



Brüssel, den 18. Juli 2016
(OR. en)

11339/16

ENT 142
ENV 505
MI 508
DELECT 165

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	14. Juli 2016
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	C(2016) 4381 final
Betr.:	DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 14.7.2016 zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 3/2014, der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 und der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 hinsichtlich der Anforderungen für die funktionale Sicherheit des Fahrzeugs, der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen und der allgemeinen Anforderungen sowie der Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2016) 4381 final.

Anl.: C(2016) 4381 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 14.7.2016
C(2016) 4381 final

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 14.7.2016

zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 3/2014, der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 und der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 hinsichtlich der Anforderungen für die funktionale Sicherheit des Fahrzeugs, der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen und der allgemeinen Anforderungen sowie der Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Der Begriff „Fahrzeuge der Klasse L“ erfasst ein breites Spektrum leichter Fahrzeugtypen mit zwei, drei oder vier Rädern, z. B. Fahrräder mit Antriebssystem, zwei- und dreirädrige Kleinkrafträder, zwei- und dreirädrige Krafträder und Krafträder mit Beiwagen sowie vierrädrige Kraftfahrzeuge, z. B. Straßen-Quads, Geländefahrzeuge und Vierradmobile.

Die Richtlinie 2002/24/EG¹ und die in ihr aufgeführten Durchführungsrichtlinien stellten das geltende Genehmigungspaket für Fahrzeuge der Klasse L dar, bis sie am 1. Januar 2016 aufgehoben und durch die Verordnung (EU) Nr. 168/2013² und ihre vier delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte ersetzt wurden.

Die Europäische Kommission hat die in der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und ihren vier delegierten und Durchführungsrechtsakten bestehenden Mängel im Zeitraum von März 2013 bis 31. Januar 2015 in einschlägigen Listen, die regelmäßig aktualisiert werden, protokolliert. Auch Fragen zur Auslegung des Textes, die von den Interessenträgern und Behörden in diesem Zeitraum gestellt wurden, und die entsprechenden Antworten der Kommission wurden seit März 2013 gesammelt. Da Fahrzeuge der Klasse L bereits seit dem 22. September 2014 auf freiwilliger Basis gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genehmigt werden konnten, wurde jede Änderung des Wortlauts, die für mehr Klarheit des Textes in den delegierten Rechtsakten als notwendig erachtet wird, in diesen Änderungsrechtsakt aufgenommen.

Dieser Änderungsrechtsakt wurde zur Gewährleistung der kontinuierlichen Verbesserung und Anpassung an den technischen Fortschritt des neuen Gesetzespakets zur Genehmigung von Fahrzeugen der Klasse L, das ab dem 1. Januar 2016 verbindlich gilt, und zur Behebung einiger Mängel in den drei delegierten Rechtsakten, mit denen die technische Anforderungen und Prüfverfahren enthaltende Verordnung (EU) Nr. 168/2013 ergänzt wird, erstellt und er wird zur frühest möglichen Annahme vorgeschlagen.

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

(a) Konsultation der interessierten Kreise

Die Listen mit aktualisierten und gekennzeichneten Fehlern, Fragen der Auslegung sowie Kommentare wurden mit den Teilnehmern der Sitzungen der „Arbeitsgruppe Kraftrad“ (Motor Cycle Working Group - MCWG) eingehend erörtert.

Die Zielgruppen der Konsultation waren die am meisten betroffenen Akteure, d. h. Typgenehmigungsbehörden, Hersteller, Lieferanten und Verbraucher.

Die Kommission bestätigte den Eingang aller Fragen von Interessenträgern; diese Fragen und die Antworten der Kommission wurden öffentlich zugänglich gemacht.

Nicht nur EU-Interessenträger wurden konsultiert, sondern es wurden auch international auf Ebene der UNECE die Vertragsparteien der Abkommen von 1958 und 1998 ersucht, den Text und die Listen zu

¹ ABl. L 124 vom 9.5.2002, S. 1.

² ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52.

überprüfen und Stellungnahmen abzugeben. Zusätzliche Fragen, die von diesen internationalen Interessenträgern gestellt wurden, sowie Antworten der Kommission wurden in die Listen, die die Grundlage dieses Änderungsrechtsakts darstellen, aufgenommen.

(a) Konsultationsmethoden, wichtigste angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Die Kommission hat die Interessengruppen mehrfach konsultiert:

Die öffentliche Konsultation, in der mögliche kontroverse Aspekte des Vorschlags zur Mitentscheidung behandelt wurden, fand im Internet im Zeitraum vom 22. Dezember 2008 bis zum 27. Februar 2009 statt. Es gingen Reaktionen aus den Mitgliedstaaten, von den Herstellern von Fahrzeugen der L-Klasse, der Zuliefererindustrie, von Verkehrsverbänden, Verbraucherorganisationen, sonstigen nichtstaatlichen Organisationen, von einzelnen Bürgern sowie von internationalen Interessenträgern unter der Schirmherrschaft der UNECE ein.

Die Bestandteile des Entwurfs für den Vorschlag zur Mitentscheidung und des zugehörigen Entwurfs für die delegierten Rechtsakte und die Durchführungsrechtsakte wurden vor ihrer Annahme in allen Sitzungen der Arbeitsgruppe der Kommission über Fahrzeuge der Klasse L (MCWG) im Zeitraum 2009-2013 erörtert. Derselbe Ansatz wurde in Bezug auf einige Bedenken verfolgt, die eine reibungslose Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 von 2013 bis heute verhindern, und die Gegenstand dieses Änderungsrechtsakts sind.

Des Weiteren wurde einzelnen Interessenträgern im Rahmen zahlreicher bilateraler Sitzungen die Möglichkeit gegeben, ihre Standpunkte offen zu vertreten und Probleme anzusprechen. Alle Aspekte, die einer Verbesserung bedürfen, damit die Umsetzung dieses neuen Pakets in der täglichen Praxis funktioniert, wurden in diesen Änderungsrechtsakt aufgenommen.

(b) Folgenabschätzung

Da dieser Änderungsakt nur Änderungen betrifft, die zur Präzisierung des Wortlauts der delegierten Rechtsakte als Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und zur Verbesserung der Formulierung dienen, damit mängelfreie und rechtzeitige Genehmigungen gewährleistet sind, ohne jedoch die Zielsetzung der grundlegenden Maßnahmen zu ändern, die mit der im Jahr 2009 durchgeführten grundlegenden Folgenabschätzung bewertet wurden, wurde es nicht für notwendig erachtet, eine ergänzende Folgenabschätzung zur Unterstützung dieses Änderungsrechtsakts durchzuführen. Die Ergebnisse der zur Unterstützung der Annahme der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und ihren delegierten und Durchführungsrechtsakten durchgeführten Folgenabschätzung³ haben nach wie vor Gültigkeit.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

(a) Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für den delegierten Rechtsakt ist die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen.

(b) Wahl des Instruments

³ SEC(2010) 1152.

Eine Verordnung wird für angemessen erachtet, weil sie zum einen verbindlich ist und zum anderen nicht in nationales Recht umgesetzt zu werden braucht.

Der delegierte Rechtsakt folgt dem „Mehrstufen-Konzept“, das ursprünglich auf Verlangen des Europäischen Parlaments eingeführt und bei anderen Rechtsakten im Bereich der EU-Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen angewandt wurde. Nach diesem Konzept erfolgt die Rechtsetzung in drei Schritten:

- Die grundlegenden Bestimmungen und der Anwendungsbereich wurden vom Europäischen Parlament und vom Rat im Zuge des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens in der im Mitentscheidungsverfahren erlassenen Verordnung (EU) Nr. 168/2013 festgelegt, die auf Artikel 114 AEUV basiert.
- Die technischen Spezifikationen, die mit diesen grundlegenden Bestimmungen in Verbindung stehen, wurden in drei delegierten Rechtsakten (Artikel 290) erlassen:
 - Die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 3/2014 der Kommission vom 24. Oktober 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen für die Genehmigung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen wird gemäß Anhang I dieser Verordnung geändert.
 - Die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 44/2014 der Kommission vom 21. November 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen und der allgemeinen Anforderungen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung von zwei-, drei- und vierrädrigen Fahrzeugen wird gemäß Anhang II dieser Verordnung geändert.
 - Die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission vom 16. Dezember 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit sowie zur Änderung ihres Anhangs V wird gemäß Anhang III dieser Verordnung geändert.
- Die Verwaltungsvorschriften in Bezug auf den Beschreibungsbogen, die Begriffsbestimmungen im Typgenehmigungsbogen, die Übereinstimmungsbescheinigung und damit zusammenhängende Anforderungen für die Übereinstimmung der Produktion usw. sind festgelegt in:
 - Durchführungsverordnung (EU) Nr. 901/2014 der Kommission vom 18. Juli 2014 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen.

Änderungen zur Präzisierung der delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte erfolgen nach den gleichen Verfahren wie die Annahme delegierter Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte. Daher ist dieser delegierte Rechtsakt zur Änderung der drei grundlegenden delegierten Rechtsakte der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 gemäß dem Beratungsverfahren anzunehmen.

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 14.7.2016

zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 3/2014, der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 und der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 hinsichtlich der Anforderungen für die funktionale Sicherheit des Fahrzeugs, der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen und der allgemeinen Anforderungen sowie der Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen⁴, insbesondere auf die Artikel 18 Absatz 3, Artikel 20 Absatz 2, Artikel 21 Absatz 5, Artikel 22 Absatz 5, Artikel 23 Absatz 12, Artikel 24 Absatz 3, Artikel 25 Absatz 8 und Artikel 54 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kommission hat die in der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 sowie in der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 3/2014 der Kommission⁵, in der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 der Kommission⁶ und in der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission⁷ zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 festgestellten und von Genehmigungsbehörden und Interessenträgern gemeldeten Probleme fortlaufend protokolliert; um die korrekte Anwendung dieser Verordnungen sicherzustellen, sollten einige der ermittelten Probleme durch Änderungen behoben werden.
- (2) Zur Gewährleistung der Kohärenz und Wirksamkeit der EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge der Klasse L ist es erforderlich, die in den delegierten Rechtsakten enthaltenen technischen

⁴ ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52.

⁵ Delegierte Verordnung (EU) Nr. 3/2014 der Kommission vom 24. Oktober 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen für die Genehmigung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 7 vom 10.1.2014, S. 1).

⁶ Delegierte Verordnung (EU) Nr. 44/2014 der Kommission vom 21. November 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen und der allgemeinen Anforderungen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 25 vom 28.1.2014, S. 1).

⁷ Delegierte Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission vom 16. Dezember 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit sowie zur Änderung ihres Anhangs V (ABl. L 53 vom 21.2.2014, S. 1).

Anforderungen und Testverfahren zu verbessern und an den technischen Fortschritt anzupassen. Es ist außerdem notwendig, diese delegierten Rechtsakte klarer zu fassen.

- (3) Folgende Änderungen an der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 3/2014 in Bezug auf technische Anforderungen und Prüfverfahren im Bereich der funktionalen Sicherheit der Fahrzeuge sollten mit Blick auf eine Verbesserung ihrer Kohärenz und Klarheit in die Anhänge der genannten delegierten Verordnung aufgenommen werden: Die in Anhang I der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 3/2014 enthaltene Liste mit den geltenden UNECE-Regelungen sollte aktualisiert werden und der Anhang XV über die Montage von Reifen sollte weiter präzisiert werden, indem die Bestimmungen über die Erklärung des Herstellers bezüglich der Zulässigkeit der „Verwendungsart“ mit entsprechenden Kontrollen hinzugefügt werden. Weitere Klarstellungen sollten Anhang XVII der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 3/2014 in Bezug auf die Innenausstattung, Anhang XVIII im Hinblick auf die Begrenzung der maximalen Leistung und Anhang XIX in Bezug auf die Anforderungen an die Festigkeit, insbesondere diejenigen für Krafträder im Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 168/2013, hinzugefügt werden.
- (4) Im Sinne der Vollständigkeit und Richtigkeit empfiehlt es sich, in die in Anhang I der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 3/2014 enthaltene Liste der verbindlich geltenden UNECE-Regelungen die folgenden UNECE-Regelungen aufzunehmen: Nr. 1, 3, 6, 7, 8, 16, 19, 20, 28, 37, 38, 39, 43, 46, 50, 53, 56, 57, 60, 72, 74, 75, 78, 81, 82, 87, 90, 98, 99, 112 und 113.
- (5) Folgende Änderungen sollten an der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 vorgenommen werden, um eine größere Kohärenz und Genauigkeit zu erzielen: Anhang I der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 enthält eine Liste der anwendbaren UNECE-Regelungen, die aktualisiert werden sollte; Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 44/2014 sollte in Bezug auf die Kennzeichnungsvorschriften für Teile, Ausrüstung und Bauteile für die Zwecke der Ermittlung und Verhinderung unbefugter Eingriffe ergänzt werden; Anhang III der Delegierten Verordnung sollte geändert werden, um die Anforderungen für den Umbau von Fahrzeugen der Unterklassen L3e/L4e-A2 in Krafträder der Klasse A3 und umgekehrt zu verdeutlichen; bestimmte Änderungen sollten in Anhang XI der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 über Massen und Abmessungen, insbesondere im Hinblick auf die Definition der Bodenfreiheit der Unterklassen L3e-AxE (Enduro-Krafträder) und L3e-AxT (Trial-Krafträder) vorgenommen werden; Anhang XII der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 sollte in Bezug auf die standardisierte Schnittstelle der On-Board-Diagnosesysteme geändert werden; in Anhang XVI dieser Delegierten Verordnung sollten einige Klarstellungen in Bezug auf die Ständer für die Krafträder dieser Unterklassen vorgenommen werden.
- (6) Die On-Board-Diagnosesysteme (OBD) sind für eine wirksame und effiziente Reparatur und Instandhaltung von Fahrzeugen von wesentlicher Bedeutung. Eine präzise Diagnostik versetzt die Mechaniker in die Lage, rasch festzustellen, welches kleinste auswechselbare Element zu reparieren bzw. zu ersetzen ist. Damit der raschen technischen Entwicklung im Bereich der Antriebssteuersysteme Rechnung getragen werden kann, ist es angemessen, die Liste der Anlagen, die auf Schaltkreisfehler hin überwacht werden, im Jahr 2017 zu überarbeiten. Bis zum 31. Dezember 2018 sollte festgestellt werden, ob zusätzliche Geräte und Fehler in die in Anhang XII Anlage 2 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 veröffentlichte Liste aufgenommen werden sollten, damit den Mitgliedstaaten, den Fahrzeugherstellern, ihren Lieferanten und der Reparaturbranche genügend Zeit für die Anpassung eingeräumt wird, bevor die OBD-Stufe 2 in Kraft tritt. PID \$1C auf dem

vorgeschriebenen On-Board-Diagnosesystem kann auf \$00 oder \$FF umprogrammiert werden, sofern der Wert nicht für Fahrzeuge der Klasse L genormt ist. Im Interesse der Kohärenz und Vollständigkeit sollte, da die überarbeitete Norm ISO 15031-5: 20xx zum Zeitpunkt ihrer Veröffentlichung einen solchen standardisierten Wert für Fahrzeuge der Klasse L enthält, dieser standardisierte Wert als Reaktion auf die PID \$1C-Anfrage eines universellen Lesegeräts programmiert sein.

- (7) Im Sinne der Vollständigkeit und der Kohärenz sollten einige Formeln, die in den Anhängen II und V der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 enthalten sind, angepasst werden; in Anhang VI der genannten Delegierten Verordnung sollten in Bezug auf die Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen die Einstufungskriterien des SRC-LeCV-Akkumulationszyklus an den technischen Fortschritt angepasst werden; und Anhang IX der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 sollte geändert werden, um einige der in den UNECE-Regelungen Nr. 9, 41, 63 und 92 im Bereich der Genehmigung geräuschkindernder Einrichtungen, insbesondere multimodaler geräuschkindernder Einrichtungen, enthaltenen Maßnahmen zur Verhinderung unbefugter Eingriffe zu berücksichtigen.
- (8) Eine der Maßnahmen gegen übermäßige Kohlenwasserstoffemissionen von Fahrzeugen der Klasse L besteht in der Begrenzung der Verdunstungsemissionen auf die in Anhang VI Teil C der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 festgelegten Massewerte für Kohlenwasserstoffe. Zu diesem Zweck muss bei der Typgenehmigung eine Prüfung Typ IV durchgeführt werden, um die Verdunstungsemissionen des Fahrzeugs zu messen. Für die Prüfung Typ IV in einer gasdichten Klimakammer zur Bestimmung der Verdunstungsemissionen (SHED-Prüfung) ist entweder ein schnellgealterter Aktivkohlebehälter anzubringen, oder es ist, bei Anbau eines gebrauchten Behälters, ein additiver Verschlechterungsfaktor anzuwenden. In der in Artikel 23 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erwähnten Umweltverträglichkeitsstudie wird untersucht werden, ob die Beibehaltung dieses Verschlechterungsfaktors eine kostengünstige Alternative zur Anbringung eines repräsentativen schnellgealterten Aktivkohlebehälters darstellt. Sollte die Studie ergeben, dass diese Methode nicht kostengünstig ist, folgt zu gegebener Zeit ein Vorschlag zur Streichung dieser Alternative; dieser sollte nach Inkrafttreten der Stufe Euro 5 gültig werden.
- (9) Um zu verhindern, dass technische Handelshemmnisse zwischen den Mitgliedstaaten entstehen, und um sicherzustellen, dass Verbraucher und Nutzer objektiv und genau informiert werden, ist eine standardisierte Methode zur Messung der Energieeffizienz (Kraftstoff- oder Energieverbrauch, Kohlendioxidemissionen sowie elektrische Reichweite) der Fahrzeuge erforderlich. Bis zur Annahme eines einheitlichen Prüfverfahrens für Fahrzeuge der Klasse L1e gemäß Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und Nummer 1.1.2 des Anhangs XIX der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 3/2014, die für den Pedalantrieb ausgelegt sind, sollten diese Fahrzeuge der Klasse L1e von der Prüfung der elektrischen Reichweite ausgenommen werden.
- (10) Die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 3/2014, die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 44/2014 und die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 134/2014 sollten daher entsprechend geändert werden.
- (11) Da die Verordnung (EU) Nr. 168/2013, die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 3/2014, die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 44/2014 und die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 134/2014

bereits anwendbar sind und da die Änderungen dieser Rechtsakte einige Korrekturen enthalten, sollte die vorliegende Verordnung so bald wie möglich in Kraft treten,

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 3/2014 wird wie folgt geändert:

- (1) In Artikel 3 Absatz 2 wird „Hersteller“ ersetzt durch „Hersteller von Teilen und Ausrüstungen“;
- (2) die Anhänge werden entsprechend Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 44/2014 wird wie folgt geändert:

- (1) In Artikel 3 Absatz 2 wird „Hersteller“ ersetzt durch „Hersteller von Teilen und Ausrüstungen“;
- (2) die Anhänge werden gemäß Anhang II der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 3

Die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 134/2014 wird wie folgt geändert:

- (1) Artikel 2 wird wie folgt geändert:
 - (a) [betrifft nicht die deutsche Fassung]
 - (b) Nummer (42) erhält folgende Fassung:

„(42) „höchste Dreißig-Minuten-Geschwindigkeit“ eines Fahrzeugs die maximal erreichbare 30 Minuten lang gemessene Geschwindigkeit des Fahrzeugs als Ergebnis der Dreißig-Minuten-Leistung nach der UNECE-Regelung Nr. 85*;

* ABl. L 326 vom 24.11.2006, S. 55.“;

- (2) In Artikel 3 Absatz 4 wird „Hersteller“ ersetzt durch „Hersteller von Teilen und Ausrüstungen“;
- (3) die Anhänge werden gemäß Anhang III der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 4

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

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

Geschehen zu Brüssel am 14.7.2016

*Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER*