsbescheinigung einschließlich der dazu gehörenden vorgeschriebenen wesentlichen Angaben anzunehmen. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] gemäß dem in Artikel 54 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

*Artikel 34*

**Anschließende Anpassung der delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte**

1. Autorisiert die Kommission die Genehmigung einer Ausnahme gemäß Artikel 33, so unternimmt sie unverzüglich die notwendigen Schritte, um die betreffenden delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte an den technischen Fortschritt anzupassen.

Betrifft die nach Artikel 33 autorisierte Ausnahme einen Umstand, der in einer UNECE-Regelung festgelegt ist, so unterbreitet die Kommission einen Vorschlag zur Änderung der betreffenden UNECE-Regelung gemäß dem Verfahren des Geänderten Übereinkommens von 1958.

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

Wurden die notwendigen Schritte zur Anpassung der delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte nicht unternommen, so kann die Kommission auf Antrag des Mitgliedstaats, der die Genehmigung erteilt hat, im Wege eines Beschlusses in Form eines nach dem in Artikel 54 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassenen Durchführungsrechtsakts den Mitgliedstaat autorisieren, die Gültigkeitsdauer der Typgenehmigung zu verlängern.

**KAPITEL IX**

***INVERKEHRBRINGEN***

*Artikel 35*

**Berichtspflichten für Hersteller**

Ein Hersteller übermittelt der Behörde, die die Typgenehmigung erteilt hat, binnen 45 Tagen nach Ablauf jedes Kalenderjahres und unmittelbar nach jedem Durchführungsdatum, zu dem sich die Anforderungen dieser Verordnung ändern, und sofort nach jedem von der Behörde angegebenen zusätzlichen Datum eine Liste mit den Identifizierungsnummern aller Motortypen, die in Übereinstimmung mit den Vorschriften dieser Verordnung und mit der EU-Typgenehmigung seit dem letzten Bericht oder seit dem Zeitpunkt, zu dem die Vorschriften dieser Verordnung erstmalig anwendbar wurden, hergestellt wurden.

Soweit sie nicht durch das Motorkodierungssystem gekennzeichnet sind, müssen auf der in Unterabsatz 1 genannten Liste die Korrelationen zwischen den Identifizierungsnummern und den entsprechenden Motortypen oder Motorenfamilien und den EU-Typgenehmigungsnummern angegeben werden.

Auf der im ersten Unterabsatz genannten Liste ist ferner deutlich jeder Fall anzugeben, in dem ein Hersteller die Herstellung eines genehmigten Motorentyps oder einer genehmigten Motorenfamilie eingestellt hat.

Der Hersteller hält Kopien der Listen nach dem Ende der Gültigkeit der betreffenden EU-Typgenehmigung 20 Jahre lang bereit.

*Artikel 36***Überprüfungsmaßnahmen**

1. Die Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats, die eine EU-Typgenehmigung erteilt, sorgt dafür, dass die Identifizierungsnummern der in Übereinstimmung mit den Anforderungen dieser Verordnung hergestellten Motoren – erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten – überprüft werden.
2. Eine zusätzliche Überprüfung der Identifizierungsnummern kann in Verbindung mit der Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion gemäß Artikel 25 erfolgen.
3. Bezüglich der Überprüfung der Identifizierungsnummern teilen der Hersteller oder seine in der Union niedergelassenen Beauftragten der zuständigen Genehmigungsbehörde auf Anforderung unverzüglich alle erforderlichen Informationen über die Abnehmer des Herstellers sowie die Identifizierungsnummern der Motoren mit, die gemäß Artikel 35 als hergestellt gemeldet worden sind. Werden Motoren an einen Maschinenhersteller verkauft, so sind keine weitergehenden Informationen erforderlich.
4. Ist ein Hersteller nicht in der Lage, auf Ersuchen der Genehmigungsbehörde die in Artikel 31 festgelegten Anforderungen einzuhalten, so kann die Genehmigung für den betreffenden Motortyp oder die betreffende Motorenfamilie aufgrund dieser Verordnung zurückgezogen werden. In einem solchen Fall wird das Informationsverfahren nach Artikel 36 Absatz 4 angewandt.

**KAPITEL X*****SCHUTZKLAUSELN****Artikel 37***Motoren, die nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmen**

1. Stimmen Motoren, die mit einer Übereinstimmungsbescheinigung oder einem Genehmigungszeichen versehen sind, nicht mit dem genehmigten Typ oder der genehmigten Familie überein, so ergreift die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, die notwendigen Maßnahmen, einschließlich eines Entzugs der Typgenehmigung, falls die Maßnahmen des Herstellers nicht ausreichen, um sicherzustellen, dass die hergestellten Motoren mit dem jeweils genehmigten Typ oder der jeweils genehmigten Familie in Übereinstimmung gebracht werden. Die Genehmigungsbehörden dieses Mitgliedstaates unterrichten die Genehmigungsbehörden der übrigen Mitgliedstaaten von den getroffenen Maßnahmen.
2. Für die Zwecke von Absatz 1 gelten Abweichungen von den Einzelangaben im EU-Typgenehmigungsbogen oder in der Beschreibungsmappe als Nichtübereinstimmung mit dem genehmigten Typ oder der genehmigten Familie, sofern diese Abweichungen nicht gemäß den Bestimmungen von Kapitel VI autorisiert worden sind.

3. Weist eine Genehmigungsbehörde nach, dass Motoren, die mit einer Übereinstimmungsbescheinigung oder einem Genehmigungszeichen aus einem anderen Mitgliedstaat versehen sind, nicht mit dem genehmigten Typ oder der genehmigten Familie übereinstimmen, so kann sie die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, auffordern, sich zu vergewissern, dass die hergestellten Motoren weiterhin mit dem jeweils genehmigten Typ oder der jeweils genehmigten Familie 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 Genehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten unterrichten sich gegenseitig binnen einem Monat über jeden Entzug einer EU-Typgenehmigung und die Gründe hierfür.
5. Bestreitet die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, die ihr gemeldete Nichtübereinstimmung, so bemühen sich die betroffenen Mitgliedstaaten um die Beilegung des Streitfalls. Die Kommission wird laufend davon unterrichtet und führt erforderlichenfalls geeignete Konsultationen durch, um eine Lösung herbeizuführen.

#### *Artikel 38*

#### **Rückruf von Motoren**

1. Ist ein Hersteller, dem eine EU-Typgenehmigung erteilt worden ist, verpflichtet, gemäß Artikel 20 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 in Verkehr gebrachte Motoren – ob in Maschinen eingebaut oder nicht – deswegen zurückzurufen, weil die Motoren im Hinblick auf den Umweltschutz einen schweren Verstoß gegen diese Verordnung darstellen, unterrichtet der Hersteller unverzüglich die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung für den Motor erteilt hat.
2. Der Hersteller muss der Genehmigungsbehörde Abhilfemaßnahmen vorschlagen, die geeignet sind, den in Absatz 1 genannten schweren Verstoß zu beseitigen. Die Genehmigungsbehörde unterrichtet die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten unverzüglich von den vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen.  
Die Genehmigungsbehörden stellen sicher, dass diese Abhilfemaßnahmen in ihren jeweiligen Mitgliedstaaten wirksam umgesetzt werden.
3. Ist die betreffende Genehmigungsbehörde der Ansicht, dass die Abhilfemaßnahmen nicht ausreichen oder zu langsam umgesetzt werden, so teilt sie dies unverzüglich der Genehmigungsbehörde mit, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat.  
Daraufhin informiert die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, den Hersteller. Wenn der Hersteller daraufhin keine wirksamen Abhilfemaßnahmen vorschlägt und durchführt, ergreift die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, alle erforderlichen Schutzmaßnahmen bis hin zum Entzug der EU-Typgenehmigung. Im Falle des Entzugs der EU-Typgenehmigung setzt die Genehmigungsbehörde innerhalb eines Monats nach diesem Entzug per Einschreiben oder mit gleichwertigen elektronischen Mitteln den Hersteller, die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten und die Kommission davon in Kenntnis.

*Artikel 39***Bekanntgabe von Entscheidungen und Rechtsbehelfe**

1. Jede Entscheidung aufgrund dieser Verordnung und jede Entscheidung, durch die eine EU-Typgenehmigung versagt oder entzogen, das Inverkehrbringen eines Motors verboten oder beschränkt oder die Rücknahme eines Motors vom Markt gefordert wird, ist genau zu begründen.
2. Jede Entscheidung ist den Beteiligten unter Angabe der in dem betreffenden Mitgliedstaat nach geltendem Recht vorgesehenen Rechtsbehelfe und der Rechtsbehelfsfristen bekannt zu geben.

**KAPITEL XI*****INTERNATIONALE REGELUNGEN UND BEREITSTELLUNG  
TECHNISCHER INFORMATIONEN****Artikel 40***Anerkennung gleichwertiger Typgenehmigungen für Motoren**

1. Die Union kann im Rahmen mehrseitiger oder zweiseitiger Übereinkommen zwischen der Union und Drittländern die Gleichwertigkeit von Verfahren, die durch internationale Regelungen oder Regelungen von Drittländern festgelegt sind, mit den Bedingungen und Bestimmungen für die Typgenehmigung von Motoren anerkennen, die durch diese Verordnung festgelegt sind.
2. In Übereinstimmung mit UNECE-Regelungen oder deren Änderungen, denen die Union zugestimmt hat oder denen die Union, wie in dem in Absatz 4 Buchstabe a genannten delegierten Rechtsakt dargestellt ist, beigetreten ist, erteilte Typgenehmigungen und Genehmigungszeichen werden als gleichwertig mit den gemäß dieser Verordnung erteilten Typgenehmigungen und Genehmigungszeichen anerkannt.
3. In Übereinstimmung mit Rechtsakten der Union erteilte Typgenehmigungen werden, wie in dem in Absatz 4 Buchstabe a genannten delegierten Rechtsakt dargestellt ist, als gleichwertig mit dem gemäß dieser Verordnung erteilte Typgenehmigungen anerkannt.
4. Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 55 delegierte Rechtsakte zu erlassen, in denen Folgendes festgelegt wird:
  - (a) die Liste der UNECE-Regelungen oder deren Änderungen, denen die Union zugestimmt hat oder denen die Union beigetreten ist und die für die EU-Typgenehmigung von Motoren und Motorenfamilien gelten, die in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte eingebaut werden sollen;
  - (b) die Liste der Rechtsakte der Union, mit denen Typgenehmigungen erteilt werden.

Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] erlassen.

*Artikel 41*

**Informationen für die Originalgerätehersteller und die Endnutzer**

1. Ein Hersteller darf Originalgeräteherstellern und Endnutzern keine technischen Informationen über die Einzelangaben, die in dieser Verordnung vorgesehen sind, liefern, welche von den Einzelangaben abweichen, die die Genehmigungsbehörde genehmigt hat.
2. Der Hersteller stellt Originalgeräteherstellern alle sachdienlichen Informationen und Anweisungen zur Verfügung, die für den korrekten Einbau des Motors in die Maschine oder das Gerät erforderlich sind, einschließlich einer Beschreibung aller besonderen Bedingungen oder Einschränkungen im Zusammenhang mit dem Einbau oder dem Betrieb eines Motors.
3. Die Hersteller stellen Originalgeräteherstellern alle sachdienlichen Informationen und Anweisungen für den Endnutzer zur Verfügung und beschreiben insbesondere alle besonderen Bedingungen oder Einschränkungen im Zusammenhang mit dem Betrieb des Motors.
4. Unbeschadet der Anforderungen in Absatz 3 teilen die Hersteller den Originalgeräteherstellern den Wert der Kohlendioxid-Emissionen (CO<sub>2</sub>) mit, der während des EU-Typgenehmigungsverfahrens ermittelt wurde, und weisen die Originalgerätehersteller an, diese Angabe dem Endnutzer der Maschine oder des Geräts mitzuteilen, in die bzw. das der Motor eingebaut werden soll.
5. Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 55 zu erlassen, um die in den Absätzen 2, 3 und 4 genannten Informationen und Anweisungen im Einzelnen festzulegen. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] erlassen.

*Artikel 42*

**Zentrale Verwaltungsplattform und Datenbank der Union**

1. Die Kommission richtet eine zentrale administrative digitale Verwaltungsplattform der Union für den Austausch von Daten und Informationen im Zusammenhang mit EU-Typgenehmigungen in elektronischem Format ein. Die Plattform wird für den im Rahmen dieser Verordnung stattfindenden Austausch von Daten und Informationen zwischen den Genehmigungsbehörden oder zwischen den Genehmigungsbehörden und der Kommission benutzt.
2. Die zentrale administrative digitale Verwaltungsplattform der Union beinhaltet darüber hinaus eine Datenbank, in der alle Informationen, die für EU-Typgenehmigungen, die gemäß dieser Verordnung erteilt werden, von Belang sind, zentral gespeichert und den Genehmigungsbehörden sowie der Kommission zugänglich gemacht werden. Die Datenbank soll nationale Datenbanken mit der zentralen Datenbank der Union verbinden, soweit dies mit den betroffenen Mitgliedstaaten vereinbart wurde.
3. Im Anschluss an die Durchführung der Absätze 1 und 2 erweitert die Kommission die zentrale Verwaltungsplattform der Union um Module, die Folgendes ermöglichen:

- (a) den Austausch der in dieser Verordnung genannten Daten und Informationen zwischen Herstellern, technischen Diensten, Genehmigungsbehörden und der Kommission;
  - (b) den öffentlichen Zugang zu bestimmten Informationen und Daten, die die Ergebnisse von Typgenehmigungen und Übereinstimmungsprüfungen im Betrieb betreffen.
4. Die Kommission wird ermächtigt, mithilfe von Durchführungsrechtsakten die einzelnen technischen Anforderungen und Verfahren zu erlassen, die für die Einrichtung der in diesem Artikel genannten zentralen digitalen Verwaltungsplattform und Datenbank der Union erforderlich sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] gemäß dem in Artikel 54 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

## KAPITEL XII

### ***BENENNUNG UND NOTIFIZIERUNG VON TECHNISCHEN DIENSTEN***

#### *Artikel 43*

##### **Anforderungen für technische Dienste**

1. Die benennenden Genehmigungsbehörden stellen sicher, dass ein technischer Dienst vor seiner Benennung nach Artikel 45 die Anforderungen der Absätze 2 bis 9 dieses Artikels erfüllt.
2. Unbeschadet des Artikels 46 Absatz 1 wird ein technischer Dienst nach dem nationalen Recht eines Mitgliedstaats gegründet und ist mit Rechtspersönlichkeit ausgestattet.
3. Bei einem technischen Dienst muss es sich um einen unabhängigen Dritten handeln, der mit dem Prozess des Entwurfs, der Herstellung, Lieferung oder Wartung des Motors, den er bewertet, in keinerlei Verbindung steht.

Eine Stelle, die einem Wirtschaftsverband oder einem Fachverband angehört und die solche Motoren 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. Weder ein technischer Dienst noch seine oberste Leitungsebene oder die Mitarbeiter, die für die Erfüllung von Tätigkeiten, für die sie gemäß Artikel 45 Absatz 1 benannt sind, zuständig sind, darf Konstrukteur, Hersteller, Lieferant oder Wartungsbetrieb der von ihnen zu bewertenden Motoren sein oder an diesen Tätigkeiten beteiligte Parteien vertreten. Dies schließt nicht die Verwendung von in Absatz 3 dieses Artikels genannten und bereits einer Bewertung unterzogenen Motoren, die für die Tätigkeit des technischen Dienstes nötig sind, oder die Verwendung solcher Motoren zum persönlichen Gebrauch aus.

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

5. Technische Dienste und ihre Mitarbeiter führen die Tätigkeitskategorien, für die sie benannt wurden, mit der größtmöglichen beruflichen Sorgfalt und der vorauszusetzenden fachlichen Kompetenz in dem betreffenden Bereich durch; sie dürfen keinerlei Einflussnahme, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, die sich auf ihre Beurteilung oder die Ergebnisse ihrer Bewertungsarbeit auswirken könnte, vor allem keiner Einflussnahme, die von Personen oder Personengruppen ausgeht, die ein Interesse am Ergebnis dieser Tätigkeiten haben.
6. Ein technischer Dienst muss nachweisen, dass er in der Lage ist, alle Tätigkeitskategorien, für die er gemäß Artikel 45 Absatz 1 benannt wurde, durchzuführen, indem er zur Zufriedenheit der benennenden Genehmigungsbehörde nachweist, dass er über Folgendes verfügt:

- (a) entsprechend qualifizierte und ausgebildete Mitarbeiter mit der erforderlichen Fachkenntnis sowie ausreichender einschlägiger Erfahrung, um die Aufgaben zu erfüllen;
- (b) Beschreibungen der Verfahren, die für die Tätigkeitskategorien, für die er benannt werden soll, maßgeblich sind, um so die Transparenz und die Wiederholbarkeit dieser Verfahren sicherzustellen;
- (c) Verfahren zur Durchführung der Tätigkeitskategorien, für die er benannt werden soll, unter gebührender Berücksichtigung des Grads an Komplexität der jeweiligen Technik des jeweiligen Motors und der Tatsache, ob es sich bei dem Produktionsprozess um eine Massenfertigung oder Serienproduktion handelt, und
- (d) erforderliche Mittel zur angemessenen Durchführung der Aufgaben, die mit den Tätigkeitskategorien, für die er benannt werden soll, verbunden sind, und Zugang zu allen benötigten Ausrüstungen oder Einrichtungen.

Zudem muss er gegenüber der benennenden Genehmigungsbehörde nachweisen, dass er die in den gemäß Artikel 46 erlassenen delegierten Rechtsakten aufgeführten Normen einhält, die für die Tätigkeitskategorien, für die er benannt wird, relevant sind.

7. Die Unparteilichkeit der technischen Dienste, ihrer obersten Leitungsebene und ihres Bewertungspersonals wird garantiert. Sie dürfen keine Tätigkeit ausüben, die ihre Unabhängigkeit bei der Beurteilung oder ihre Integrität im Zusammenhang mit den Tätigkeitskategorien, für die sie benannt werden, beeinträchtigen könnte.
8. Technische Dienste schließen eine Haftpflichtversicherung für ihre Tätigkeiten ab, sofern die Haftpflicht nicht aufgrund der nationalen Rechtsvorschriften vom Mitgliedstaat übernommen wird oder der Mitgliedstaat selbst unmittelbar für die Konformitätsbewertung verantwortlich ist.
9. Informationen, welche die Mitarbeiter eines technischen Dienstes bei der Durchführung ihrer Aufgaben gemäß dieser Verordnung oder einer nationalen Durchführungsvorschrift dazu erhalten, fallen unter die berufliche Schweigepflicht außer gegenüber der benennenden Genehmigungsbehörde oder im Fall anderslautender Bestimmungen der Rechtsvorschriften der Union oder des Mitgliedstaats. Eigentumsrechte werden geschützt.

#### *Artikel 44*

#### **Zweigunternehmen von technischen Diensten und Vergabe von Unteraufträgen**

1. Ein technischer Dienst darf nur mit Zustimmung der benennenden Genehmigungsbehörde einige seiner Tätigkeiten, für die er gemäß Artikel 45 Absatz 1 benannt wurde, an einen Unterauftragnehmer vergeben oder von einem Zweigunternehmen durchführen lassen.
2. Vergibt ein technischer Dienst bestimmte Aufgaben im Zusammenhang mit den Tätigkeitskategorien, für die er benannt wurde, an Unterauftragnehmer oder überträgt er diese einem Zweigunternehmen, so stellt er sicher, dass der Unterauftragnehmer oder das Zweigunternehmen die Anforderungen nach Artikel 43 erfüllt, und unterrichtet die benennende Genehmigungsbehörde entsprechend.

3. Der technische Dienst trägt die volle Verantwortung für die Arbeiten, die von seinen Unterauftragnehmern oder Zweigunternehmen ausgeführt werden, unabhängig davon, wo diese niedergelassen sind.
4. Der technische Dienst hält die einschlägigen Unterlagen über die Bewertung der Qualifikation des Unterauftragnehmers oder des Zweigunternehmens und die von ihnen ausgeführten Aufgaben für die benennende Genehmigungsbehörde bereit.

#### *Artikel 45*

##### **Benennung von technischen Diensten**

1. technische Dienste werden entsprechend ihrem Zuständigkeitsbereich für eine oder mehrere der folgenden Tätigkeitskategorien benannt:
  - (a) Kategorie A: technische Dienste, die die Prüfungen, die in dieser Verordnung genannt sind, in eigenen Einrichtungen durchführen;
  - (b) Kategorie B: technische Dienste, die die Prüfungen, die in dieser Verordnung 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.
2. Eine Genehmigungsbehörde darf für eine oder mehrere der in Absatz 1 genannten Tätigkeiten als technischer Dienst benannt werden.
3. Technische Dienste eines Drittlandes, bei denen es sich nicht um nach Artikel 45 benannte Dienste handelt, dürfen nur im Einklang mit Artikel 49 notifiziert werden, wenn die Anerkennung technischer Dienste durch ein bilaterales Abkommen zwischen der Union und dem betreffenden Drittland geregelt ist. Dies hindert einen nach dem nationalen Recht eines Mitgliedstaats gemäß Artikel 43 Absatz 2 gegründeten technischen Dienst nicht daran, Zweigunternehmen in Drittländern einzurichten, sofern diese Zweigunternehmen direkt vom benannten technischen Dienst verwaltet und überwacht werden.

#### *Artikel 46*

##### **Akkreditierte interne technische Dienste des Herstellers**

1. Ein akkreditierter interner technischer Dienst eines Herstellers darf hinsichtlich der technischen Anforderungen, für die die Selbstprüfung gemäß einem gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakt zulässig ist, lediglich als technischer Dienst für Tätigkeiten der Kategorie A benannt werden. Dieser technische Dienst stellt einen eigenen und gesonderten Teil des Unternehmens dar und darf nicht an Entwurf, Herstellung, Lieferung oder Wartung der von ihm bewerteten Motoren beteiligt sein.
2. Ein akkreditierter interner technischer Dienst erfüllt folgende Anforderungen:

- (a) Zusätzlich zu seiner Benennung durch die Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats wird er von einer nationalen Akkreditierungsstelle im Sinne des Artikels 2 Nummer 11 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 in Übereinstimmung mit den in Artikel 47 dieser Verordnung genannten Normen und im Einklang mit dem dort genannten Verfahren akkreditiert;
  - (b) der akkreditierte interne technische Dienst und seine Mitarbeiter sind organisatorisch abgrenzbar und verfügen innerhalb des Unternehmens, dem sie angehören, über Berichtverfahren, die ihre Unparteilichkeit gewährleisten, und weisen dies gegenüber der nationalen Akkreditierungsstelle nach;
  - (c) weder der akkreditierte interne technische Dienst noch seine Mitarbeiter dürfen eine Tätigkeit ausüben, die ihre Unabhängigkeit bei der Beurteilung oder ihre Integrität im Zusammenhang mit den Tätigkeitskategorien, für die sie benannt wurden, beeinträchtigen könnte;
  - (d) der akkreditierte interne technische Dienst erbringt seine Leistungen ausschließlich für das Unternehmen, dem er angehört.
3. Ein akkreditierter interner technischer Dienst muss für die Zwecke des Artikels 49 der Kommission nicht notifiziert werden; allerdings werden der benennenden Genehmigungsbehörde auf deren Verlangen von dem Unternehmen, zu dem er gehört, oder von der nationalen Akkreditierungsstelle Informationen über die Akkreditierung übermittelt.
  4. Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 55 zu erlassen, um die in Absatz 1 genannten technischen Anforderungen, für die Selbstprüfungen zulässig sind, festzulegen. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum [31. Dezember 2016] erlassen.

#### *Artikel 47*

#### **Verfahren für Leistungsnormen und die Bewertung technischer Dienste**

Um sicherzustellen, dass die technischen Dienste in allen Mitgliedstaaten dasselbe hohe Leistungsniveau aufweisen, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 55 delegierte Rechtsakte in Bezug auf die Normen, die die technischen Dienste einzuhalten haben, sowie das Verfahren zur Bewertung von technischen Diensten nach Artikel 48 und zu ihrer Akkreditierung nach Artikel 46 zu erlassen.

#### *Artikel 48*

#### **Bewertung der Fähigkeiten technischer Dienste**

1. Die benennende Genehmigungsbehörde erstellt einen Bewertungsbericht als Nachweis der Bewertung des geprüften technischen Dienstes im Hinblick auf die Einhaltung der Anforderungen dieser Verordnung und der gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte. Dieser Bericht kann eine von einer Akkreditierungsstelle erstellte Akkreditierungsbescheinigung beinhalten.
2. Die Bewertung, auf die sich der in Absatz 1 genannte Bericht stützt, wird gemäß den Bestimmungen durchgeführt, die in einem gemäß Artikel 55 erlassenen delegierten Rechtsakt festgelegt werden. Der Bewertungsbericht wird mindestens alle drei Jahre überprüft.

3. Der Bewertungsbericht wird der Kommission auf Anforderung übermittelt. Basiert die Bewertung nicht auf einer Akkreditierungsbescheinigung, die von einer nationalen Akkreditierungsstelle ausgestellt wurde und in der diese bescheinigt, dass der technische Dienst die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt, so legt die benennende Genehmigungsbehörde der Kommission die Unterlagen vor, die die Kompetenz des technischen Dienstes belegen, sowie die Vereinbarungen, die getroffen wurden, um sicherzustellen, dass der technische Dienst regelmäßig von der benennenden Genehmigungsbehörde überwacht wird und den Anforderungen dieser Verordnung und der gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte genügt.
4. Eine Genehmigungsbehörde, die gemäß Artikel 45 Absatz 2 als technischer Dienst benannt werden will, weist die Einhaltung der Vorschriften anhand einer Bewertung nach, die von Bewertern durchgeführt wird, die in keinerlei Verbindung mit der bewerteten Tätigkeit stehen. Diese Bewerter können derselben Organisation angehören, sofern sie in verwaltungstechnischer Hinsicht von dem Personal, das die bewertete Tätigkeit durchführt, getrennt sind.
5. Ein akkreditierter interner technischer Dienst hat die einschlägigen Bestimmungen dieses Artikels einzuhalten.

#### *Artikel 49*

#### **Notifizierungsverfahren**

1. Die Mitgliedstaaten melden der Kommission den Namen, die Anschrift einschließlich der E-Mail-Adresse, die Namen der zuständigen Personen und die Tätigkeitskategorien eines jeden technischen Dienstes, den sie benannt haben, sowie alle anschließenden Änderungen dieser Benennungen.
2. Ein technischer Dienst darf die Tätigkeiten gemäß Artikel 45 Absatz 1 für die benennende Genehmigungsbehörde, die für die EU-Typgenehmigung zuständig ist, nur dann durchführen, wenn er der Kommission zuvor gemäß Absatz 1 dieses Artikels benannt wurde.
3. Ein und derselbe technische Dienst kann ungeachtet der Kategorie(n) der Tätigkeiten, die er nach Artikel 45 Absatz 1 durchführen wird, von mehreren benennenden Genehmigungsbehörden benannt und von den Mitgliedstaaten dieser benennenden Genehmigungsbehörden notifiziert werden.
4. Der Kommission werden alle späteren einschlägigen Änderungen der Benennung notifiziert.
5. Ist es in Anwendung eines delegierten Rechtsakts erforderlich, eine bestimmte Organisation oder zuständige Stelle, deren Tätigkeit nicht in Artikel 45 Absatz 1 erfasst ist, aufgrund des betreffenden Rechtsakts zu benennen, so erfolgt die Benennung gemäß diesem Artikel.
6. Die Kommission veröffentlicht die Liste der nach diesem Artikel notifizierten technischen Dienste mit den dazugehörigen Angaben auf ihrer Internetseite.

#### *Artikel 50*

#### **Änderungen der Benennungen**

1. Falls eine benennende Genehmigungsbehörde feststellt oder davon unterrichtet wird, dass ein technischer Dienst die in dieser Verordnung genannten Anforderungen nicht mehr erfüllt oder dass er seinen Verpflichtungen nicht nachkommt, schränkt sie die Benennung gegebenenfalls ein, setzt sie aus oder widerruft sie, wobei sie das Ausmaß berücksichtigt, in dem diesen Anforderungen nicht genügt oder diesen Verpflichtungen nicht nachgekommen wurde. Der Mitgliedstaat, der diesen technischen Dienst notifiziert hat, unterrichtet die Kommission unverzüglich davon. Die Kommission ändert die in Artikel 49 Absatz 6 genannten veröffentlichten Informationen entsprechend ab.
2. Wird die Benennung eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen oder stellt der technische Dienst seine Tätigkeit ein, so trifft die benennende Genehmigungsbehörde die geeigneten Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass die Akten dieses technischen Dienstes von einem anderen technischen Dienst weiterbearbeitet bzw. für die benennende Genehmigungsbehörde oder für die Marktüberwachungsbehörden auf deren Verlangen bereitgehalten werden.

#### *Artikel 51*

##### **Anfechtung der Kompetenz von technischen Diensten**

1. Die Kommission untersucht alle Fälle, in denen sie die Kompetenz eines technischen Dienstes oder die dauerhafte Erfüllung der entsprechenden Anforderungen und Pflichten durch einen technischen Dienst anzweifelt oder ihr Zweifel daran zur Kenntnis gebracht werden.
2. Der Mitgliedstaat der benennenden Genehmigungsbehörde erteilt der Kommission auf Ersuchen sämtliche Auskünfte über die Grundlage für die Benennung oder die Aufrechterhaltung der Benennung des betreffenden technischen Dienstes.
3. Die Kommission stellt sicher, dass alle im Verlauf ihrer Untersuchungen erlangten sensiblen Informationen vertraulich behandelt werden.
4. Stellt die Kommission fest, dass ein technischer Dienst die Anforderungen für seine Benennung nicht oder nicht mehr erfüllt, setzt sie den Mitgliedstaat der benennenden Genehmigungsbehörde davon in Kenntnis, um in Zusammenarbeit mit diesem Mitgliedstaat die erforderlichen Korrekturmaßnahmen festzulegen, und fordert diesen Mitgliedstaat auf, diese Korrekturmaßnahmen zu treffen, erforderlichenfalls einschließlich des Widerrufs der Benennung.

#### *Artikel 52*

##### **Verpflichtungen der technischen Dienste in Bezug auf ihre Tätigkeit**

1. Technische Dienste führen die Tätigkeiten der Kategorien, für die sie benannt wurden, für die benennende Genehmigungsbehörde im Einklang mit den Bewertungs- und Prüfverfahren gemäß dieser Verordnung und deren delegierten Rechtsakten durch.

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

2. Ein technischer Dienst muss stets
  - (a) seiner benennenden Genehmigungsbehörde gestatten, den technischen Dienst gegebenenfalls bei der Konformitätsbewertung zu beaufsichtigen, und
  - (b) seiner benennenden Genehmigungsbehörde unbeschadet des Artikels 43 Absatz 9 und des Artikels 53 auf Anforderung Informationen über seine unter den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallenden Tätigkeitskategorien bereitstellen.
3. Stellt ein technischer Dienst fest, dass ein Hersteller die Anforderungen dieser Verordnung nicht erfüllt hat, so teilt er dies der benennenden Genehmigungsbehörde mit, damit diese vom Hersteller verlangt, angemessene Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, und erst dann einen EU-Typgenehmigungsbogen ausstellt, wenn die angemessenen Korrekturmaßnahmen zur Zufriedenheit der Genehmigungsbehörde getroffen worden sind.
4. Wurde bereits ein EU-Typgenehmigungsbogen ausgestellt und stellt ein für eine benennende Genehmigungsbehörde tätiger technischer Dienst im Rahmen der Überwachung der Übereinstimmung der Produktion fest, dass ein Motor die Anforderungen dieser Verordnung nicht mehr erfüllt, so teilt er dies der benennenden Genehmigungsbehörde mit. Die Genehmigungsbehörde ergreift die in Artikel 25 vorgesehenen geeigneten Maßnahmen.

#### *Artikel 53*

#### **Informationspflichten der technischen Dienste**

1. Die technischen Dienste melden ihrer benennenden Genehmigungsbehörde:
  - (a) jede festgestellte Nichtübereinstimmung, die eine Verweigerung, Einschränkung, Aussetzung oder Rücknahme eines EU-Typgenehmigungsbogens erfordern könnte;
  - (b) alle Umstände, die Folgen für den Geltungsbereich oder die Bedingungen ihrer Benennung haben;
  - (c) jedes Auskunftsersuchen über ihre Tätigkeiten, das sie von einer Marktüberwachungsbehörde erhalten haben.
2. Auf Verlangen ihrer benennenden Genehmigungsbehörde legen die technischen Dienste Informationen über die Tätigkeiten im Rahmen ihrer Benennung und alle ihre anderen Tätigkeiten vor, einschließlich grenzüberschreitender Tätigkeiten und Vergabe von Unteraufträgen.

### **KAPITEL XIII**

### ***DURCHFÜHRUNGSRECHTSAKTE UND DELEGIERTE RECHTSAKTE***

#### *Artikel 54*

#### **Ausschussverfahren**

1. Die Kommission wird von dem „Technischen Ausschuss – Kraftfahrzeuge“, der nach Artikel 40 Absatz 1 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

#### *Artikel 55*

#### **Ausübung der Befugnisübertragung**

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 3, Artikel 17 Absatz 5, Artikel 18 Absatz 2, Artikel 23 Absatz 11, Artikel 24 Absatz 4, Artikel 25 Absatz 6, Artikel 31 Absatz 5, Artikel 32 Absatz 5, Artikel 40 Absatz 4, Artikel 41 Absatz 5, Artikel 46 Absatz 4 und Artikel 47 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren vom [Datum des Inkrafttretens einfügen] an übertragen.
3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 3, Artikel 17 Absatz 5, Artikel 18 Absatz 2, Artikel 23 Absatz 11, Artikel 24 Absatz 4, Artikel 25 Absatz 6, Artikel 31 Absatz 5, Artikel 32 Absatz 5, Artikel 40 Absatz 4, Artikel 41 Absatz 5, Artikel 46 Absatz 4 und Artikel 47 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 3, Artikel 17 Absatz 5, Artikel 18 Absatz 2, Artikel 23 Absatz 11, Artikel 24 Absatz 4, Artikel 25 Absatz 6, Artikel 31 Absatz 5, Artikel 32 Absatz 5, Artikel 40 Absatz 4, Artikel 41 Absatz 5, Artikel 46 Absatz 4 und Artikel 47 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

## KAPITEL XIV

### SCHLUSSBESTIMMUNGEN

#### *Artikel 56*

#### **Sanktionen**

1. Die Mitgliedstaaten sehen für Verstöße von Wirtschaftsakteuren oder Originalgeräteherstellern gegen diese Verordnung Sanktionen vor. Sie ergreifen alle notwendigen Maßnahmen, um die Durchführung dieser Sanktionen sicherzustellen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften bis zum [Datum einfügen: zwei Jahre nach Inkrafttreten] mit und melden der Kommission unverzüglich spätere Änderungen.
2. Zu den Verstößen, die Sanktionen nach sich ziehen, gehören
  - (a) die Abgabe falscher Erklärungen, insbesondere während Genehmigungsverfahren, Verfahren, die zu einem Rückruf führen, oder Verfahren im Zusammenhang mit Ausnahmen;
  - (b) die Fälschung von Prüfergebnissen für die EU-Typgenehmigung oder die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge;
  - (c) die Vorenthaltung von Daten oder technischen Spezifikationen, die zu einem Rückruf, einer Verweigerung oder einem Entzug der EU-Typgenehmigung führen könnten;
  - (d) die Verwendung von Umgehungsstrategien;
  - (e) die Weigerung, Informationen zugänglich zu machen;
  - (f) die Bereitstellung auf dem Markt von genehmigungspflichtigen Motoren ohne Genehmigung oder mit Fälschung von Dokumenten oder Kennzeichnungen in dieser Absicht;
  - (g) das Inverkehrbringen von Übergangsmotoren sowie von Maschinen und Geräten, in denen diese Motoren unter Verstoß gegen die Ausnahmebedingungen eingebaut sind;
  - (h) die Verletzung der in Artikel 4 aufgeführten Beschränkungen des Einsatzes des Motors;
  - (i) Änderungen an dem Motor mit dem Ergebnis, dass der Motor nicht mehr mit den Spezifikationen seiner Typgenehmigung übereinstimmt;
  - (j) der Einbau eines Motors in eine Maschine oder ein Gerät, die bzw. das für einen anderen Einsatzzweck als den ausschließlich Einsatzzweck laut Artikel 4 bestimmt ist;
  - (k) das Inverkehrbringen eines Motors gemäß Artikel 32 Absatz 4 für den Einsatz in einer anderen als der in jenem Artikel vorgesehenen Anwendung.

*Artikel 57***Übergangsbestimmungen**

1. Unbeschadet der Bestimmungen in den Kapiteln II und III führt diese Verordnung vor den in Anhang III aufgeführten Daten für das Inverkehrbringen von Motoren nicht zur Ungültigkeit gleich welcher EU-Typgenehmigung.
2. Die Genehmigungsbehörden dürfen bis zu den in Anhang III aufgeführten verbindlichen Daten für die EU-Typgenehmigung von Motoren weiterhin Typgenehmigungen gemäß den einschlägigen, am Tage des Inkrafttretens dieser Verordnung geltenden Rechtsvorschriften erteilen.
3. Abweichend von dieser Verordnung dürfen Motoren, für die bereits gemäß den einschlägigen, am Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung geltenden Rechtsvorschriften eine EU-Typgenehmigung erteilt wurde oder die von der Zentralen Kommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) als ZKR Stufe II im Rahmen der Mannheimer Rheinschifffahrtsakte angenommenen Anforderungen erfüllen, weiterhin bis zu den in Anhang III aufgeführten Daten für das Inverkehrbringen von Motoren in Verkehr gebracht werden.

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

4. Motoren, für die am Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung keine Typgenehmigung auf Unionsebene erforderlich war, dürfen bis zu den in Anhang III aufgeführten Daten für das Inverkehrbringen von Motoren weiterhin in Verkehr gebracht werden.
5. Unbeschadet der Artikel 5 Absatz 3 und 17 Absatz 2 dürfen Übergangsmotoren und gegebenenfalls auch die Maschinen und Geräte, in die diese Übergangsmotoren eingebaut werden, während des Übergangszeitraums weiterhin in Verkehr gebracht werden, sofern das Produktionsdatum der Maschine oder des Gerätes, in die bzw. das der Übergangsmotor eingebaut wird, früher als ein Jahr nach dem Beginn des Übergangszeitraums liegt.

Für Maschinen der Klasse NRE gestatten die Mitgliedstaaten Originalgeräteherstellern mit einer jährlichen Gesamtproduktion von weniger als 50 Einheiten nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte mit Verbrennungsmotoren eine Verlängerung des Übergangszeitraums und des in Unterabsatz 1 genannten zusätzlichen Zeitraums von einem Jahr. Für die Zwecke der Berechnung der in diesem Absatz genannten jährlichen Gesamtproduktion werden alle von derselben natürlichen oder juristischen Personen beherrschten Originalgerätehersteller als ein einziger Originalgerätehersteller angesehen.

6. Vorbehaltlich der Bestimmungen in Absatz 5 dürfen Übergangsmotoren in Verkehr gebracht werden, die mit Motorentypen oder Motorenfamilien übereinstimmen, deren EU-Typgenehmigung gemäß Artikel 29 Absatz 2 Buchstabe a nicht mehr gültig ist, sofern:
  - (a) für diese Motoren zum Zeitpunkt ihrer Produktion eine gültige EU-Typgenehmigung vorlag und sie nicht vor Auslaufen der EU-Typgenehmigung in Verkehr gebracht wurden oder

- (b) diese Motoren am Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung keiner Regelung auf Unionsebene unterlagen.
7. Absatz 6 gilt nur für einen Zeitraum von:
- (a) 18 Monaten nach dem in Anhang III aufgeführten Datum für das Inverkehrbringen der Motoren in dem Fall, der in Absatz 5 Unterabsatz 1 dargestellt ist;
  - (b) 30 Monaten nach dem in Anhang III aufgeführten Datum für das Inverkehrbringen der Motoren in dem Fall, der in Absatz 5 Unterabsatz 2 dargestellt ist.
8. Die Hersteller stellen sicher, dass Übergangsmotoren mit der Angabe des Produktionsdatums gekennzeichnet sind. Diese Angabe kann an dem gesetzlich vorgeschriebenen Schild des Motors angebracht oder auf ihm eingetragen werden.

#### *Artikel 58*

##### **Bericht**

1. Bis zum 31. Dezember 2021 unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission über die Anwendung der in dieser Verordnung vorgesehenen EU-Typgenehmigungsverfahren.
2. Auf der Grundlage der nach Absatz 1 übermittelten Informationen legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2022 einen Bericht über die Anwendung dieser Verordnung vor.

#### *Artikel 59*

##### **Überprüfung**

1. Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2020 einen Bericht über:
  - (a) die Bewertung des zusätzlichen Potenzials zur Verminderung von Schadstoffemissionen auf der Grundlage verfügbarer technischer Lösungen und einer Kosten-Nutzen-Analyse;
  - (b) Die Ermittlung möglicherweise erheblicher Schadstoffarten, die gegenwärtig vom Anwendungsbereich der Verordnung nicht erfasst werden.
2. Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum Mittwoch, 31. Dezember 2025 einen Bericht über:
  - (a) die Inanspruchnahme der in Artikel 32 Absätze 3 und 4 vorgesehenen Ausnahmeklauseln;
  - (b) die Beobachtung der Ergebnisse der in Artikel 18 aufgeführten Emissionsprüfungen und die sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen.
3. Der in den Absätzen 1 und 2 genannte Bericht beruht auf einer Konsultation der maßgeblichen Interessenträger und berücksichtigt die bestehenden einschlägigen europäischen und internationalen Normen. Er wird gegebenenfalls von Gesetzgebungsvorschlägen begleitet.

*Artikel 60***Aufhebung**

Ungeachtet des Artikels 57 Absätze 1 bis 4 wird die Richtlinie 97/689/EG mit Wirkung zum 1. Januar 2017 aufgehoben.

*Artikel 61***Inkrafttreten und Anwendung**

1. Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
2. Sie gilt vom 1. Januar 2017 an.

Von dem in Absatz 1 genannten Datum an dürfen die nationalen Behörden einen Antrag eines Herstellers auf Erteilung einer EU-Typgenehmigung für einen neuen Motorentyp oder eine neue Motorenfamilie nicht ablehnen oder deren Inverkehrbringen verbieten, wenn der Motor oder die Motorenfamilie die Anforderungen in den Kapiteln II, III, IV und VIII erfüllt.

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*    *Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*                                    *Der Präsident*



Brüssel, den 25.9.2014  
COM(2014) 581 final

ANNEXES 1 to 6

## **ANHÄNGE**

**des**

**Vorschlags für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND  
DES RATES**

**über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte und die  
Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr  
bestimmte mobile Maschinen und Geräte**

{SWD(2014) 281 final}

{SWD(2014) 282 final}

**ANHÄNGE***ANHANG I***Definition der in Artikel 4 genannten Motoren-Unterklassen**

Tabelle I-1: Unterklassen der Motorenklasse NRE laut Definition in Artikel 4 Nummer 1

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
NRE	SZ	variabel	$0 < P < 8$	NRE-v-1	Nennleistung
	SZ		$8 \leq P < 19$	NRE-v-2	
	SZ		$19 \leq P < 37$	NRE-v-3	
	SZ		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4	
	alle		$56 \leq P < 130$	NRE-v-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6	
			$P > 560$	NRE-v-7	
	SZ	konstant	$0 < P < 8$	NRE-c-1	Nennwert der Nutzleistung
	SZ		$8 \leq P < 19$	NRE-c-2	
	SZ		$19 \leq P < 37$	NRE-c-3	
	SZ		$37 \leq P < 56$	NRE-c-4	
	alle		$56 \leq P < 130$	NRE-c-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-c-6	
			$P > 560$	NRE-c-7	

Tabelle I-2: Unterklasse der Motorenklasse NRG laut Definition in Artikel 4 Nummer 2

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
NRG	alle	variabel	$P > 560$	NRG-v-1	Nennleistung
		konstant	$P > 560$	NRG-c-1	Nennwert der Nutzleistung

Tabelle I-3: Unterklasse der Motorenklasse NRSh laut Definition in Artikel 4 Nummer 3

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Leistungsbe- reich (kW)	Hubraum (cm <sup>3</sup> )	Unterklasse	Bezugslei- stung
NRSh	FZ	variabel oder konstant	0<P<19	HR<50	NRSh-v-1a	Nennleis- tung
				SV<50	NRSh-v-1b	

Tabelle I-4: Unterklassen der Motorenklasse NRS laut Definition in Artikel 4 Nummer 4

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Leistungsbe- reich (kW)	Hubraum (cm <sup>3</sup> )	Unterklas- se	Bezugslei- stung	
NRS	FZ	variabel, Nennrehza- hl; oder konstant	0<P<19	80≤SV<225	NRS-vr-1a	Nennleis- tung	
				SV<225	NRS-vr-1b		
				80≤SV<225	NRS-vi-1a		
				SV<225	NRS-vi-1b		
		variabel oder konstant	19≤P<30	SV≤1000	NRS-v-2a	Nennleis- tung	
				SV>1000	NRS-v-2b		
			30≤P<56	alle		NRS-v-3	Nennleis- tung

Als Motoren < 19 kW mit HR < 80 cm<sup>3</sup> in anderen als handgeführten Maschinen sind Motoren der Klasse NRSh zu verwenden.

Tabelle I-5: Unterklassen der Motorenklasse IWP laut Definition in Artikel 4 Nummer 5

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	Bezugslei- stung
IWP	alle	variabel	37≤P<75	IWP-v-1	Nennleistung
			75≤P<130	IWP-v-2	
			130≤P<300	IWP-v-3	
			300≤P<1000	IWP-v-4	
			P≥1000	IWP-v-5	
		konstant	37≤P<75	IWP-c-1	Nennwert der Nutzleistung
			75≤P<130	IWP-c-2	
			130≤P<300	IWP-c-3	
			300≤P<1000	IWP-c-4	

			$P \geq 1000$	IWP-c-5	
--	--	--	---------------	---------	--

Table I-6: Unterklassen der Motorenklasse IWA laut Definition in Artikel 4 Nummer 6

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
IWA	alle	variabel	$560 \leq P < 1000$	IWA-v-1	Nennleistung
			$P \geq 1000$	IWA-v-2	
		konstant	$560 \leq P < 1000$	IWA-c-1	Nennwert der Nutzleistung
			$P \geq 1000$	IWA-c-2	

Tabelle I-7: Unterklassen der Motorenklasse RLL laut Definition in Artikel 4 Nummer 7

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
RLL	alle	variabel	$P > 0$	RLL-v-1	Nennleistung
		konstant	$P > 0$	RLL-c-1	Nennwert der Nutzleistung

Table I-8: Unterklassen der Motorenklasse RLR laut Definition in Artikel 4 Nummer 8

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
RLR	alle	variabel	$P > 0$	RLR-v-1	Nennleistung
		konstant	$P > 0$	RLR-c-1	Nennwert der Nutzleistung

Tabelle I-9: Unterklassen der Motorenklasse SMB laut Definition in Artikel 4 Nummer 9

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
SMB	FZ	variabel oder konstant	$P > 0$	SMB-v-1	Nennleistung

Tabelle I-10: Unterklassen der Motorenklasse ATS laut Definition in Artikel 4 Nummer 10

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Leistungsbereich	Unterklasse	Bezugsleistung

	<b>g</b>		<b>ch (kW)</b>		
ATS	FZ	variabel oder konstant	$P > 0$	ATS-v-1	Nennleistung

## ANHANG II

## Emissionsgrenzwerte gemäß Artikel 17 Absatz 2

Tabelle II-1 Emissionsgrenzwerte für die Motorenklasse NRE laut Definition in Artikel 4 Nummer 1

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbe- reich	Art der Motorzü- ndung	CO	HC	NO <sub>x</sub>	Partike- lmasse	PZ	A
				g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Stufe V	NRE-v-1 NRE-c-1	0<P<8	SZ	8,00	(HC+NO <sub>x</sub> ≤7,50)		0,40 <sup>1)</sup>	-	1,10
Stufe V	NRE-v-2 NRE-c-2	8≤P<19	SZ	6,60	(HC+NO <sub>x</sub> ≤7,50)		0,40	-	1,10
Stufe V	NRE-v-3 NRE-c-3	19≤P<37	SZ	5,00	(HC+NO <sub>x</sub> ≤4,70)		0,015	1x10 <sup>12</sup>	1,10
Stufe V	NRE-v-4 NRE-c-4	37≤P<56	SZ	5,00	(HC+NO <sub>x</sub> ≤4,70)		0,015	1x10 <sup>12</sup>	1,10
Stufe V	NRE-v-5 NRE-c-5	56≤P<130	alle	5,00	0,19	0,40	0,015	1x10 <sup>12</sup>	1,10
Stufe V	NRE-v-6 NRE-c-6	130≤P≤560	alle	3,50	0,19	0,40	0,015	1x10 <sup>12</sup>	1,10
Stufe V	NRE-v-7 NRE-c-7	P>560	alle	3,50	0,19	3,50	0,045	-	6,00

<sup>1)</sup> 0,6 für luftgekühlte Motoren mit Direkteinspritzung und Handstarter.

Tabelle II-2: Emissionsgrenzwerte für die Motorenklasse NRG laut Definition in Artikel 4 Nummer 2

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbe- reich	Art der Motorzü- ndung	CO	HC	NO <sub>x</sub>	Partike- lmasse	PZ	A
				g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Stufe V	NRG-v-1 NRG-c-1	P>560	alle	3,50	0,19	0,67	0,035	-	6,00

Tabelle II-3: Emissionsgrenzwerte für die Motorenklasse NRSh laut Definition in Artikel 4 Nummer 3

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Motorzündung	CO	HC + NO <sub>x</sub>
		kW		g/kWh	g/kWh
Stufe V	NRSh-v-1a	0<P<19	FZ	805	50
Stufe V	NRSh-v-1b			603	72

Tabelle II-4: Emissionsgrenzwerte für die Motorenklasse NRS laut Definition in Artikel 4 Nummer 4

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Motorzündung	CO	HC + NO <sub>x</sub>
		kW		g/kWh	g/kWh
Stufe V	NRS-vr-1a NRS-vi-1a	0<P<19	FZ	610	10
Stufe V	NRS-vr-1b NRS-vi-1b			610	8
Stufe V	NRS-v-2a	19≤P≤30		610	8
Stufe V	NRS-v-2b NRS-v-3	19≤P<56		4,40*	2,70*

\*Wahlweise stattdessen auch jede Kombination von Werten, die die Gleichung  $(HC+NO_x) \times CO^{0,784} \leq 8,57$  sowie die folgenden Bedingungen:  $CO \leq 20,6$  g/kWh und  $(HC+NO_x) \leq 2,7$  g/kWh erfüllt.

Tabelle II-5: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse IWP laut Definition in Artikel 4 Nummer 5

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbe- reich	Art der Motorzü- ndung	CO	HC	NO <sub>x</sub>	PM- Masse	PZ	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Stufe V	IWP-v-1 IWP-c-1	37≤P<75	alle	5,00	(HC+NO <sub>x</sub> ≤4,70)		0,30	-	6,00
Stufe V	IWP-v-2 IWP-c-2	75≤P<130	alle	5,00	(HC+NO <sub>x</sub> ≤5,40)		0,14	-	6,00
Stufe V	IWP-v-3 IWP-c-3	130≤P<300	alle	3,50	1,00	2,10	0,11	-	6,00

Stufe V	IWP-v-4 IWP-c-4	$300 \leq P < 1000$	alle	3,50	0,19	1,20	0,02	$1 \times 10^{12}$	6,00
Stufe V	IWP-v-5 IWP-c-5	$P > 1000$	alle	3,50	0,19	0,40	0,01	$1 \times 10^{12}$	6,00

Tabelle II-6: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse IWA laut Definition in Artikel 4 Nummer 6

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbe- reich	Art der Motorzü- ndung	CO	HC	NO <sub>x</sub>	PM- Masse	PZ	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Stufe V	IWA-v-1 IWA-c-1	$560 \leq P < 1000$	alle	3,50	0,19	1,20	0,02	$1 \times 10^{12}$	6,00
Stufe V	IWA-v-2 IWA-c-2	$P \geq 1000$	alle	3,50	0,19	0,40	0,01	$1 \times 10^{12}$	6,00

Tabelle II-7: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse RLL laut Definition in Artikel 4 Nummer 7

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbe- reich	Art der Motorzü- ndung	CO	HC	NO <sub>x</sub>	PM- Masse	PZ	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Stufe V	RLL-c-1 RLL-v-1	$P > 0$	alle	3,50	$(HC + NO_x \leq 4,00)$		0,025	-	6,00

Tabelle II-8: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse RLR laut Definition in Artikel 4 Nummer 8

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbe- reich	Art der Motorzü- ndung	CO	HC	NO <sub>x</sub>	PM- Masse	PZ	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Stufe V	RLR-c-1 RLR-v-1	$P > 0$	alle	3,50	0,19	2,00	0,015	$1 \times 10^{12}$	6,00

Tabelle II-9: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse SMB laut Definition in Artikel 4 Nummer 9

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Motorzündung	CO	NO <sub>x</sub>	HC
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh
Stufe V	SMB-v-1	P>0	FZ	275	-	75

Tabelle II-10: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse ATS laut Definition in Artikel 4 Nummer 10

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Motorzündung	CO	HC + NO <sub>x</sub>
		kW		g/kWh	g/kWh
Stufe V	ATS-v-1	P>0	FZ	400	8

**Besondere Bestimmungen über die Grenzwerte für Kohlenwasserstoffe (HC) für Motoren, die ausschließlich oder zum Teil mit Gas betrieben werden**

1. Für die Unterklassen, für die ein A-Faktor definiert ist, wird der in der Tabelle angegebene Grenzwert für ausschließlich oder zum Teil mit Gas betriebene Motoren durch den mit folgender Formel berechneten Grenzwert ersetzt:

$$HC = 0,19 + (1,5 \cdot A \cdot GEV)$$

wobei GEV das durchschnittliche Gas-Energie-Verhältnis während des jeweiligen Zyklus ist. Wenn sowohl ein stationärer als auch ein dynamischer Prüfzyklus anzuwenden ist, wird das GEV mit dem dynamischen Warmstart-Prüfzyklus ermittelt. Wenn mehr als ein stationärer Prüfzyklus anzuwenden ist, wird das durchschnittliche GEV für jeden Zyklus einzeln ermittelt.

Ist der berechnete Grenzwert für HC höher als der Wert von  $0,19 + A$ , wird der Grenzwert für HC auf  $0,19 + A$  festgelegt.

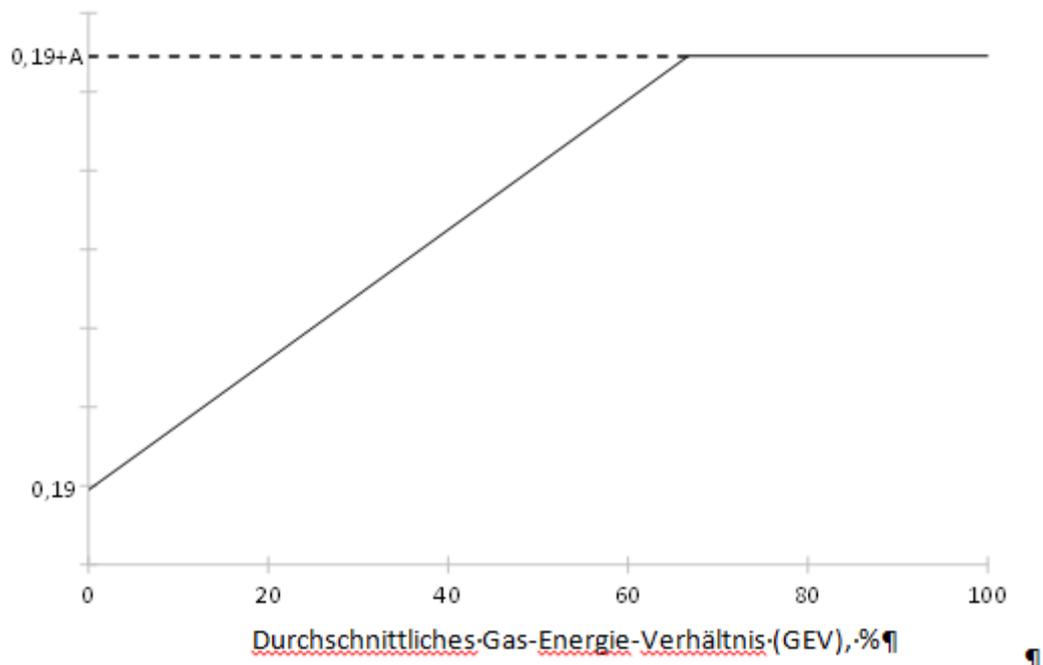


Abbildung 1: Schematische Darstellung des HC-Emissionsgrenzwertes in Abhängigkeit vom durchschnittlichen Gas-Energie-Verhältnis (GEV)

2. Für Unterklassen mit einem kombinierten Grenzwert für HC und  $\text{NO}_x$  wird der kombinierte Grenzwert für HC und  $\text{NO}_x$  um 0,19 g/kWh vermindert und gilt nur für  $\text{NO}_x$ .
3. Für Motoren, die nicht mit Gas betrieben werden, wird die Formel nicht angewendet.

## ANHANG III

### Zeitplan die Anwendung dieser Verordnung in Bezug auf EU-Typgenehmigungen und das Inverkehrbringen

Tabelle III-1 Daten der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse NRE

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbe reich (kW)	Unterklas se	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU- Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen von Motoren
NRE	SZ	0<P<8	NRE-v-1 NRE-c-1	1. Januar 2018	1. Januar 2019
		8≤P<19	NRE-v-2 NRE-c-2		
	SZ	19≤P<37	NRE-v-3 NRE-c-3	1. Januar 2018	1. Januar 2019
		37≤P<56	NRE-v-4 NRE-c-4		
	alle	56≤P<130	NRE-v-5 NRE-c-5	1. Januar 2019	1. Januar 2020
		130≤P≤560	NRE-v-6 NRE-c-6	1. Januar 2018	1. Januar 2019
		P>560	NRE-v-7 NRE-c-7	1. Januar 2018	1. Januar 2019

Tabelle III-2: Daten der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse NRG

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbe reich (kW)	Unterklas se	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU- Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen von Motoren
NRG	alle	P>560	NRG-v-1 NRG-c-1	1. Januar 2018	1. Januar 2019

Tabelle III-3: Daten der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse NRSh

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbe reich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf
--------	-----------------	------------------------	-------------	---

	g			die EU-Typgenehmigung von Motoren	
				die EU-Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen von Motoren
NRSh	FZ	0<P<19	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	1. Januar 2018	1. Januar 2019

Tabelle III-4: Daten der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse NRS

Klasse	Art der Zündung	Leistungsreich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU-Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen von Motoren
NRS	FZ	0<P<56	NRS-vr-1a NRS-vi-1a NRS-vr-1b NRS-vi-1b NRS-v-2a NRS-v-2b NRS-v-3	1. Januar 2018	1. Januar 2019

Tabelle III-5: Daten der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse IWP

Klasse	Art der Zündung	Leistungsreich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU-Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen von Motoren
IWP	alle	37<P<300	IWP-v-1 IWP-c-1 IWP-v-2 IWP-c-2 IWP-v-3 IWP-c-3	1. Januar 2018	1. Januar 2019
		300≤P<1000	IWP-v-4 IWP-c-4	1. Januar 2019	1. Januar 2020

		$P \geq 1000$	IWP-v-5 IWP-c-5	1. Januar 2020	1. Januar 2021
--	--	---------------	--------------------	----------------	----------------

Tabelle III-6: Daten der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse IWA

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU- Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen von Motoren
IWA	alle	$560 \leq P < 1000$	IWA-v-1 IWA-c-1	1. Januar 2019	1. Januar 2020
		$P \geq 1000$	IWA-v-2 IWA-c-2	1. Januar 2020	1. Januar 2021

Tabelle III-7: Daten der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse RLL

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU- Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen von Motoren
RLL	alle	$P > 0$	RLL-v-1 RLL-c-1	1. Januar 2020	1. Januar 2021

Tabelle III-8: Daten der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse RLR

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU- Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen von Motoren
RLR	alle	$P > 0$	RLR-v-1 RLR-c-1	1. Januar 2020	1. Januar 2021

Tabelle III-9: Daten der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse SMB

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbe	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf
--------	-----------------	-------------	-------------	--

	<b>g</b>	<b>reich (kW)</b>			
				<b>die EU-Typgenehmigung von Motoren</b>	<b>das Inverkehrbringen von Motoren</b>
SMB	FZ	P>0	SMB-v-1	1. Januar 2018	1. Januar 2019

Tabelle III-10: Daten der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse ATS

<b>Klasse</b>	<b>Art der Zündung</b>	<b>Leistungsreich (kW)</b>	<b>Unterklasse</b>	<b>Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf</b>	
				<b>die EU-Typgenehmigung von Motoren</b>	<b>das Inverkehrbringen von Motoren</b>
ATS	FZ	P>0	ATS-v-1	1. Januar 2018	1. Januar 2019

ANHANG IV

**Stationäre Prüfzyklen für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte (NRSC)**

Tabelle IV-1: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse NRE

Klasse	Drehzahlregelung	Zweck		NRSC
NRE	variabel	Motor mit veränderlicher Drehzahl und einer Bezugsleistung von weniger als 19 kW	NRE-v-1 NRE-v-2	G2 oder C1
		Motor mit veränderlicher Drehzahl und einer Bezugsleistung von 19 kW oder mehr, aber nicht mehr als 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	C1
		Motor mit veränderlicher Drehzahl und einer Bezugsleistung über 560 kW	NRE-v-7	C1
	konstant	Motor mit konstanter Drehzahl	NRE-c-1 NRE-c-2 NRE-c-3 NRE-c-4 NRE-c-5 NRE-c-6 NRE-c-7	D2

Tabelle IV-2: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse NRG

Klasse	Drehzahlregelung	Zweck		NRSC
NRG	variabel	Motor mit veränderlicher Drehzahl für einen Generatorsatz	NRG-v-1	C1
	konstant	Motor mit konstanter Drehzahl für einen Generatorsatz	NRG-c-1	D2

Tabelle IV-3: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse NRSh

Klasse	Drehzahlregelung	Zweck		NRSC
NRSh	variabel oder konstant	Motor mit einer Bezugsleistung von höchstens 19 kW für den Einsatz in handgeführten Maschinen	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	G3

Tabelle IV-4: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse NRS

Klasse	Drehzahlregelung	Zweck		NRSC

NRS	variabel Zwischendrehzahl	Motor mit veränderlicher Drehzahl und einer Bezugsleistung von höchstens 19 kW für Anwendungen mit <u>Zwischendrehzahl</u>	NRS-vi-1a NRS-vi-1b	G1
	variabel, Nenn Drehzahl; oder konstant	Motor mit veränderlicher Drehzahl und einer Bezugsleistung von höchstens 19 kW für Anwendungen mit <u>Nenn Drehzahl</u> ; Motor mit konstanter Drehzahl und einer Bezugsleistung von höchstens 19 kW	NRS-vr-1a NRS-vr-1b	G2
	variabel oder konstant	Motor mit einer Bezugsleistung zwischen 19 kW und 30 kW bei einem Gesamthubraum von weniger als 1 l	NRS-v-2a	G2
		Motor mit einer Bezugsleistung über 19 kW, jedoch nicht mit einer Bezugsleistung zwischen 19 kW und 30 kW bei einem Gesamthubraum von weniger als 1 l	NRS-v-2b NRS-v-3	C2

Tabelle IV-5: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse IWP

Klasse	Drehzahl regelung	Zweck		NRSC
IWP	variabel	Antriebsmotoren mit konstanter Drehzahl, die Propeller mit fester Blattsteigung antreiben	IWP-v-1 IWP-v-2 IWP-v-3 IWP-v-4 IWP-v-5	E3
	konstant	Antriebsmotoren mit variabler Drehzahl, die einen Verstellpropeller oder einen elektrisch gekoppelten Propeller antreiben	IWP-c-1 IWP-c-2 IWP-c-3 IWP-c-4 IWP-c-5	E2

Tabelle IV-6: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse IWA

Klasse	Drehzahl regelung	Zweck		NRSC
IWA	variabel	Motoren mit variabler Drehzahl und einer Bezugsleistung über 560 kW zum Einsatz als Hilfsmotor auf Binnenschiffen	IWA-v-1 IWA-v-2	C1
	konstant	Motoren mit konstanter Drehzahl und einer Bezugsleistung über 560 kW zum Einsatz als Hilfsmotor auf Binnenschiffen	IWA-c-1 IWA-c-2	D2

Tabelle IV-7: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse RLL

Klasse	Drehzahl regelung	Zweck		NRSC

RLL	variabel	Motor mit variabler Drehzahl zum Antrieb von Lokomotiven	RLL-v-1	F
	konstant	Motor mit konstanter Drehzahl zum Antrieb von Lokomotiven	RLL-c-1	D2

Tabelle IV-8: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse RLR

Klasse	Drehzahl regelung	Zweck		NRSC
RLR	variabel	Motor mit variabler Drehzahl zum Antrieb von Triebwagen	RLR-v-1	C1
	konstant	Motor mit konstanter Drehzahl zum Antrieb von Triebwagen	RLR-c-1	D2

Tabelle IV-9: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse SMB

Klasse	Drehzahl regelung	Zweck		NRSC
SMB	variabel oder konstant	Motoren zum Antrieb von Motorschlitten	SMB-v-1	H

Tabelle IV-10: NRSC-Prüfzyklus für Motoren der Klasse ATS

Klasse	Drehzahl regelung	Zweck		NRSC
ATS	variabel oder konstant	Motoren zum Antrieb von ATV oder SbS	ATS-v-1	G1

**Dynamische Prüfzyklen für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte**

Tabelle IV-11: Dynamische Prüfzyklen für nicht für den Straßenverkehr bestimmte Motoren der Klasse NRE

Klasse	Drehzahl regelung	Zweck		
NRE	variabel	Motor mit veränderlicher Drehzahl und einer Bezugsleistung von 19 kW oder mehr, aber nicht mehr als 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	NRTC

Tabelle IV-12: Dynamische Prüfzyklen für nicht für den Straßenverkehr bestimmte Motoren der Klasse NRS<sup>(1)</sup>

Klasse	Drehzahl regelung	Zweck		
NRS	variabel oder konstant	Motor mit einer Bezugsleistung über 19 kW, jedoch nicht mit einer Bezugsleistung zwischen 19 kW und 30 kW bei einem Gesamthubraum von weniger als 1 l	NRS-v-2b NRS-v-3	LSI- NRTC

<sup>(1)</sup> Nur anwendbar auf Motoren mit einer Höchstprüfdrehzahl von  $\leq 3400 \text{ min}^{-1}$ .

ANHANG V

Emissions-Dauerhaltbarkeitsperioden gemäß Artikel 24 Absatz 1

Tabelle V-1: Emissions-Dauerhaltbarkeitsperioden (EDP) für die Motorenklasse

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
NRE	SZ	variabel	$0 < P < 8$	NRE-v-1	3000
	SZ		$8 \leq P < 19$	NRE-v-2	
	SZ		$19 \leq P < 37$	NRE-v-3	5000
	SZ		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4	8000
	alle		$56 \leq P < 130$	NRE-v-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6	
			$P > 560$	NRE-v-7	
	SZ	konstant	$0 < P < 8$	NRE-c-1	3000
	SZ		$8 \leq P < 19$	NRE-c-2	
	SZ		$19 \leq P < 37$	NRE-c-3	
	SZ		$37 \leq P < 56$	NRE-c-4	8000
	alle		$56 \leq P < 130$	NRE-c-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-c-6	
			$P > 560$	NRE-c-7	

Tabelle V-2: Emissions-Dauerhaltbarkeitsperiode (EDP) für die Motorenklasse

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
NRG	alle	konstant	$P > 560$	NRG-v-1	8000
		variabel		NRG-c-1	

Tabelle V-3: Emissions-Dauerhaltbarkeitsperiode (EDP) für die Motorenklasse NRSh

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Leistungsreich (kW)	Hubraum (cm <sup>3</sup> )	Unterklasse	EDP (Stunden)
--------	-----------------	------------------	---------------------	----------------------------	-------------	---------------

NRSh	FZ	variabel oder konstant	0<P<19	HR<50	NRSh-v-1a	50/125/300 <sup>1)</sup>
				SV<50	NRSh-v-1b	

<sup>1)</sup> Die EDP-Stunden entsprechen den in den delegierten Rechtsakten festgelegten EDP-Kategorien Kat 1/Kat 2/Kat 3.

Tabelle V-4: Emissions-Dauerhaltbarkeitsperiode (EDP) für die Motorenklasse

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Leistungsreich (kW)	Hubraum (cm <sup>3</sup> )	Unterklasse	EDP (Stunden)
NRS	FZ	variabel, Nenndrehzahl; oder konstant	0<P<19	80≤SV<225	NRS-vr-1a	125/250/500 <sup>1)</sup>
		variabel, Zwischendrehzahl			NRS-vi-1a	
		variabel, Nenndrehzahl; oder konstant		SV<225	NRS-vr-1b	250/500/1000 <sup>1)</sup>
		variabel, Zwischendrehzahl			NRS-vi-1b	
		variabel oder konstant	19≤P<30	SV≤1000	NRS-v-2a	1000
			30≤P<56	SV>1000	NRS-v-2b	5000
				alle	NRS-v-3	5000

<sup>1)</sup> Die EDP-Stunden entsprechen den in den delegierten Rechtsakten festgelegten EDP-Kategorien Kat 1/Kat 2/Kat 3.

Tabelle V-5: Emissions-Dauerhaltbarkeitsperiode (EDP) für die Motorenklasse

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
IWP	alle	variabel	37≤P<75	IWP-v-1	10000
			75≤P<130	IWP-v-2	
			130≤P<300	IWP-v-3	
			300≤P<1000	IWP-v-4	
			P≥1000	IWP-v-5	
		konstant	37≤P<75	IWP-c-1	10000

			75≤P<130	IWP-c-2
			130≤P<300	IWP-c-3
			300≤P<1000	IWP-c-4
			P≥1000	IWP-c-5

Tabelle V-6: Emissions-Dauerhaltbarkeitsperiode (EDP) für die Motorenklasse IWA

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
IWA	alle	variabel	560≤P<1000	IWA-v-1	10000
			P≥1000	IWA-v-2	
		konstant	560≤P<1000	IWA-c-1	
			P≥1000	IWA-c-2	

Tabelle V-7: Emissions-Dauerhaltbarkeitsperiode (EDP) für die Motorenklasse RLL

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
RLL	alle	variabel	P>0	RLL-v-1	10000
		konstant	P>0	RLL-c-1	

Tabelle V-8: Emissions-Dauerhaltbarkeitsperiode (EDP) für die Motorenklasse RLR

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
RLR	alle	variabel	P>0	RLR-v-1	10000
		konstant	P>0	RLR-c-1	

Tabelle V-9: Emissions-Dauerhaltbarkeitsperiode (EDP) für die Klasse SMB

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
SMB	FZ	variabel oder konstant	P>0	SMB-v-1	400

Tabelle V-10: Emissions-Dauerhaltbarkeitsperiode (EDP) für die Motorenklasse

Klasse	Art der Zündung	Drehzahlregelung	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
ATS	FZ	variabel oder konstant	P>0	ATS-v-1	500/1000 <sup>2)</sup>

<sup>2)</sup> Die EDP-Stunden entsprechen folgenden Gesamthubräumen von Motoren: <100 cm<sup>3</sup>/≥100 cm<sup>3</sup>.

ANHANG VI

**ATEX-Emissionsgrenzwerte gemäß Artikel 32 Absatz 4**

Tabelle VI-1: ATEX-Emissionsgrenzwerte für die Motorenklasse NRE

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbe- reich	Art der Motorzü- ndung	CO	THC	NO <sub>x</sub>	PM- Masse	A
				g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
ATEX	NRE-v-1	0<P<8	SZ	8	7,5		0,4	6,0
	NRE-c-1							
ATEX	NRE-v-2	8≤P<19	SZ	6,6	7,5		0,4	6,0
	NRE-c-2							
ATEX	NRE-v-3	19≤P<37	SZ	5,5	7,5		0,6	6,0
	NRE-c-3							
ATEX	NRE-v-4	37≤P<56	SZ	5,0	4,7		0,4	6,0
	NRE-c-4							
ATEX	NRE-v-5	56≤P<130	alle	5,0	4,0		0,3	6,0
	NRE-c-5							
ATEX	NRE-v-6	130≤P≤560	alle	3,5	4,0		0,2	6,0
	NRE-c-6							
ATEX	NRE-v-7	P>560	alle	3,5	6,4		0,2	6,0
	NRE-c-7							

Tabelle VI-2: ATEX-Emissionsgrenzwerte für die Motorenklasse NRG

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbe- reich	Art der Motorzü- ndung	CO	HC	NO <sub>x</sub>	PM- Masse	A
				g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
ATEX	NRG-c-1	P>560	alle	3,5	6,4		0,2	6,0
	NRG-v-1							

Tabelle VI-3: ATEX-Emissionsgrenzwerte für die Motorenklasse RLL

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbe- reich	Art der Motorzü- ndung	CO	THC	NO <sub>x</sub>	PM- Masse	A

		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
ATEX	RLL-v-1 RLL-c-1	P≤560	alle	3,5	(HC+NO <sub>x</sub> ≤4,0)		0,2	6,0
ATEX	RLL-v-1 RLL-c-1	P>560 kW	alle	3,5	0,5	6,0	0,2	6,0
ATEX	RLL-v-1 RLL-c-1	P>2000 kW und HRz <sup>1)</sup> >5 l	alle	3,5	0,4	7,4	0,2	6,0

<sup>1)</sup> Hubraum je Zylinder.