



Rat der  
Europäischen Union

Brüssel, den 21. Oktober 2014  
(OR. en)

14538/14

AGRI 641  
ENT 240  
MI 793  
DELECT 202

### ÜBERMITTLUNGSVERMERK

---

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	20. Oktober 2014
Empfänger:	Herr Uwe CORSEPIUS, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	C(2014) 6860 final
Betr.:	DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) Nr. .../.. DER KOMMISSION vom 1.10.2014 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2014) 6860 final.

---

Anl.: C(2014) 6860 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 1.10.2014  
C(2014) 6860 final

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

**vom 1.10.2014**

**zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen**

(Text von Bedeutung für den EWR)

## BEGRÜNDUNG

### 1. HINTERGRUND DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

#### (a) Gründe und Ziele des Entwurfs

Die Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung und die internationale Harmonisierung von Regelungen für Fahrzeuge werden im Aktionsplan „CARS 2020“<sup>1</sup> angesprochen. Diese Initiative wurde 2010 mit dem Ziel ins Leben gerufen, den Automobilsektor im Hinblick auf den Rechtsrahmen und die politischen Maßnahmen zu untersuchen, um die Kommission bei der Wahl künftiger Maßnahmen zur Förderung der Wettbewerbsfähigkeit und des nachhaltigen Wachstums der europäischen Automobilindustrie zu beraten. Der Aktionsplan „CARS 2020“ beruht auf den Empfehlungen und dem Abschlussbericht von CARS-21<sup>2</sup>; dieser enthält die Schlussfolgerung, dass zwar die meisten der geltenden Rechtsvorschriften zum Schutz der Bürger und der Umwelt beibehalten werden sollten, dass jedoch ein Vereinfachungsprozess eingeleitet werden sollte, um den Rechtsrahmen zu straffen und um auf eine internationale Harmonisierung von Anforderungen hinzuarbeiten. Die Grundzüge dieses Vereinfachungsprozesses wurden in der Mitteilung der Kommission „Zweiter Fortschrittsbericht über die Strategie zur Vereinfachung des ordnungspolitischen Umfelds“ geplant. Etwaige Maßnahmen sollten sich an dieser Strategie orientieren. Eines der wichtigsten Elemente zur Verringerung der Komplexität und der Belastung der Fahrzeughersteller, Genehmigungsbehörden und technischen Dienste besteht darin, dass auf UNECE-Regelungen Bezug genommen wird, die geltende EU-Rechtsvorschriften ersetzen.

Der Begriff „land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge“ umfasst eine große Bandbreite verschiedener Arten von Zugmaschinen (Klassen T und C), Anhängern (Klasse R), gezogenen auswechselbaren Geräten (Klasse S) sowie bestimmte Typen von Geländefahrzeugen, die als land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge typgenehmigt sind.

In Übereinstimmung mit der europäischen Strategie zur Verbesserung der Luftqualität<sup>3</sup> hat die Europäische Union die Emissionsnormen für Kraftfahrzeuge insbesondere in Bezug auf Kohlenwasserstoffe, Kohlenmonoxid, Stickoxide und Partikel schrittweise verschärft. Dies betrifft nun auch land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge.

Aus diesen Gründen werden mit diesem Entwurf für einen delegierten Rechtsakt mit Anforderungen für die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit von Fahrzeugen die detaillierten technischen Vorschriften und Prüfverfahren für diese Bereiche sowie einheitliche Bestimmungen für Fahrzeughersteller und andere Interessenträger zur Ermittlung der Leistung der Antriebseinheit land- oder forstwirtschaftlicher Fahrzeuge festgelegt.

#### (b) Bestehende Rechtsvorschriften auf dem Gebiet des Entwurfs

Um den Binnenmarkt zu fördern, wird mit 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 Fahrzeugen<sup>4</sup> ein umfassendes

<sup>1</sup> COM(2012) 636 final vom 8.11.2012.

<sup>2</sup> KOM(2008) 33 endg. vom 30.1.2008.

<sup>3</sup> <http://ec.europa.eu/environment/archives/cafe/general/keydocs.htm>.

<sup>4</sup> ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1.

Typgenehmigungssystem der Union für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge festgelegt. Auf Ersuchen des Europäischen Parlaments und zur Vereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens der Annahme von Rechtsvorschriften zur Typgenehmigung werden mit der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 grundlegende Vorschriften und Prinzipien hinsichtlich der funktionalen Sicherheit und der Sicherheit am Arbeitsplatz sowie hinsichtlich der Umweltverträglichkeit festgelegt und wird der Kommission die Befugnis übertragen, die technischen Spezifikationen in delegierten Rechtsakten festzulegen.

In Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 werden die Anforderungen für die EU-Typgenehmigung für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge sowie die spezifischen Anforderungen, die Gegenstand eines Vorschlags für eine Verordnung über die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit sein sollen, festgelegt. Mit dem vorliegenden Entwurf für einen delegierten Rechtsakt wird Anhang I geändert, um Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit land- und forstwirtschaftlicher Fahrzeuge einzuführen.

Die Richtlinie 97/68/EG 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<sup>5</sup> enthält Messanforderungen und Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren, die in land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen verwendet werden. Nach Artikel 19 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 gelten für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge die speziellen Grenzwerte, Prüfverfahren und Anforderungen für Schadstoffemissionen, die in der Richtlinie 97/68/EG für mobile Maschinen und Geräte festgelegt sind.

Die Richtlinie 2000/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2000 über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Motoren, die für den Antrieb von land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen bestimmt sind, und zur Änderung der Richtlinie 74/150/EWG des Rates<sup>6</sup> enthält in ihren Anhängen I und II die Anforderungen für die EU-Typgenehmigung eines Motortyps oder einer Motorenfamilie für ein land- oder forstwirtschaftliches Fahrzeug als selbständige technische Einheit in Bezug auf die Schadstoffemissionen sowie die Anforderungen für die EU-Typgenehmigung für einen Typ eines land- oder forstwirtschaftlichen Fahrzeugs mit Verbrennungsmotor in Bezug auf die Schadstoffemissionen. Diese Richtlinie wird mit Wirkung vom 1. Januar 2016 durch die Verordnung (EU) Nr. 167/2013 aufgehoben, und ihre Bestimmungen müssen daher in den vorliegenden delegierten Rechtsakt überführt werden.

Die Richtlinie 2009/63/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über bestimmte Bestandteile und Merkmale von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern<sup>7</sup> enthält in ihrem Anhang VI Anforderungen für die EU-Typgenehmigung von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern hinsichtlich der zulässigen äußeren Geräuschpegel. Diese Richtlinie wird mit Wirkung vom 1. Januar 2016 durch die Verordnung (EU) Nr. 167/2013 aufgehoben, und ihre Bestimmungen müssen daher in den vorliegenden delegierten Rechtsakt überführt werden.

---

<sup>5</sup> ABl. L 59 vom 27.2.1998, S. 1.

<sup>6</sup> ABl. L 173 vom 12.7.2000, S. 1.

<sup>7</sup> ABl. L 214 vom 19.8.2009, S. 23.

## **2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS**

### **(a) Anhörung von interessierten Kreisen**

Bei der Entwicklung des Entwurfs hat die Europäische Kommission Interessenträger und Interessenträgerorganisationen angehört. Deren Meinungen und Standpunkte sind in diesen Entwurf eingeflossen.

Der Inhalt des Entwurfs wurde auch der Arbeitsgruppe „Landwirtschaftliche Zugmaschinen“ vorgelegt.

### **(b) Konsultationsmethoden, wichtigste angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten**

Bei der Abfassung des Entwurfs konsultierte die Europäische Kommission die Interessenträger auf einer Reihe von bilateralen Zusammenkünften mit einzelnen Interessenträgern, auf denen diese ihre Positionen und Meinungen frei äußern konnten.

Die Bestandteile des Entwurfs eines delegierten Rechtsakts wurden in mehreren Sitzungen der Arbeitsgruppe „Landwirtschaftliche Zugmaschinen“ erörtert.

### **(c) Folgenabschätzung**

Wenn der Entwurf angenommen wird, so wird dies nicht zu einer Revision der derzeit gemäß der Richtlinie 97/68/EG geltenden Emissionsgrenzwerte, Schwellenwerte und/oder Prüfverfahren führen. Deshalb wird davon ausgegangen, dass der vorgeschlagene delegierte Rechtsakt keine gesellschaftlichen, ökologischen und wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Union oder den EWR haben wird.

Alle Bestandteile dieses delegierten Rechtsakts über Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit land- und forstwirtschaftlicher Fahrzeuge wurden aus der Richtlinie 2000/25/EG und der Richtlinie 2009/63/EG übernommen, die durch die Verordnung (EU) Nr. 167/2013 aufgehoben wurden. Deshalb wurde es nicht als nötig erachtet, eine gezielte Folgenabschätzung zu den Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit durchzuführen, da keine neuen Grenzwerte und Prüfverfahren entwickelt worden sind.

Außerdem ergaben sich aus der Folgenabschätzung, die vor dem Erlass der Verordnung (EU) Nr. 167/2013<sup>8</sup> durchgeführt wurde, politische Optionen für Fragen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge.

## **3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS**

### **(a) Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage dieses Entwurfs ist Artikel 19 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 in Verbindung mit Artikel 290 des Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

### **(b) Subsidiaritätsprinzip**

---

<sup>8</sup> SEK(2010) 933 endgültig.

Vor der Einführung der EU-Typgenehmigung für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge wurden Normen auf Ebene der Mitgliedstaaten erstellt. Diese Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten wichen häufig voneinander ab, was dazu führte, dass Hersteller, die Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständige technische Einheiten auf verschiedenen Märkten verkauften, ihre Produktion an diejenigen Mitgliedstaaten anpassen mussten, für die ihre Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten bestimmt waren, und sie in jedem einzelnen Mitgliedstaat prüfen lassen mussten; dies war zeitaufwändig und kostspielig. Voneinander abweichende nationale Vorschriften behinderten demnach den Handel und wirkten sich negativ auf die Errichtung und auf das Funktionieren des Binnenmarktes aus.

Daher war es erforderlich, Vorschriften auf EU-Ebene zu erlassen, insbesondere um die unionsweiten grenzüberschreitenden Anliegen im Zusammenhang mit den nachteiligen Folgen der Luftverschmutzung für Gesundheit und Umwelt anzugehen. Hohe Emissionen in Stadtgebieten mögen sich durch nationale Maßnahmen begrenzen lassen, globale Emissionen machen jedoch nicht an der Grenze eines Mitgliedstaates halt. Dieses europaweite Problem lässt sich nur durch harmonisierte Maßnahmen in den Griff bekommen, die EU-weit gelten; deshalb soll durch Verordnung (EU) Nr. 167/2013 ein Binnenmarkt für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge geschaffen werden, während zugleich auch ein hohes Niveau beim Schutz von Gesundheit, Sicherheit und Umwelt gewährleistet wird. Daher ist eine Maßnahme auf Ebene der Europäischen Union erforderlich, um eine Zersplitterung des Binnenmarktes zu verhindern und um europaweit ein hohes und gleichwertiges Schutzniveau sicherzustellen.

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

#### **(c) Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Entwurf wahrt den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, denn er geht nicht über das hinaus, was notwendig ist, um die Ziele – Funktionieren des Binnenmarktes und hohes Umweltschutzniveau – zu erreichen.

#### **(d) Wahl der Instrumente**

Durch Artikel 19 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 290 AEUV delegierte Rechtsakte zu erlassen, in denen die detaillierten technischen Anforderungen für den äußeren Geräuschpegel einschließlich Prüfverfahren und für den Einbau von in Bezug auf ihre Schadstoffemissionen genehmigten Motoren in ein Fahrzeug sowie die damit einhergehenden Flexibilitätsvorschriften festgelegt werden, damit eine hohe Umweltverträglichkeit erreicht wird.

Eine delegierte Verordnung wird für angemessen erachtet, weil sie zum einen verbindlich ist und zum anderen nicht in nationales Recht umgesetzt werden muss, wodurch einheitliche Vorschriften innerhalb der Union gewährleistet werden.

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

vom 1.10.2014

## zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit 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 Fahrzeugen<sup>9</sup>, insbesondere auf Artikel 19 Absatz 6,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital sichergestellt ist. Zu diesem Zweck wurde mit der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 ein umfassendes System für die EU-Typgenehmigung sowie ein System der verstärkten Marktüberwachung für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge und die Systeme, Bauteile und selbständigen technischen Einheiten dieser Fahrzeuge geschaffen.
- (2) Der Begriff „land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge“ umfasst eine große Bandbreite verschiedener Typen von Fahrzeugen mit einer oder mehr Achsen und zwei, vier oder mehr Rädern oder Kettenfahrzeuge, z. B. Zugmaschinen auf Rädern, Zugmaschinen auf Gleisketten, Anhänger oder gezogene Geräte, die für eine Vielzahl von Verwendungszwecken in Land- und Forstwirtschaft, einschließlich besonderer Verwendungszwecke, verwendet werden.
- (3) Auf Ersuchen des Europäischen Parlaments und zur Vereinfachung und Beschleunigung der Annahme von Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung wurde bei den Rechtsvorschriften der Union für die Typgenehmigung von Fahrzeugen ein neues Regulierungskonzept eingeführt; in diesem ist vorgesehen, dass der Gesetzgeber im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren nur die grundlegenden Regeln und Prinzipien festlegt und die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten in Bezug auf weitere technische Einzelheiten an die Kommission delegiert. Im Einklang mit diesem Grundsatz werden in der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 grundlegende Vorschriften hinsichtlich der funktionalen Sicherheit und der Sicherheit am Arbeitsplatz sowie hinsichtlich der Umweltverträglichkeit festgelegt und wird der Kommission die Befugnis übertragen, die technischen Spezifikationen in delegierten Rechtsakten festzulegen.

<sup>9</sup> ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1.



- (4) Deshalb sollten nun die technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit und der Leistung ihrer Antriebseinheit festgelegt werden.
- (5) Im Jahr 2010 legte die Kommission eine europäische Strategie für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge fest<sup>10</sup>. In dieser Strategie wurde vorgeschlagen, dass die Union in Bereichen tätig wird, in denen ihr Eingreifen einen zusätzlichen Nutzen erbringt und die Maßnahmen der Industrie sowie der nationalen und regionalen Behörden ergänzt. Das Handeln der EU sollte auf eine Verbesserung der Umweltverträglichkeit von Kraftfahrzeugen und die gleichzeitige Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie der Union zielen. Insbesondere ist eine erhebliche Reduzierung der Kohlenwasserstoffemissionen von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen nötig, um die Luftqualität zu verbessern und die Luftbelastungsgrenzwerte einzuhalten. Dies sollte nicht nur durch eine Verringerung der Auspuff- und Verdunstungsemissionen von Kohlenwasserstoffen dieser Fahrzeuge erreicht werden, sondern auch durch eine Senkung des Niveaus der Emissionen flüchtiger Partikel.
- (6) Durch die Bezugnahme auf die Bestimmungen der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>11</sup> werden in der vorliegenden Verordnung die in verschiedenen Stufen anzuwendenden Grenzwerte für die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel sowie das Prüfverfahren für Verbrennungsmotoren zum Antrieb von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen festgelegt. Zu den Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen von Partikeln und Ozonvorläuferstoffen wie Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen gehören die Emissionsgrenzwerte der Stufen IIIA, IIIB und IV; durch sie werden ehrgeizige Emissionsgrenzwerte für die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel festgelegt, während zugleich eine Anpassung an internationale Normen erfolgt.
- (7) Um zu verhindern, dass zwischen den Mitgliedstaaten technische Handelshemmnisse entstehen, ist ein standardisiertes Verfahren für die Messung des Kraftstoffverbrauchs und der Kohlendioxidemissionen von Motoren land- und forstwirtschaftlicher Fahrzeuge notwendig. Ferner empfiehlt es sich auch zu gewährleisten, dass die Verbraucher und Anwender objektive und genaue Informationen erhalten.
- (8) Eines der wichtigsten Ziele der Rechtsvorschriften der Union für die Genehmigung von Fahrzeugen besteht darin, sicherzustellen, dass neue Fahrzeuge, Bauteile und selbständige technische Einheiten, die in Verkehr gebracht werden, ein hohes Umweltschutzniveau bieten. Dieses Ziel sollte nicht dadurch beeinträchtigt werden, dass bestimmte Teile oder Ausrüstungen eingebaut werden, nachdem ein Fahrzeug in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen wurde. Daher sollten geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um sicherzustellen, dass Teile oder Ausrüstungen, die in land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge eingebaut werden können und die Funktionsweise von Systemen, die in Bezug auf Sicherheit und Umweltschutz von

---

<sup>10</sup> KOM(2010) 186 endg. vom 28.4.2010.

<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).

wesentlicher Bedeutung sind, erheblich beeinträchtigen können, einer vorhergehenden Kontrolle durch eine Genehmigungsbehörde unterliegen, bevor sie in Verkehr gebracht werden. Diese Maßnahmen sollten technische Vorschriften in Bezug auf die Anforderungen an solche Teile oder Ausrüstungen umfassen.

- (9) In der Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>12</sup> sind die Bestimmungen für die EG-Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung für Geländefahrzeuge und Side-by-Side-Fahrzeuge als land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge festgelegt. Diese Fahrzeugarten sollten deshalb auch unter diese Verordnung fallen, was die Anforderungen an ihre Umweltverträglichkeit und die Leistung ihrer Antriebseinheit betrifft, falls der jeweils betroffene Fahrzeugtyp zu einer der Fahrzeugklassen gehört, die in der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 genannt werden.
- (10) Der technische Fortschritt erfordert eine Anpassung der in den Anhängen dieser Richtlinie aufgeführten technischen Anforderungen. Die darin enthaltenen Motorenkategorien, Grenzwerte und Anwendungsdaten sollten in Einklang mit künftigen Änderungen der Richtlinie 97/68/EG gemäß Artikel 71 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 gebracht werden.
- (11) Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit hinsichtlich der Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel sollten für Fahrzeuge mit nicht unter die Richtlinie 97/68/EG fallenden Motoren so lange nicht gelten, bis diese Motoren von der Richtlinie erfasst werden. Für Fahrzeuge, die mit Motoren ausgestattet sind, die außerhalb des Anwendungsbereichs der Richtlinie 97/68/EG liegen, kann jedoch gemäß der vorliegenden Verordnung eine Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung erteilt werden.
- (12) Mit dem Beschluss des Rates 97/836/EG<sup>13</sup> 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 internationaler Regelungen nach dem UNECE-Übereinkommen von 1958 die beste Möglichkeit ist, nichttarifäre Handelshemmnisse zu beseitigen. Die Vorschriften der durch die Verordnung (EU) Nr. 167/2013 aufgehobenen Richtlinien sollten, wo angemessen, durch Verweise auf die entsprechenden UNECE-Regelungen ersetzt werden.

---

<sup>12</sup> 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 selbständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 74/150/EWG (ABl. L 171 vom 9.7.2003, S. 1).

<sup>13</sup> 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).

- (13) Die Möglichkeit, UNECE-Regelungen zum Zwecke der EU-Fahrzeugtypgenehmigung als Grundlage der Rechtsvorschriften der Union anzuwenden, ist in Verordnung (EU) Nr. 167/2013 vorgesehen. Gemäß dieser Verordnung werden Typgenehmigungen im Einklang mit UNECE-Regelungen, die auf der gleichen Grundlage wie die Unionsvorschriften gelten, als EU-Typgenehmigungen im Einklang mit der genannten Verordnung und ihren delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten angesehen.
- (14) Das Ersetzen von Rechtsakten der Union durch UNECE-Regelungen, die mit Unionsvorschriften gleichwertig sind, trägt zur Vermeidung von Doppelungen nicht nur hinsichtlich der technischen Anforderungen, sondern auch hinsichtlich der 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.
- (15) Aufgrund des Umfangs und der Auswirkungen der vorgeschlagenen Tätigkeiten auf die betreffende Branche sind die gemäß dieser Verordnung vorgesehenen Unionsmaßnahmen unabdingbar, wenn die beschlossenen Umwelt- und Sicherheitsziele, nämlich die Genehmigung von Fahrzeugen in der Union, erreicht werden sollen. Die Mitgliedstaaten können diese Ziele unabhängig voneinander nicht hinreichend erreichen.
- (16) Da Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen von wesentlicher Bedeutung für die Typgenehmigung dieser Fahrzeuge sind, sollte die vorliegende Verordnung mit Wirkung vom ersten Geltungstag der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 gelten –

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

## KAPITEL I

### GEGENSTAND UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

#### *Artikel 1* **Gegenstand**

Diese Verordnung enthält die detaillierten technischen Anforderungen und Prüfverfahren hinsichtlich der Umweltverträglichkeit und der Leistung der Antriebseinheit in Bezug auf Schadstoffemissionen und die zulässigen äußeren Geräuschpegel sowie in Bezug auf die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen, ihren Motoren und Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 167/2013.

#### *Artikel 2* **Begriffsbestimmungen**

Im Rahmen dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen von Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013. Darüber hinaus gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (1) „Emittierte Schadstoffe“: gas- und partikelförmige Schadstoffemissionen aus dem Auspuff;
- (2) „Nachbehandlungssystem für Schadstoffemissionen aus dem Auspuff“: der Durchfluss von Abgasen durch die Einrichtung oder das System, die bzw. das dazu dient, die Gase vor der Freisetzung in die Atmosphäre chemisch oder physikalisch zu verändern, einschließlich Katalysatoren, Feinstaubfilter oder jedes andere Bauteil oder System oder jede andere selbständige technische Einheit für die Reduzierung oder Behandlung von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln des Motors;
- (3) „System zur Minderung der Geräuschemissionen nach außen“: alle Bauteile und selbständigen technischen Einheiten, aus denen die Auspuff- und Schalldämpferanlage besteht, einschließlich Auspuffanlage, Ansaugsystem, Schalldämpfer oder jegliche Systeme, Bauteile und selbständigen technischen Einheiten, die für die von dem land- oder forstwirtschaftlichen Fahrzeug nach außen abgegebenen Geräuschpegel von Belang sind und einem Typ entsprechen, der zum Zeitpunkt der Typgenehmigung oder der Erweiterung der Typgenehmigung am Fahrzeug angebracht ist;
- (4) „emissionsmindernde Einrichtung“: ein Bauteilsystem oder eine selbständige technische Einheit, die Teil des Nachbehandlungssystems für Schadstoffemissionen aus dem Auspuff ist;

- (5) „emissionsmindernde Einrichtung für den Austausch“: ein Bauteilsystem oder eine selbständige technische Einheit, die bzw. das ein Nachbehandlungssystem für Schadstoffemissionen aus dem Auspuff an einem gemäß der Verordnung Nr. 167/2013 oder der vorliegenden Verordnung typgenehmigten Fahrzeug ganz oder teilweise ersetzen soll;
- (6) „Motortyp“: eine Kategorie von Motoren, die sich hinsichtlich der in Anhang II Anlage 1 der Richtlinie 97/68/EG aufgeführten wesentlichen Merkmale nicht unterscheiden;
- (7) „Stamm-Motor“: ein für die Antriebseinheit oder Motorenfamilie gemäß Anhang I Nummer 7 der Richtlinie 97/68/EG repräsentativer Motor;
- (8) „Motorenfamilie“: eine vom Hersteller festgelegte Gruppe von Motoren gemäß Anhang I Nummer 6 der Richtlinie 97/68/EG, die konstruktionsbedingt ähnliche Abgas-Emissionseigenschaften aufweisen sollen und den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen;
- (9) „Austauschmotor“: ein Motor, der zum Ersatz eines Motors in einem land- oder forstwirtschaftlichen Fahrzeug neu hergestellt und nur zu diesem Zweck geliefert worden ist;
- (10) „Hilfseinrichtungen“: alle in Anhang 4 Tabelle 1 der UNECE-Regelung Nr. 120 Änderungsreihe 01 aufgeführten Ausrüstungsteile, Geräte und Einrichtungen;
- (11) „Motorleistung“: die Leistung, die bei entsprechender Drehzahl auf einem Prüfstand an der Kurbelwelle oder dem entsprechenden Bauteil abgenommen wird;
- (12) „Nutzleistung des Motors“: die Leistung, die auf einem Prüfstand am Ende der Kurbelwelle oder einem vergleichbaren Bauteil bei der entsprechenden Motordrehzahl abgenommen und unter atmosphärischen Referenzbedingungen ermittelt wird; dabei muss der Motor mit den in Anhang 4 Tabelle 1 der UNECE-Regelung Nr. 120 Änderungsreihe 01<sup>14</sup> angegebenen Ausrüstungsteilen und Nebenverbrauchern versehen sein.

## **KAPITEL II PFLICHTEN DER HERSTELLER**

### *Artikel 3 Allgemeine Pflichten*

1. Der Hersteller gewährleistet, dass alle in der Union in Verkehr gebrachten, zugelassenen oder in Betrieb genommenen Neufahrzeuge, alle in der Union in Verkehr gebrachten oder in Betrieb genommenen neuen Motoren oder Austauschmotoren und alle in der Union in Verkehr gebrachten oder in Betrieb genommenen neuen Systeme, Bauteile und selbständigen technischen Einheiten, die sich auf die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit des Fahrzeuges auswirken können, so ausgelegt, gebaut und zusammengesetzt sind, dass

---

<sup>14</sup> ABl. L 257 vom 6.4.2005, S. 257.

das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen und unter Einhaltung der Wartungsvorschriften des Herstellers den Anforderungen der vorliegenden Verordnung entspricht.

2. Der Hersteller von Fahrzeugen, Motoren, Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten weist der Genehmigungsbehörde gegenüber durch physische Demonstration und Prüfung nach, dass die in der Union auf dem Markt bereitgestellten, zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeuge, Motoren, Systeme, Bauteile und selbständigen technischen Einheiten den ausführlichen technischen Anforderungen und Prüfverfahren entsprechen, die in den Artikeln 6 bis 9a und den Anhängen I und II der Richtlinie 97/68/EG festgelegt sind.
3. Dieser Artikel gilt nicht für Fahrzeugtypen, die in Drittländer ausgeführt werden sollen.

#### *Artikel 4*

#### ***Allgemeine Anforderungen zu Schadstoffemissionen und äußeren Geräuschpegeln***

1. Der Hersteller muss die in den Anhängen I und II festgelegten Anforderungen hinsichtlich Schadstoffemissionen einhalten.  
  
Der Hersteller muss die in Anhang III festgelegten Anforderungen hinsichtlich des äußeren Geräuschpegels einhalten.
2. Die Typgenehmigungsbehörden können Typgenehmigungen hinsichtlich der Anforderungen für Schadstoffemissionen aus dem Auspuff und äußere Geräuschpegel auf andere Fahrzeugvarianten und -versionen sowie Motortypen und -familien ausweiten, falls die Parameter für Fahrzeugvariante, Antriebseinheit und Emissionsminderungssystem eine identische Leistung aufweisen oder innerhalb der in Artikel 19 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 angegebenen Grenzwerten liegen.
3. Der Hersteller teilt der Genehmigungsbehörde unverzüglich jegliche Änderung an Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten mit, die sich auf die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit des land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugs auswirken können, nachdem der genehmigte Fahrzeugtyp gemäß Artikel 19 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 auf den Markt gebracht worden ist. Die Berichtspflicht umfasst Folgendes:
  - (a) die Parameter des Typs oder der Motorenfamilie gemäß Anhang II der Richtlinie 97/68/EG und Anhang I Nummer 9 der vorliegenden Verordnung;
  - (b) das Nachbehandlungssystem des Motors für Schadstoffemissionen aus dem Auspuff wie in Anhang I Nummer 6 der Richtlinie 97/68/EG und in Anhang I Nummer 9.1 sowie Anhang II Nummer 3.2 der vorliegenden Verordnung beschrieben;
  - (c) das System des Fahrzeugs zur Minderung der Geräuschemissionen nach außen gemäß den Anforderungen von Anhang III.

4. Zusätzlich zu den Bestimmungen der Absätze 1, 2 und 3 und des Artikels 14 muss der Hersteller folgende Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Antriebseinheit erfüllen:
  - (d) hinsichtlich der Bezugskraftstoffe die Anforderungen von Anhang 7 der UNECE-Regelung Nr. 120 Änderungsserie 01 sowie von Anhang V der Richtlinie 97/68/EG;
  - (e) hinsichtlich emissionsmindernder Einrichtungen und emissionsmindernder Einrichtungen für den Austausch die Anforderungen gemäß Anhang III Anlage 5 der Richtlinie 97/68/EG;
  - (f) hinsichtlich der Prüfausrüstung die Anforderungen von Anhang III der Richtlinie 97/68/EG.
5. Der Hersteller muss der Genehmigungsbehörde gegenüber nachweisen, dass die in Absatz 3 genannten Änderungen die Umweltverträglichkeit eines Fahrzeugs im Vergleich zu der bei der Typgenehmigung nachgewiesenen Umweltverträglichkeit nicht verschlechtern.
6. Der Hersteller muss nachweisen, dass emissionsmindernde Einrichtungen für den Austausch, für die eine Typgenehmigung gemäß den Artikeln 9 bis 13 dieser Verordnung erforderlich ist, und die in der Union in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden, gegebenenfalls gemäß den in Anhang I Nummer 4.1.1 der Richtlinie 97/68/EG festgelegten ausführlichen technischen Anforderungen und Prüfverfahren genehmigt sind.
7. Fahrzeuge mit einer emissionsmindernden Einrichtung für den Austausch müssen denselben Prüfanforderungen für die Umweltverträglichkeit und denselben Grenzwerten für Schadstoffe entsprechen wie Fahrzeuge mit einer emissionsmindernden Einrichtung für die Erstausrüstung.

#### *Artikel 5*

#### ***Spezifische Verpflichtungen in Bezug auf die Typgenehmigung von Fahrzeugen oder Motoren***

1. Der Hersteller muss gewährleisten, dass die Auspuffemissionen von gasförmigen Schadstoffen und Partikeln des Motortyps nicht über diejenigen Auspuffemissionen von gasförmigen Schadstoffen und Partikeln liegen, die für die von der Richtlinie 97/68/EG erfassten Motorenkategorien und Leistungsstufen festgelegt sind.
2. Der Hersteller muss gewährleisten, dass die Leistung der Antriebseinheit dem Niveau entspricht, das der Genehmigungsbehörde bei der Bereitstellung des Fahrzeugs auf dem Markt oder vor seiner Inbetriebnahme in der Beschreibungsmappe mitgeteilt wurde.

Die Verwendung von Abschaltvorrichtungen gemäß Anhang I Nummer 2.8c der Richtlinie 97/68/EG, die die Wirkung der emissionsmindernden Einrichtungen beeinträchtigen, ist gemäß Anhang III Nummer 4.1.1 der Richtlinie 97/68/EG verboten.

3. Durch Änderungen an der Bauart von Systemen, Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten, die nach der Typgenehmigung vorgenommen werden, verliert eine Typgenehmigung nur dann automatisch ihre Gültigkeit, wenn die ursprünglichen Eigenschaften oder technischen Merkmale so verändert werden, dass sie die Funktionsfähigkeit des Motors oder des Emissionsminderungssystems beeinträchtigen.

#### *Artikel 6*

#### ***Anforderungen an die Typgenehmigung von Motoren als selbständige technische Einheiten***

Um die EU-Typgenehmigung eines Motors oder einer Motorenfamilie als selbständige technische Einheit zu erhalten, muss der Hersteller gemäß den Bestimmungen von Anhang I dieser Verordnung nachweisen, dass die Motoren den Prüfungen der Richtlinie 97/68/EG unterzogen werden und den Anforderungen der vorliegenden Verordnung und der Richtlinie 97/68/EG entsprechen.

### **KAPITEL III VERPFLICHTUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN**

#### *Artikel 7*

#### ***Gleichwertigkeit alternativer Typgenehmigungen***

1. Die nationalen Behörden erkennen alternative Typgenehmigungen gemäß Anhang IV als gleichwertig mit einer Genehmigung nach dieser Verordnung an.
2. Über die Anforderungen von Unterabsatz 1 hinaus gewährt der Hersteller, wie in Kapitel XV der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 und dem entsprechenden delegierten Rechtsakt vorgeschrieben, diskriminierungsfreien Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für das Fahrzeug, damit eine alternative Typgenehmigung als gleichwertig mit einer Genehmigung nach dieser Verordnung anerkannt werden kann.

#### *Artikel 8*

#### ***Messung von Schadstoffemissionen***

Die technischen Dienste messen die Schadstoffemissionen aus dem Auspuff von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen und Motoren gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 97/68/EG in der an die Anforderungen von Anhang I der vorliegenden Verordnung angepassten Fassung.



*Artikel 9*  
**Messung des äußeren Geräuschpegels**

1. Die technischen Dienste messen zum Zwecke der Typgenehmigung den äußeren Geräuschpegel von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen der Klasse T mit Luftreifen und der Klasse C mit Gummiketten gemäß den Prüfvorschriften und Verfahren von Anhang III Nummer 1.3.1.
2. Auch die Prüfbedingungen und Verfahren gemäß Anhang III Nummer 1.3.2 werden angewendet, und die Ergebnisse werden von den technischen Diensten gemäß den Bestimmungen von Anhang III Nummer 1.3.2.4 aufgezeichnet.
3. Die technischen Dienste messen den äußeren Geräuschpegel von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen der Klasse C mit Metallketten zum Zwecke der Typgenehmigung gemäß den Vorschriften und Verfahren für die Prüfung am stehenden Fahrzeug gemäß Anhang III Nummer 1.3.2.
4. Auch die Prüfbedingungen und Verfahren gemäß Anhang III Nummer 1.3.3 werden angewendet, und die Ergebnisse werden von den technischen Diensten aufgezeichnet.

*Artikel 10*  
**Anforderungen für die Leistung der Antriebseinheit**

Für die Beurteilung der Leistung der Antriebseinheit von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen werden entsprechend der UNECE-Regelung Nr. 120, Änderungsserie 01, Messungen der Nutzleistung des Motors, des Motordrehmoments und des spezifischen Kraftstoffverbrauchs vorgenommen.

*Artikel 11*  
**Spezifische Bestimmungen zur Typgenehmigung von Fahrzeugen oder Motoren**

1. Es können Typgenehmigungen für Fahrzeuge mit Motoren, die außerhalb des Anwendungsbereichs der Richtlinie 97/68/EG liegen, erteilt werden.
2. Nach Ablauf eines Zeitraums von 24 Monaten nach dem Tag des Inkrafttretens der Rechtsvorschriften zur Erweiterung des Anwendungsbereichs der Richtlinie 97/68/EG auf Fahrzeuge mit Motoren, die gegenwärtig außerhalb des Anwendungsbereichs dieser Richtlinie liegen [oder spätestens ab dem 1. Januar 2018], verweigern die Mitgliedstaaten die Erteilung von Typgenehmigungen gemäß der vorliegenden Verordnung für Fahrzeuge, die nicht allen Anforderungen dieser Verordnung entsprechen.
3. Gemäß Absatz 1 erteilte Typgenehmigungen verlieren ihre Gültigkeit drei Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens der Rechtsvorschriften, mit denen der Anwendungsbereich der Richtlinie 97/68/EG auf jene Motoren erweitert wird [oder spätestens am 31. Dezember 2018].

Ab dem 1. Januar 2019 betrachten die Mitgliedstaaten solche Übereinstimmungsbescheinigungen für neue Fahrzeuge als nicht mehr gültig im

Sinne von Artikel 38 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 und untersagen die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge.

4. Die in Artikel 9 Absätze 3c, 3d und 4a der Richtlinie 97/68/EG festgelegten Zeitpunkte werden für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge der Klassen T2, T4.1 und C2 gemäß Artikel 4 Absätze 3, 6 und 9 sowie Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, die mit Motoren der Kategorien L bis R ausgestattet sind, um 3 Jahre verschoben. Die Übergangs- und Ausnahmeklauseln in den Artikeln 9 Absatz 4a und 10 Absatz 5 der Richtlinie 97/68/EG und Artikel 39 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 werden entsprechend verlängert.
5. Austauschmotoren müssen denselben Grenzwerten entsprechen, die der zu ersetzende Motor beim ersten Inverkehrbringen zu erfüllen hatte.
6. Austauschmotoren sind gemäß der Anlage zu Anhang I zu kennzeichnen.

#### *Artikel 12*

#### ***EU-Typgenehmigungsverfahren***

Unbeschadet des Artikels 11 und vorbehaltlich des Inkrafttretens der Durchführungsmaßnahmen nach Artikel 68 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 dürfen die nationalen Behörden aus Gründen, die die Emissionen von Fahrzeugen betreffen, weder eine vom Hersteller beantragte EU-Typgenehmigung oder nationale Typgenehmigung für einen neuen Fahrzeug- bzw. Motortyp versagen noch die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme eines neuen Fahrzeugs verweigern oder den Verkauf oder die Inbetriebnahme eines neuen Fahrzeugs bzw. den Verkauf oder den Einsatz eines neuen Motors untersagen, wenn das betreffende Fahrzeug bzw. der betreffende Motor dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht.

#### *Artikel 13*

#### ***Bereitstellung von emissionsmindernden Einrichtungen für den Austausch auf dem Markt oder Einbau solcher Einrichtungen in ein Fahrzeug***

Emissionsmindernde Einrichtungen für den Austausch, für die zugleich eine System-Typgenehmigung in Bezug auf ein Fahrzeug gilt, unterliegen keiner zusätzlichen Genehmigung für ein Bauteil oder eine selbständige technische Einheit gemäß Artikel 26 Absatz 3 oder Verordnung (EU) Nr. 167/2013.

#### *Artikel 14*

#### ***Flexibilitätssystem***

1. Abweichend von Artikel 10 Absatz 3 erlauben die Mitgliedstaaten gemäß den Vorschriften von Anhang V auf Antrag des Herstellers im Rahmen eines Flexibilitätssystems das Inverkehrbringen einer begrenzten Anzahl von Fahrzeugen mit Motoren, die den Anforderungen von Artikel 9 der Richtlinie 97/68/EG entsprechen, vorausgesetzt, eine Genehmigungsbehörde hat die entsprechende Erlaubnis für die Inbetriebnahme erteilt.

2. Das Flexibilitätssystem gemäß Absatz 1 gilt ab dem Beginn einer jeden Stufe und für dieselbe Dauer wie die betreffende Stufe.

Das Flexibilitätssystem gemäß Anhang V Nummer 1.2 ist jedoch auf die Dauer der Stufe III B beziehungsweise, falls es keine nachfolgende Stufe gibt, auf einen Zeitraum von drei Jahren beschränkt.

3. Fahrzeugtypen, die nach dem Flexibilitätssystem in **Verkehr** gebracht werden, müssen mit Motortypen ausgestattet sein, die den Bestimmungen von Anhang V entsprechen.

## **KAPITEL IV SCHLUSSBESTIMMUNGEN**

### *Artikel 15 Inkrafttreten und Anwendung*

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 gemäß den Verträgen unmittelbar in den Mitgliedstaaten.

Geschehen zu Brüssel am 1.10.2014

*Für die Kommission  
Der Präsident  
José Manuel BARROSO*