



Brüssel, den 23. September 2014
(OR. en)

13533/14

AGRI 593
ENT 204
MI 698
DELACT 177

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 19. September 2014

Empfänger: Herr Uwe CORSEPIUS, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: C(2014) 6494 final

Betr.: DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) Nr. .../.. DER KOMMISSION vom 19.9.2014 zur Ergänzung und Änderung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen und der allgemeinen Anforderungen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2014) 6494 final.

Anl.: C(2014) 6494 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 19.9.2014
C(2014) 6494 final

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

vom 19.9.2014

**zur Ergänzung und Änderung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen
Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Bauweise von
Fahrzeugen und der allgemeinen Anforderungen im Zusammenhang mit der
Typgenehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DE

DE

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

(a) Gründe und Ziele des delegierten Rechtsakts

Der Begriff „land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge“ deckt eine große Bandbreite verschiedener Fahrzeuge mit mindestens zwei Achsen ab, etwa Schmalspurzugmaschinen, überbreite Zugmaschinen, Zugmaschinen auf Gleisketten, landwirtschaftliche Anhänger sowie auswechselbare gezogene Geräte wie Walzen, Grubber, Drillmaschinen usw.

Die Typgenehmigungsbestimmungen für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge sind immer noch in der Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge¹ („Rahmenrichtlinie“) festgelegt.

Im Gesetzgebungsprozess, der zur Verabschiedung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen² führte, welche die Richtlinie 2003/37/EG mit Wirkung vom 1. Januar 2016 aufhebt, wurde auf folgende wichtige Bedenken gegen die derzeitigen Bestimmungen für die Typgenehmigung neuer land- und forstwirtschaftlicher Fahrzeuge eingegangen:

- der Rechtsrahmen ist kompliziert;
- es fehlen die notwendigen Vorschriften für die Beantragung einer EG-Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung auf freiwilliger Basis für Fahrzeuge, die nicht zu den Klassen T1, T2 und T3 gehören;
- im Zusammenhang mit den Typgenehmigungsanforderungen bestehen Bedenken bezüglich der Sicherheit am Arbeitsplatz;
- es gibt keinen Rechtsrahmen für Fahrzeuge, die mit neuer Technik ausgerüstet sind;
- bestimmte eingeführte Fahrzeuge, Anlagen, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten sind auf dem Binnenmarkt verfügbar und werden zugelassen, obwohl sie die gegenwärtigen Typgenehmigungsanforderungen hinsichtlich der Sicherheit am Arbeitsplatz bei Nutzung solcher Fahrzeuge nicht erfüllen;
- es bestehen Bedenken hinsichtlich des diskriminierungsfreien Zugangs zu Reparatur- und Wartungsinformationen, insbesondere zu den Protokollen für die Kommunikation zwischen Zugmaschinen und Diagnoseinstrumenten sowie hinsichtlich der Umprogrammierung von Steuerungseinheiten und der Verbundfähigkeit mit gezogenen oder Anbaugeräten.

Auf der Grundlage der Befugnisübertragungen in der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 werden mit dem vorliegenden delegierten Rechtsakt die gegenwärtigen Typgenehmigungsanforderungen hinsichtlich der Bauweise von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen konsolidiert, indem sie an

¹ ABI. L 171 vom 9.7.2003, S. 1.

² ABI. L 60 vom 2.3.2013, S. 1.

den technischen Fortschritt angepasst und soweit möglich durch den Verweis auf internationale Vorschriften in diesem Bereich (z. B. OECD-Kodizes oder UNECE-Regelungen) vereinfacht werden.

(b) Bestehende Bestimmungen im Bereich des delegierten Rechtsaktes zur Bauweise von Fahrzeugen

- Rahmenrichtlinie 2003/37/EG;
- Richtlinien 76/763/EWG³, 78/764/EWG⁴, 80/720/EWG⁵, 86/297/EWG⁶, 86/298/EWG⁷, 86/415/EWG⁸, 87/402/EG⁹, 2009/57/EG¹⁰, 2009/75/EG¹¹, 2009/76/EG¹² und 2009/144/EG¹³.

Das Typgenehmigungsrecht ist ein Thema im Rahmen der 2005 ins Leben gerufenen Initiative CARS 21, in deren Rahmen der Automobilsektor im Hinblick auf den Rechtsrahmen und die politischen Maßnahmen untersucht wird, um die Kommission bei der Wahl künftiger Maßnahmen zu beraten. Einer der Gründe für die Schaffung von CARS 21 war die von der Automobilindustrie geäußerte Sorge, dass die durch die Regulierung entstehenden Gesamtkosten letzten Endes die Wettbewerbsfähigkeit negativ beeinflussen und Fahrzeuge unnötig teuer machen. Der CARS-21-Abschlussbericht enthält die Schlussfolgerung, dass die meisten der geltenden Rechtsvorschriften zum Schutz der Bürger und der Umwelt beibehalten werden sollten, dass die Abläufe jedoch durch Rationalisierung und internationale Harmonisierung vereinfacht werden sollten. Pläne für diese Vereinfachung wurden im Rahmen der Mitteilung der Kommission *Zweiter Fortschrittsbericht über die Strategie zur Vereinfachung des ordnungspolitischen Umfelds* formuliert. Etwaige Initiativen sollten sich an dieser Strategie orientieren. Der Verweis auf die UNECE-Regelungen, durch die die gegenwärtig geltenden EU-Rechtsvorschriften ersetzt werden, ist eine besonders wirkungsvolle Methode zur Verringerung der Komplexität und der Belastung für die Fahrzeughörsteller, die Genehmigungsbehörden und die technischen Dienste.

Alternativ dazu könnte auf die Kodizes der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) oder auf CEN/Cenelec- bzw. ISO-Normen verwiesen werden, die für die Öffentlichkeit unmittelbar zugänglich sind und in diesen Rechtsakten aufgeführt werden.

Aus diesen Gründen werden in dem vorliegenden delegierten Rechtsakt zur Bauweise von Fahrzeugen und zu allgemeinen Anforderungen technische Einzelbestimmungen und Prüfverfahren mit Bezug zu dem im Mitentscheidungsverfahren erlassenen Rechtsakt, nämlich der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, festgelegt; dies geschieht im Hinblick auf die Verwirklichung der EU-Zielsetzungen in den Bereichen Sicherheit am Arbeitsplatz und im Straßenverkehr sowie hinsichtlich einheitlicher Regelungen zur Bauweise von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen für Fahrzeughörsteller und andere Interessenträger. Darüber hinaus werden in dem vorliegenden delegierten Rechtsakt zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 allgemeine Fragen

³ ABI. L 262 vom 27.9.1976, S. 135.

⁴ ABI. L 255 vom 18.9.1978, S. 1.

⁵ ABI. L 194 vom 28.7.1980, S. 1.

⁶ ABI. L 186 vom 8.7.1986, S. 19.

⁷ ABI. L 186 vom 8.7.1986, S. 26.

⁸ ABI. L 240 vom 26.8.1986, S. 1.

⁹ ABI. L 220 vom 8.8.1987, S. 1.

¹⁰ ABI. L 261 vom 3.10.2009, S. 1.

¹¹ ABI. L 261 vom 3.10.2009, S. 40.

¹² ABI. L 201 vom 1.8.2009 S. 18.

¹³ ABI. L 27 vom 30.1.2010, S. 33.

detailliert behandelt, beispielsweise Regelungen für Typgenehmigungsverfahren, Anforderungen bezüglich der Übereinstimmung der Produktion sowie bezüglich der Reparatur- und Wartungsinformationen und das Verfahren für die Bewertung technischer Dienste.

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Bei der Vorbereitung dieses Rechtsakts führte die Kommission geeignete Konsultationen auf Expertenebene mit den maßgeblichen Interessenträgern aus der Industrie, den Sozialpartnern sowie Experten aus den Mitgliedstaaten durch. Eine Studie im Auftrag der Kommission lieferte weiteres Fachwissen.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

(c) Rechtsgrundlage

Die Rechtsgrundlage des vorliegenden delegierten Rechtsaktes bildet die Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom Dienstag, 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen.

(d) Wahl des Instruments

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

Die Verordnung (EU) Nr. 167/2013 folgt dem „Mehrstufen-Konzept“, das ursprünglich auf Verlangen des Europäischen Parlaments eingeführt und bei anderen Rechtsakten im Bereich der EU-Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen angewandt wurde. Nach diesem Konzept erfolgt die Rechtsetzung in drei Schritten:

- Die grundlegenden Bestimmungen und der Anwendungsbereich werden vom Europäischen Parlament und vom Rat im Zuge des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens in der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 festgelegt, die auf Artikel 114 AEUV basiert.
- Die technischen Spezifikationen, die mit diesen grundlegenden Bestimmungen in Verbindung stehen, werden in vier delegierten Rechtsakten (Artikel 290 AEUV) erlassen:
 - (a) einer Verordnung mit Anforderungen für die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit,
 - (b) einer Verordnung mit Anforderungen für die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen,
 - (c) einer Verordnung mit Bremsvorschriften für Fahrzeuge,
 - (d) einer Verordnung mit Anforderungen für die Bauweise von Fahrzeugen und die allgemeinen Fragen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung, darunter Anforderungen für folgende Aspekte:
 - (1) Regelungen für Typgenehmigungsverfahren,
 - (2) Anforderungen für die Übereinstimmung der Produktion,

- (3) Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen,
- (4) Überrollschutzstrukturen (Roll-Over Protection Structures – „ROPS“),
- (5) Strukturen zum Schutz gegen herabfallende Gegenstände (Falling Objects Protection Structures – „FOPS“),
- (6) Beifahrersitze,
- (7) Exposition des Fahrers gegenüber dem Geräuschpegel,
- (8) Fahrersitz,
- (9) Betätigungsraum und Zugang zum Fahrerplatz einschließlich des Schutzes vor Ausrutschen, Stolpern oder Stürzen,
- (10) Zapfwellen,
- (11) Schutz von Antriebselementen,
- (12) Befestigungspunkte der Sicherheitsgurte,
- (13) Sicherheitsgurte,
- (14) Schutz des Fahrers gegen das Eindringen von Gegenständen (Operator Protection Structures – „OPS“),
- (15) Schutz des Fahrers vor gefährlichen Stoffen,
- (16) Schutz vor Berührung von Teilen oder Materialien, die extreme Temperaturen aufweisen,
- (17) Betriebsanleitung,
- (18) Bedienungseinrichtungen einschließlich der Sicherheit und Zuverlässigkeit der Kontrollsysteme, Notstoppvorrichtungen und selbsttätigen Abstellvorrichtungen,
- (19) Schutz vor mechanischen Gefahren, die nicht unter den Nummern 4, 5, 10 und 14 genannt werden, einschließlich des Schutzes vor rauen Oberflächen, scharfen Kanten und Ecken, Reißen von mit Flüssigkeit gefüllten Leitungen und unkontrollierter Bewegung des Fahrzeugs,
- (20) Betrieb und Wartung einschließlich der sicheren Reinigung des Fahrzeugs,
- (21) trennende und nichttrennende Schutzeinrichtungen,
- (22) Hinweise, Warnungen und Kennzeichnungen,
- (23) Materialien und Produkte,
- (24) Batterien,

- (25) Leistungsnormen und Bewertung technischer Dienste und
- einem Durchführungsrechtsakt (Artikel 291 AEUV), in dem Verwaltungsvorschriften festgelegt werden, etwa zum Beschreibungsbogen, den Definitionen des Typgenehmigungsbogens, der Übereinstimmungsbescheinigung und damit zusammenhängenden Anforderungen für die Übereinstimmung der Produktion usw.

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

vom 19.9.2014

zur Ergänzung und Änderung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen und der allgemeinen Anforderungen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen

(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. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen¹⁴, insbesondere auf Artikel 18 Absatz 4, Artikel 20 Absatz 8, Artikel 27 Absatz 6, Artikel 28 Absatz 6, Artikel 49 Absatz 3, Artikel 53 Absatz 12, Artikel 60 Absatz 1, Artikel 61 und Artikel 70,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In dieser Verordnung sollen die technischen Anforderungen und Prüfverfahren für die Bauweise land- und forstwirtschaftlicher Fahrzeuge festgelegt werden, die erforderlich sind, um das Verletzungsrisiko für Personen, die an oder mit dem Fahrzeug arbeiten so gering wie möglich zu halten.
- (2) Mit dem Beschluss des Rates 97/836/EG¹⁵ ist die Union dem Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) 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“) beigetreten. In ihrer Mitteilung „CARS 2020: Ein Aktionsplan für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Automobilindustrie in Europa“ hob die Kommission hervor, dass die Annahme

¹⁴ ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1.

¹⁵ Beschluss des Rates 97/836/EG vom 27. November 1997 über den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zu dem Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden („Geändertes Übereinkommen von 1958“) (ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78).

internationaler Regelungen nach dem UNECE-Übereinkommen von 1958 die beste Möglichkeit ist, nichttarifäre Handelshemmnisse zu beseitigen.

- (3) Die Möglichkeit der Anwendung von UNECE-Regelungen bei der EU-Typgenehmigung von Fahrzeugen ist in der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 vorgesehen. Die Aufnahme von UNECE-Regelungen in die Vorschriften zur EU-Typgenehmigung eines Fahrzeugs trägt zur Vermeidung von Dopplungen nicht nur bei technischen Anforderungen, sondern auch bei Zertifizierungs- und Verwaltungsverfahren bei. Außerdem sollten Typgenehmigungen, die unmittelbar auf international vereinbarten Standards basieren, den Zugang zu den Märkten von Drittstaaten verbessern, insbesondere derjenigen, die Vertragspartei des Geänderten Übereinkommens von 1958 sind, und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie stärken.
- (4) Der Klarheit, Berechenbarkeit, Rationalität und Vereinfachung halber und zur Verringerung des Aufwandes für die Fahrzeughersteller, technischen Dienste und Typgenehmigungsbehörden ist in der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 vorgesehen, dass Prüfberichte, die nach den Kodizes der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) erstellt wurden, bei der EU-Typgenehmigung alternativ zu den Prüfberichten, die nach der genannten Verordnung oder den gemäß der genannten Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten erstellt wurden, anzuerkennen sind. Es ist daher angezeigt, eine Liste der OECD-Kodizes zu erstellen, deren Gegenstand in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fällt und auf deren Grundlage Prüfberichte erstellt werden können, die für Zwecke der EU-Typgenehmigung anerkannt werden.
- (5) Im Hinblick auf die Anpassung der Bestimmungen zur Bauweise von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen an den technischen Fortschritt sollten bei bestimmten Anforderungen die neuesten Fassungen der für die Öffentlichkeit zugänglichen CEN/Cenelec- oder ISO-Normen gelten.
- (6) Zur Senkung der Kosten für die Hersteller sollen diese nicht mehr zum Bau von Prototypen für die Erlangung der Typgenehmigung verpflichtet werden; in dieser Verordnung werden daher die Bedingungen für virtuelle Prüfungen und Selbstprüfungen durch den Hersteller im Einzelnen festgelegt. Hersteller, die die Vorteile der virtuellen Prüfverfahren nicht in Anspruch nehmen möchten, sollten weiterhin die bestehenden physischen Prüfverfahren anwenden können.
- (7) Die virtuelle Prüfungsmethode sollte ebenso zuverlässige Ergebnisse liefern wie die physische Prüfung. Aus diesem Grund ist es angebracht, geeignete Bedingungen festzulegen, damit gewährleistet wird, dass der Hersteller oder der technische Dienst die verwendeten mathematischen Modelle ordnungsgemäß validieren kann.
- (8) Die Prüfung der Übereinstimmung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten im Verlauf des gesamten Produktionsprozesses bildet einen wesentlichen Bestandteil des EU-Typgenehmigungsverfahrens. Verfahren zur Prüfung der Übereinstimmung der Produktion für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge sollten weiter verbessert und an ähnliche Verfahren für Personenkraftwagen angepasst werden.
- (9) Virtuelle Prüfverfahren sollten, auch wenn sie für Typgenehmigungszwecke eingesetzt wurden, für die Prüfung der Übereinstimmung der Produktion nicht zulässig sein, da in dieser Phase eine physische Prüfung des vorhandenen Fahrzeugs keinen unnötigen Aufwand für den Hersteller mit sich bringt.

- (10) Die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen beruhen zu großen Teilen auf der Verordnung (EG) Nr. 595/2009¹⁶ des Europäischen Parlaments und des Rates. Entsprechend dem in der genannten Verordnung verfolgten harmonisierten Ansatz beim Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen ist es zweckmäßig, die Bestimmungen über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen aus der Verordnung (EG) Nr. 582/2011¹⁷ der Kommission in die vorliegende Verordnung zu übernehmen und sie an die Besonderheiten des Segments der land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeuge anzupassen.
- (11) Insbesondere ist es angebracht, spezifische Anforderungen und Verfahren für den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen für den Fall der Produktion in Kleinserien festzulegen, damit unverhältnismäßige Belastungen vermieden werden. Ferner ist es angezeigt, besondere Verfahren für den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen für den Fall von Mehrstufen-Typgenehmigungen festzulegen, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass mehrere Hersteller beteiligt sind.
- (12) Was Fahrzeugtypen der Klassen R und S betrifft, so sollte in den Zahlen zur Klassifizierung von Kleinserienherstellern berücksichtigt werden, dass in der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 für diese Fahrzeugtypen keine nationale Kleinserien-Typgenehmigung vorgesehen ist und dass diese Fahrzeugklassen von der Verpflichtung zur Lieferung von Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen nach der genannten Verordnung nicht völlig freigestellt werden können. Sollte Anhang II der genannten Verordnung dahingehend geändert werden, dass die Möglichkeit zur Erteilung nationaler Kleinserien-Typgenehmigungen auf die Klassen R und S ausgeweitet wird, sollte die Kommission eine Herabsetzung dieser Zahlen in Erwägung ziehen.
- (13) Harmonisierte Informationen über den Zugang zu Informationen über das On-Board-Diagnosesystem (OBD-System) des Fahrzeugs sowie zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen sind notwendig, um den Wettbewerb auf dem Binnenmarkt effizienter zu gestalten und sein Funktionieren zu verbessern, insbesondere im Hinblick auf den freien Verkehr von Waren, die Niederlassungsfreiheit und die Dienstleistungsfreiheit für unabhängige Akteure im Bereich der Fahrzeugreparatur- und Wartung. Ein großer Teil dieser Informationen betrifft das OBD-System und sein Zusammenwirken mit anderen Fahrzeugsystemen. Es ist angebracht, die technischen Spezifikationen für die Bereitstellung solcher Informationen durch die Hersteller im Internet festzulegen und zielgerichtete Maßnahmen zu ergreifen, um einen angemessenen Zugang für kleine und mittlere Unternehmen sicherzustellen.
- (14) Gemeinsame, mit den betroffenen Interessenträgern vereinbarte Normen für die Neuprogrammierung der elektronischen Steuergeräte können den Informationsaustausch zwischen Herstellern und Dienstleistern erleichtern. Es ist daher angebracht, dass die Hersteller solche gemeinsamen Normen anwenden. Um die Fahrzeughersteller nicht zu sehr

¹⁶ Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG (ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1).

¹⁷ Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission vom 25. Mai 2011 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und zur Änderung der Anhänge I und III der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 167 vom 25.6.2011, S. 1).

zu belasten, sollte in der vorliegenden Verordnung jedoch eine angemessene Vorlaufzeit für deren Umsetzung vorgesehen werden.

- (15) Damit die in die vorliegende delegierte Verordnung der Kommission übernommenen technischen Anforderungen weiterhin mit den Anforderungen der durch die Verordnung (EU) Nr. 167/2013 aufgehobenen separaten Richtlinien sowie denen der OECD-Normenkodizes übereinstimmen, sollten der Sitzbezugspunkt sowie der Sitz-Index-Punkt unverändert bleiben.
- (16) Damit eine EU-Typgenehmigung für die jeweiligen Zugmaschinentypen sowohl nach den einzelnen in Anhang II aufgeführten Anhängen als auch nach entsprechenden OECD-Kodizes möglich ist und die OECD-Prüfberichte für Zwecke der EU-Typgenehmigung wirksam anerkannt werden können, sollte der technische Geltungsbereich der EU-Vorschriften an den Anwendungsbereich der OECD-Normenkodizes angepasst werden.
- (17) Um deutlich zu machen, dass bestimmte Vorschriften der Unionsrechtsvorschriften den Vorschriften der OECD-Normenkodizes vollständig entsprechen, sollten der Wortlaut der Anforderungen und die Nummerierung in bestimmten Anhängen mit dem Wortlaut und Nummerierung der entsprechenden OECD-Normenkodizes übereinstimmen.
- (18) Zur Verringerung der Zahl der Unfälle mit Verletzungs- und Todesfolge, die geschehen, weil die vorn angebrachte einklappbare ROPS von Schmalspurzugmaschinen in potenziell gefährlichen Situationen nicht ausgeklappt wird, sollten in Anhang IX neue, auf einem ergonomischen Ansatz beruhende Anforderungen zur Erleichterung und Förderung des Ausklappens der ROPS im Bedarfsfall aufgenommen werden.
- (19) Da Zugmaschinen beim forstwirtschaftlichen Einsatz einer höheren Energieintensität durch herabfallende und eindringende Gegenstände ausgesetzt sind als beim landwirtschaftlichen Einsatz, sollten die entsprechenden Schutzstrukturen von Zugmaschinen, die für forstwirtschaftliche Zwecke ausgerüstet sind, strengeren Anforderungen unterliegen.
- (20) Einerseits wurden große Teile der in dieser Verordnung niedergelegten Anforderungen aus aufgehobenen Richtlinien übernommen, andererseits sollten wo nötig erhebliche Änderungen eingeführt werden, um Anpassungen an den technischen Fortschritt und Erweiterungen des Geltungsbereichs auf weitere Fahrzeugklassen vorzunehmen oder das Sicherheitsniveau etwa im Hinblick auf den Zugang zum Fahrerplatz, die Notausgänge, die Betätigungseinrichtungen und ihre Lage, die Betriebsanleitung, Warnhinweise, Symbole und Piktogramme, Schutz gegen heiße Oberflächen, Schmier- und Abstützpunkte, die Motorhaube, die Brenngeschwindigkeit des Kabinenmaterials, die Batteriesicherung usw. zu erhöhen.
- (21) Da Zugmaschinen der Klassen T2 und T.4.3 mit einer um mehr als 100 mm versetzten Kabine nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie 80/720/EWG des Rates fallen, sollten die Anforderungen für den Betätigungsraum und die Zahl der Notausgänge so angepasst werden, dass alle Zugmaschinenklassen erfasst werden.
- (22) Da viele der Anforderungen und Prüfverfahren aus aufgehobenen Richtlinien nur für Zugmaschinen mit Luftreifen gelten, sollten für Zugmaschinen auf Gleisketten besondere Anforderungen und Prüfverfahren festgelegt werden. Dies gilt etwa für den Geräuschpegel in Ohrenhöhe des Fahrers, für den Zugang zum Fahrerplatz und für Bedienungseinrichtungen.

- (23) Das gleiche gilt für Fahrzeuge der Klassen R und S, für die Prüfmethoden für trennende und nichttrennende Schutzeinrichtungen, die Angaben in der Betriebsanleitung, Warnungen und Kennzeichnungen sowie den Schutz gegen sonstige mechanische Gefahren, etwa beim Kippbetrieb von Anhängern, festgelegt werden sollten.
- (24) Darüber hinaus sollten Fahrzeuge der Klassen R und S soweit zutreffend die Anforderungen der Richtlinie 2006/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁸ erfüllen.
- (25) Soweit das Sicherheitsniveau aufrechterhalten wird, sollten für Zugmaschinen mit einem Sattel und einer Lenkstange alternative Anforderungen und Prüfverfahren, die deren besondere technische Eigenschaften berücksichtigen, zulässig sein. Dies gilt für einige der Anforderungen und Prüfverfahren zum Fahrersitz, zu Bedienungseinrichtungen und zum Schutz von Antriebselementen.
- (26) Der Verweis auf die in der aufgehobenen Richtlinie 2003/37/EG aufgeführten Anforderungen für die Sicherheitsgurte und deren Verankerungen in Rechtsvorschriften zu Personenkraftwegen sollte durch Anforderungen ersetzt werden, die an die Besonderheiten von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen angepasst sind.
- (27) Damit die Typgenehmigungsbehörden beurteilen können, ob die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen zum Schutz vor gefährlichen Stoffen erfüllt sind, sollten diesen Anforderungen das Schutzniveau des jeweiligen Zugmaschinentyps und nicht das eines bestimmten möglicherweise verwendeten Fahrzeugs zugrunde liegen. Das Maß an Schutz, das für jede besondere Verwendung der einzelnen gefährlichen Stoffe erforderlich ist, sollte entsprechend den einschlägigen Rechtsvorschriften auf EU- und/oder nationaler Ebene festgelegt werden.
- (28) Damit sichergestellt ist, dass die technischen Dienste in allen Mitgliedstaaten denselben hohen Leistungsnormen genügen, sollten in dieser Verordnung die von den technischen Diensten einzuhaltenden Normen sowie die Verfahren für die Bewertung der Einhaltung und für die Akkreditierung dieser Dienste festgelegt werden.
- (29) Für die Zwecke der nationalen Typgenehmigung nach der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 sollte es den Mitgliedstaaten freistehen, Anforderungen für die Bauweise festzulegen, die sich von denen in der vorliegenden Verordnung unterscheiden. Sie sollten jedoch zur Erteilung der Typgenehmigung für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbständigen technischen Einheiten, die die Anforderungen dieser Verordnung erfüllen, verpflichtet sein.
- (30) Einige Einträge in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 sollten dahingehend geändert werden, dass nötigenfalls Anforderungen für zusätzliche Fahrzeugklassen festgelegt werden können.
- (31) Die vorliegende Verordnung sollte ab dem ersten Geltungstag der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 gelten –

¹⁸ Richtlinie 2006/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 über Maschinen und zur Änderung der Richtlinie 95/16/EG (ABl. L 157 vom 9.6.2006, S. 24).

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I **GEGENSTAND UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN**

Artikel 1

Gegenstand

Diese Verordnung enthält ausführliche technische Anforderungen und Prüfverfahren bezüglich der Auslegung, der Bauweise und der Montage von Fahrzeugen für die Genehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, die ausführlichen Regelungen und Anforderungen für die Typgenehmigungsverfahren, für die virtuelle Prüfung und die Übereinstimmung der Produktion sowie die technischen Spezifizierungen im Hinblick auf den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen und die Leistungsnormen und Kriterien für die Bewertung technischer Dienste gemäß der Verordnung (EU) Nr. 167/2013.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (1) „Sitzbezugspunkt (S)“ bezeichnet den Punkt in der Längsmittellebene des Sitzes, in dem sich die Tangentialebene am unteren Teil der gepolsterten Rückenlehne mit einer Horizontalebene auf der Sitzoberfläche schneidet. Diese Horizontalebene schneidet ihrerseits die untere Oberfläche des Sitzes 150 mm vor dem nach Anhang XIV Anlage 8 bestimmten Sitzbezugspunkt (S).
- (2) „Bedienungseinrichtung“ bezeichnet jedes Teil, dessen unmittelbare Betätigung es ermöglicht, den Zustand oder die Funktionsweise der Zugmaschine oder eines mit der Zugmaschine verbundenen Gerätes zu ändern.
- (3) „Verkleidung“ bezeichnet eine Schutzeinrichtung, die unmittelbar vor dem gefährlichen Teil angebracht ist und allein oder zusammen mit anderen Teilen der Maschine den Kontakt mit dem gefährlichen Teil allseitig verhindert.
- (4) „Trennende Schutzeinrichtung“ bezeichnet eine Schutzeinrichtung, die in Form einer Stange, eines Gitters oder einer ähnlichen Vorrichtung den zur Vermeidung eines Kontakts mit dem gefährlichen Teil notwendigen Sicherheitsabstand gewährleistet.
- (5) „Haube“ bezeichnet eine Schutzeinrichtung, die vor dem gefährlichen Teil angebracht ist und auf der abgedeckten Seite vor dem Kontakt mit diesem Teil schützt.
- (6) „Fest verbunden“ bedeutet, dass solche Einrichtungen nur unter Zuhilfenahme von Werkzeug abnehmbar sein sollten.

- (7) „Heiße Fläche“ bezeichnet jede metallische Fläche der Zugmaschine, die bei der vom Hersteller vorgesehenen normalen Verwendung eine Temperatur über 85 °C erreicht, und jede Kunststofffläche, die eine Temperatur über 100 °C erreicht.

KAPITEL II

ANFORDERUNGEN AN DIE FAHRZEUGBAUWEISE UND ALLGEMEINE ANDFORDERUNGEN FÜR DIE TYPGENEHMIGUNG

Artikel 3

Allgemeine Verpflichtungen der Hersteller im Hinblick auf die Bauweise von Fahrzeugen

1. Die Hersteller rüsten land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge mit die Sicherheit am Arbeitsplatz beeinflussenden Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten aus, die so ausgelegt, gebaut und montiert sind, dass die Fahrzeuge unter normalen Betriebsbedingungen und unter Einhaltung der Wartungsvorschriften des Herstellers den ausführlichen technischen Anforderungen und Prüfverfahren nach den Artikeln 4 bis 32 entsprechen.
2. Die Hersteller weisen der Genehmigungsbehörde durch Vorführprüfungen nach, dass die in der Union auf dem Markt bereitgestellten, zugelassenen oder in Betrieb genommenen land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeuge den ausführlichen technischen Anforderungen und Prüfverfahren nach den Artikeln 4 bis 32 genügen.
3. Die Hersteller stellen sicher, dass die in der Union auf dem Markt bereitgestellten oder in Betrieb genommenen Ersatzteile und Ausrüstungen die ausführlichen technischen Anforderungen und Prüfverfahren nach der vorliegenden Verordnung erfüllen. Ein genehmigtes land- oder forstwirtschaftliches Fahrzeug, das mit einem solchen Ersatzteil oder einer solchen Ausrüstung ausgestattet ist, muss dieselben Prüfungsanforderungen und Leistungsgrenzwerte erfüllen wie ein mit einem Originalteil ausgestattetes Fahrzeug.
4. Die Hersteller gewährleisten, dass die Typgenehmigungsverfahren zur Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion im Hinblick auf die ausführlichen Anforderungen für die Bauweise von Fahrzeugen nach der vorliegenden Verordnung eingehalten werden.

Artikel 4

Anwendung von UNECE-Regelungen

Für die Typgenehmigung der von den Bestimmungen dieser Verordnung erfassten land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeuge gelten die in Anhang I aufgeführten UNECE-Regelungen und die dazugehörigen Änderungen.

Artikel 5

Anerkennung von Prüfberichten, die auf der Grundlage von OECD-Kodizes ausgestellt wurden, für die Zwecke der EU-Typgenehmigung

Gemäß Artikel 50 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 werden Prüfberichte auf der Grundlage der in Anhang II aufgeführten OECD-Kodizes für die Zwecke der EU-Typgenehmigung alternativ zu dem EU-Prüfbericht anerkannt, der auf der Grundlage der in Anhang II aufgeführten Anhänge ausgestellt wird.

Artikel 6

Regelungen zu Typgenehmigungsverfahren einschließlich der Anforderungen für virtuelle Prüfungen

Die Regelungen zu Typgenehmigungsverfahren nach Artikel 20 Absatz 8 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 und die Anforderungen für virtuelle Prüfungen nach Artikel 27 Absatz 6 derselben Verordnung sind in Anhang III der vorliegenden Verordnung festzulegen.

Artikel 7

Regelungen zur Übereinstimmung der Produktion

Die Regelungen zur Übereinstimmung der Produktion nach Artikel 28 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 sind in Anhang IV der vorliegenden Verordnung festzulegen.

Artikel 8

Anforderungen für den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen

Die Anforderungen für den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen nach Artikel 53 Absatz 12 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 sind in Anhang V der vorliegenden Verordnung festzulegen.

Artikel 9

Anforderungen für Überrollsitzstrukturen (dynamische Prüfung)

Die Prüfverfahren und Anforderungen für Überrollsitzstrukturen nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 sind, soweit es sich um die dynamische Prüfung von Fahrzeugen der Klassen T1, T4.2 und T4.3 handelt, nach Anhang VI der vorliegenden Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 10

Anforderungen für Überrollsitzstrukturen (Zugmaschinen auf Gleisketten)

Die Prüfverfahren und Anforderungen für Überrollsitzstrukturen nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 sind, soweit es sich um

Zugmaschinen auf Gleisketten für Fahrzeuge der Klassen C1, C2, C4.2 und C4.3 handelt, nach Anhang VII der vorliegenden Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 11

Anforderungen für Überrollsitzstrukturen (statische Prüfung)

Alternativ zu den Anforderungen nach den Artikeln 9 und 10 können die Hersteller sich für die Anwendung der Anforderungen dieses Artikels entscheiden, wenn der Fahrzeugtyp in den in Anhang VIII dieser Verordnung dargestellten Anwendungsbereich fällt. Die Prüfverfahren und Anforderungen für Überrollsitzstrukturen nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 sind, soweit es sich um die statische Prüfung von Fahrzeugen der Klassen T1/C1, T4.2/C4.2 und T4.3/C4.3 handelt, nach Anhang VIII der vorliegenden Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 12

Anforderungen für Überrollsitzstrukturen (an Schmalspurzugmaschinen vorn angebrachte Überrollsitzstrukturen)

Die Prüfverfahren und Anforderungen für Überrollsitzstrukturen nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe a, die vorn angebracht sind, sind, soweit es sich um Schmalspurzugmaschinen für Fahrzeuge der Klassen T2, T3 und T4.3 handelt, nach Anhang IX der vorliegenden Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 13

Anforderungen für Überrollsitzstrukturen (an Schmalspurzugmaschinen hinten angebrachte Überrollsitzstrukturen)

Die Prüfverfahren und Anforderungen für Überrollsitzstrukturen nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, die hinten angebracht sind, sind, soweit es sich um Schmalspurzugmaschinen für Fahrzeuge der Klassen T2/C2, T3/C3 und T4.3/C4.3 handelt, nach Anhang X der vorliegenden Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 14

Anforderungen für Strukturen zum Schutz gegen herabfallende Gegenstände

Die Prüfverfahren und Anforderungen für Strukturen zum Schutz gegen herabfallende Gegenstände nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 für Fahrzeuge der Klassen T und C sind nach Anhang XI der vorliegenden Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 15

Anforderungen für die Beifahrersitze

Die Prüfverfahren und Anforderungen für Beifahrersitze nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 für Fahrzeuge der Klassen T und C sind nach Anhang XII der vorliegenden Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 16

Anforderungen betreffend die Exposition des Fahrers gegenüber dem Geräuschpegel

Die Prüfverfahren und Anforderungen betreffend die Exposition des Fahrers gegenüber dem Geräuschpegel nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe d der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 für Fahrzeuge der Klassen T und C sind nach Anhang XIII der vorliegenden Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 17

Anforderungen für den Fahrersitz

Die Prüfverfahren und Anforderungen für den Fahrersitz nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe e der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 für Fahrzeuge der Klassen T und C sind nach Anhang XIV der vorliegenden Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 18

Anforderungen für den Betätigungsraum und den Zugang zum Fahrerplatz

Die Prüfverfahren und Anforderungen für den Betätigungsraum und den Zugang zum Fahrerplatz nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe f der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 für Fahrzeuge der Klassen T und C sind nach Anhang XV der vorliegenden Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 19

Anforderungen für die Zapfwellen

Die Prüfverfahren und Anforderungen für die Zapfwellen nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe g der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 für Fahrzeuge der Klassen T und C sind nach Anhang XVI der vorliegenden Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 20

Anforderungen für den Schutz von Antriebselementen

Die Prüfverfahren und Anforderungen für den Schutz von Antriebselementen nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe h der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 für Fahrzeuge der Klassen T und C sind nach Anhang XVII der vorliegenden Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 21

Anforderungen für die Verankerungen der Sicherheitsgurte

Die Prüfverfahren und Anforderungen für die Verankerungen der Sicherheitsgurte nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe i der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 für Fahrzeuge der Klassen T und C sind nach Anhang XVIII der vorliegenden Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 22

Anforderungen für die Sicherheitsgurte

Die Prüfverfahren und Anforderungen für die Sicherheitsgurte nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe j der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 für Fahrzeuge der Klassen T und C sind nach Anhang XIX der vorliegenden Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 23

Anforderungen für den Schutz gegen das Eindringen von Gegenständen

Die Prüfverfahren und Anforderungen für den Schutz gegen das Eindringen von Gegenständen nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe k der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 für Fahrzeuge der Klassen T und C sind nach Anhang XX der vorliegenden Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 24

Anforderungen für Auspuffanlagen

Die Prüfverfahren und Anforderungen für Auspuffanlagen nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe l der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 für Fahrzeuge der Klassen T und C sind nach Anhang XXI der vorliegenden Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 25

Anforderungen für die Betriebsanleitung

Die Anforderungen für die Betriebsanleitung einschließlich der Aspekte im Zusammenhang mit dem Schutz gegen gefährliche Stoffe sowie mit Betrieb und Wartung des Fahrzeugs nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstaben l, n und q der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 für Fahrzeuge der Klassen T, C, R und S sind in Anhang XII dieser Verordnung niederzulegen.

Artikel 26

Anforderungen für Bedienungselemente einschließlich der Sicherheit und Zuverlässigkeit der Kontrollsysteme, Notstoppvorrichtungen und selbsttätigen Abstellvorrichtungen

Die Prüfverfahren und Anforderungen für Bedienungselemente einschließlich der Sicherheit und Zuverlässigkeit der Kontrollsysteme, Notstoppvorrichtungen und selbsttätigen Abstellvorrichtungen nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe o der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 für Fahrzeuge der Klassen T und C sind nach Anhang XXIII der vorliegenden Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 27

Anforderungen für den Schutz vor sonstigen mechanischen Gefahren

Die Prüfverfahren und Anforderungen für den Schutz vor mechanischen Gefahren einschließlich der Aspekte im Zusammenhang mit dem Schutz vor rauen Oberflächen, scharfen Kanten und Ecken, Reißen von mit Flüssigkeit gefüllten Leitungen und unkontrollierter Bewegung des Fahrzeugs nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe p der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, die nicht in den Artikeln 9 bis 14, 19 und 23 aufgeführt sind, für Fahrzeuge der Klassen T, C, R und S sind nach Anhang XXIV der vorliegenden Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 28

Anforderungen für trennende und nichttrennende Schutzeinrichtungen

Die Prüfverfahren und Anforderungen für trennende und nichttrennende Schutzeinrichtungen nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe r der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 für Fahrzeuge der Klassen T, C, R und S sind nach Anhang XXV der vorliegenden Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 29

Anforderungen für Hinweise, Warnungen und Kennzeichnungen

Die Prüfverfahren und Anforderungen für Hinweise, Warnungen und Kennzeichnungen einschließlich der Aspekte, die Warnsignale im Zusammenhang mit den Bremsen sowie Betrieb und Wartung des Fahrzeugs nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe s der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 für Fahrzeuge der Klassen T, C, R und S betreffen, sind nach Anhang XXVI dieser Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 30

Anforderungen für Materialien und Produkte

Die Prüfverfahren und Anforderungen für Materialien und Produkte nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe t der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 für Fahrzeuge der Klassen T und C sind nach Anhang XXVII der vorliegenden Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 31

Anforderungen für Batterien

Die Prüfverfahren und Anforderungen für Batterien nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe u der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 für Fahrzeuge der Klassen T und C sind nach Anhang XXVIII der vorliegenden Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 32

Anforderungen für den Schutz vor gefährlichen Stoffen

Die Prüfverfahren und Anforderungen für den Schutz vor gefährlichen Stoffen nach Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe 1 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 für Fahrzeuge der Klassen T und C sind nach Anhang XXIX der vorliegenden Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

KAPITEL III ANFORDERUNGEN FÜR TECHNISCHE DIENSTE

Artikel 33

Leistungsnormen und Bewertung technischer Dienste

Die technischen Dienste müssen die Leistungsnormen und die Verfahren für ihre Bewertung gemäß Artikel 61 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 einhalten, welche gemäß Anhang XXX dieser Verordnung zu überprüfen sind.

Artikel 34

Zulässigkeit von Selbstprüfungen

Die von den internen technischen Diensten durchgeführten Selbstprüfungen nach Artikel 60 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 können nur dann durchgeführt werden, wenn dies in Anhang III dieser Verordnung zugelassen wird.

KAPITEL IV NATIONALE TYPGENEHMIGUNG VON FAHRZEUGEN, SYSTEMEN, BAUTEILEN UND SELBSTÄNDIGEN TECHNISCHEN EINHEITEN

Artikel 35

Nationale Typgenehmigung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten

Die nationalen Behörden dürfen die Erteilung einer nationalen Typgenehmigung für einen Fahrzeugtyp oder einen Typ eines Systems, eines Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit aus Gründen im Zusammenhang mit den Anforderungen für die

Bauweise nicht verweigern, wenn das Fahrzeug, das System, das Bauteil oder die selbständige technischen Einheit die Anforderungen der vorliegenden Verordnung erfüllt.

KAPITEL V **SCHLUSSBESTIMMUNGEN**

Artikel 36 Änderungen von Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 167/2013

Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 wird wie folgt geändert:

- 1) In Zeile Nr. 39 erhalten die Einträge zu den Fahrzeugklassen Ca und Cb die Fassung „X“,
- 2) In Zeile Nr. 41 erhalten die Einträge zu den Fahrzeugklassen T2a und T2b die Fassung „X“,
- 3) In Zeile Nr. 43 erhalten die Einträge zu den Fahrzeugklassen Ca und Cb die Fassung „X“,
- 4) In Zeile Nr. 44 erhalten die Einträge zu den Fahrzeugklassen Ca und Cb die Fassung „X“,

Artikel 37

Inkrafttreten und Geltung

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft. Sie gilt ab dem 1. Januar 2016.

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

Geschehen zu Brüssel am 19.9.2014

*Für die Kommission
Der Präsident
José Manuel BARROSO*