



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 5. Dezember 2013
(OR. en)**

17415/13

**ENT 336
MI 1133**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

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

Eingangsdatum: 21. November 2013

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

Nr. Komm.dok.: C(2013) 7994 final

Betr.: DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) Nr. .../.. DER KOMMISSION vom
21.11.2013 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

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2013) 7994 final.

Anl.: C(2013) 7994 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 21.11.2013
C(2013) 7994 final

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

vom 21.11.2013

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

(a) Begründung und Ziele des delegierten Rechtsakts

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

Die Typgenehmigungsanforderungen für neue Fahrzeuge der Klasse L sind derzeit in der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ (Rahmenrichtlinie) festgelegt. Darüber hinaus enthält eine ganze Reihe von Richtlinien, auf die in der Rahmenrichtlinie Bezug genommen wird, ausführliche technische Anforderungen für Fahrzeuge der Klasse L.

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

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

Mit diesem delegierten Rechtsakt sollen die gegenwärtigen Typgenehmigungsanforderungen hinsichtlich der Bauweise von Fahrzeugen der Klasse L auf den neuesten Stand des technischen Fortschritts gebracht und so weit wie möglich vereinfacht werden, indem auf einschlägige internationale Vorschriften (z. B. UNECE-Regelungen) verwiesen wird.

(b) Bestehende Rechtsvorschriften auf dem Gebiet des delegierten Rechtsaktes zur Bauweise von Fahrzeugen

- Rahmenrichtlinie 2002/24/EG;

¹ ABl. L 124 vom 9.5.2002, S. 1.

- die Richtlinien 93/33/EWG², 97/24/EG³, 2000/7/EG⁴, 2009/62/EG⁵, 2009/78/EG⁶ 2009/79/EG⁷ und 2009/139/EG⁸.

Das Typgenehmigungsrecht ist Gegenstand der im Jahr 2005 gebildeten Initiative CARS 21, in deren Rahmen der Kfz-Sektor im Hinblick auf den Rechtsrahmen und die politischen Maßnahmen untersucht wird, um die Kommission bei der Wahl künftiger Maßnahmen zu beraten. Die Schaffung von CARS 21 war zum Teil eine Reaktion auf die von der Automobilindustrie zum Ausdruck gebrachte Sorge, dass die durch die Regulierung entstehenden Kosten letzten Endes die Wettbewerbsfähigkeit negativ beeinflussen und Fahrzeuge unnötig teuer machen. Der CARS-21-Abschlussbericht enthält die Schlussfolgerung, dass die meisten der geltenden Rechtsvorschriften zum Schutz der Bürger und der Umwelt beibehalten werden sollten, dass jedoch Vereinfachungen mittels einer Straffung des Rechtsrahmens und einer internationalen Harmonisierung erforderlich seien. Die Pläne für eine solche Vereinfachung wurden in der Mitteilung der Kommission *Zweiter Fortschrittsbericht über die Strategie zur Vereinfachung des ordnungspolitischen Umfelds* dargelegt. Alle künftigen Maßnahmen sollten sich an dieser Strategie orientieren. Die Bezugnahme auf UN-ECE-Regelungen, die geltendes EU-Recht ersetzen, ist eine besonders effektive Vorgehensweise, um die administrative Komplexität und die Belastung von Fahrzeugherstellern, Genehmigungsbehörden und Technischen Diensten zu verringern.

In Übereinstimmung mit der europäischen Strategie zur Verbesserung der Luftqualität hat die Europäische Union die Emissionsnormen für Kraftfahrzeuge insbesondere in Bezug auf Kohlenwasserstoffe, Kohlenmonoxid, Stickoxide und Partikel immer weiter verschärft. Dies wird nun mit diesem delegierten Rechtsakt auch für die Fahrzeuge der Kategorie L im Hinblick auf ihre Bauweise angestrebt.

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

Aus diesen Gründen werden in dem 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. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen⁹ festgelegt. Dies geschieht im Hinblick auf die Verwirklichung der EU-Zielsetzungen in den Bereichen Umwelt- und Straßenverkehrssicherheit, nämlich einheitlicher

² ABl. L 188 vom 29.7.1993, S. 32.

³ ABl. L 226 vom 18.8.1997, S. 1.

⁴ ABl. L 106 vom 3.5.2000, S. 1.

⁵ ABl. L 198 vom 30.7.2009, S. 20.

⁶ ABl. L 231 vom 3.9.2009, S. 8.

⁷ ABl. L 201 vom 1.8.2009, S. 29.

⁸ ABl. L 322 vom 9.12.2009, S. 3.

⁹ ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52.

Regelungen hinsichtlich der Fahrzeugbauweise für die Hersteller von Fahrzeugen der Klasse L und andere Interessenträger. Bei den in dieser Verordnung behandelten Themen handelt es sich entweder um gesonderte Themen mit Bezug zu Fahrzeugbauweise oder um die Umweltverträglichkeit und Leistung des Antriebssystems sowie die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen der Klasse L. Darüber hinaus werden in dem vorliegenden delegierten Rechtsakt zur Verordnung (EU) Nr. 168/2013 allgemeine detaillierte Fragen behandelt, beispielsweise Maßnahmen für Typpengehmigungsverfahren, Anforderungen bezüglich der Übereinstimmung der Produktion und das Verfahren für die Bewertung Technischer Dienste.

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

(a) Anhörung interessierter Kreise

Die Europäische Kommission hat eine öffentliche Konsultation eingeleitet, um die Stellungnahmen interessierter Kreise zu ihren Vorschlägen für neue Rechtsvorschriften hinsichtlich der Genehmigung von Fahrzeugen der Klasse L einzuholen. Im Konsultationspapier waren Hintergrundinformationen enthalten und es wurden darin Stellungnahmen zu den Vorschlägen erbeten.

Die Zielgruppen der Konsultation waren die am meisten betroffenen Akteure, d. h. Typpengehmigungsbehörden, Hersteller, Lieferanten und Verbraucher. Sie wurde auf einer für diesen Zweck eingerichteten Website auf Englisch, Französisch und Deutsch veröffentlicht.

Die Kommission hat den Eingang aller Antworten bezüglich der Konsultation bestätigt und diese sind veröffentlicht worden.

(b) Die Konsultationsmethoden, die wichtigsten angesprochenen Sektoren und das allgemeine 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 und von einzelnen Bürgern ein.

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

Des Weiteren wurde einzelnen Interessenträgern im Rahmen zahlreicher bilateraler Sitzungen die Möglichkeit gegeben, ihre Standpunkte offen zu vertreten.

(c) Folgenabschätzung

Für jeden einzelnen der Hauptaspekte des Mitentscheidungsrechtsakts einschließlich für Teile dieses delegierten Rechtsakts wurden die möglichen Vor- und Nachteile der verschiedenen Optionen in wirtschaftlicher, ökologischer, sicherheitstechnischer und gesellschaftlicher Hinsicht

sowohl qualitativ als auch quantitativ bewertet. Daraufhin wurden die Optionen verglichen und es wurde eine bevorzugte Option oder eine logische Kombination von zwei Optionen ermittelt und beschrieben. Diese bevorzugten Optionen bilden die Grundlage des Mitentscheidungsrechtsakts und seiner delegierten Rechtsakte.

Jedoch wurden viele detaillierte technische Aspekte dieses delegierten Rechtsakts zur Bauweise von Fahrzeugen aus den aufgehobenen, in Artikel 81 des Mitentscheidungsrechtsakts erwähnten Richtlinien übernommen, und für diese wurde eine Folgenabschätzung als unnötig erachtet.

Der Entwurf des Folgenabschätzungsberichts wurde vom Ausschuss für Folgenabschätzung geprüft und die Verbesserungsempfehlungen wurden so weit wie möglich berücksichtigt. Die Stellungnahme des Ausschusses zum Bericht wurde zusammen mit dem Vorschlag zur Mitentscheidung, dem Abschlussbericht und dessen Zusammenfassung veröffentlicht.

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 Fahrzeugen¹⁰.

(b) Wahl der Instrumente

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

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 werden vom Europäischen Parlament und vom Rat im Zuge des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens in der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 festgelegt, die auf Artikel 114 AEUV basiert.
- Die technischen Spezifikationen, die mit diesen grundlegenden Bestimmungen in Verbindung stehen, werden in drei delegierten Rechtsakten (Artikel 290 AEUV) erlassen:
 - (a) einer Verordnung mit Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung des Antriebssystems;
 - (b) einer Verordnung mit Anforderungen an die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen;

¹⁰ ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52.

(c) einer Verordnung mit Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen und die allgemeinen Fragen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung, darunter Anforderungen für folgende Aspekte:

- (1) Maßnahmen zur Verhinderung von Eingriffen in den Antriebsstrang (Verhinderung unbefugter Eingriffe),
- (2) Maßnahmen für Typgenehmigungsverfahren,
- (3) Anforderungen für die Übereinstimmung der Produktion,
- (4) Anhängenvorrichtungen und Befestigungen;
- (5) Sicherungen gegen unbefugte Benutzung,
- (6) Elektromagnetische Verträglichkeit (EMV),
- (7) vorstehende Außenkanten,
- (8) Kraftstofflagerung,
- (9) Pritschen,
- (10) Massen und Abmessungen,
- (11) funktionale On-Bord-Diagnose,
- (12) Halteeinrichtung und Fußstützen für Beifahrer,
- (13) Anbringungsstelle für das Kennzeichen,
- (14) Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen,
- (15) Ständer,
- (16) Leistungsnormen und Bewertung Technischer Dienste sowie

– einem Durchführungsrechtsakt (Artikel 291 AEUV) werden Verwaltungsvorschriften festgelegt, etwa zum Beschreibungsbogen, den Definitionen des Typgenehmigungsbogens, der Übereinstimmungsbescheinigung und damit zusammenhängenden Anforderungen an die Übereinstimmung der Produktion usw.

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

vom 21.11.2013

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION -

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen¹¹, insbesondere auf Artikel 18 Absatz 3, Artikel 20 Absatz 2, Artikel 21 Absatz 5, Artikel 25 Absatz 8, Artikel 33 Absatz 6, Artikel 57 Absatz 12 und Artikel 65,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist. Zu diesem Zweck wird ein umfassendes EU-Typgenehmigungssystem und eine verstärkte Marktüberwachung für Fahrzeuge der Klasse L sowie deren Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 angewendet.
- (2) Der Begriff „Fahrzeuge der Klasse L“ erfasst ein breites Spektrum unterschiedlicher leichter Fahrzeugtypen mit zwei, drei oder vier Rädern, z. B. Fahrräder mit Antriebssystem, zwei- und dreirädrige Kleinkrafträder, zwei- und dreirädrige Krafträder, Krafträder mit Beiwagen sowie vierrädrige Fahrzeuge wie Straßen-Quads, Geländefahrzeuge und Vierradmobile.
- (3) Mit dem Beschluss 97/836/EG des Rates¹² ist die Union dem Übereinkommen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa über die Annahme

¹¹ ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52.

¹² 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).

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.

- (4) Hersteller beantragen eine Typpgenehmigung für Fahrzeuge der Klasse L sowie deren Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 168/2013. Die meisten Anforderungen für Fahrzeugteile wurden aus den entsprechenden UNECE-Regelungen in die Rechtsvorschriften der Union übernommen. UNECE-Regelungen werden ständig auf den neuesten Stand des technischen Fortschritts gebracht und die entsprechenden EU-Vorschriften müssen regelmäßig aktualisiert werden. Zur Vermeidung dieser Doppelarbeit hat die hochrangige Gruppe CARS 21 empfohlen, mehrere Richtlinien der Union mittels Übernahme und verbindlicher Anwendung durch die entsprechenden, in Anhang 1 aufgeführten UNECE-Regelungen zu ersetzen.
- (5) Die Möglichkeit, UNECE-Regelungen auf der Grundlage von EU-Recht anzuwenden, das es erlaubt, diese UNECE-Regelungen für die EU-Typpgenehmigung von Fahrzeugen zu übernehmen, ist in Verordnung (EU) Nr. 168/2013 festgelegt. Gemäß dieser Verordnung werden Typpgenehmigungen im Einklang mit UNECE-Regelungen, die verbindlich gelten, als EU-Typpgenehmigungen im Einklang mit der genannten Verordnung und ihren delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten angesehen.
- (6) Die UNECE-Regelung Nr. 10 über elektromagnetische Verträglichkeit sollte verbindlich vorgeschrieben werden und Kapitel 8 der Richtlinie 97/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen¹³ ersetzen, damit für diese Fahrzeuge nur ein Satz von Anforderungen zur elektromagnetischen Verträglichkeit gilt, die weltweit von den UN-Vertragsparteien zum Abkommen vom Jahr 1958 anerkannt werden. Die UNECE-Regelung Nr. 62 - Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Kraftfahrzeuge hinsichtlich ihres Schutzes gegen unbefugte Benutzung - sollte verbindlich vorgeschrieben werden und die Richtlinie 93/33/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 über die Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte Benutzung von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen¹⁴ im Hinblick auf die gegenseitige Anerkennung von den UN-Vertragsparteien zum Abkommen vom Jahr 1958 ersetzen.
- (7) Die verbindliche Anwendung von UNECE-Regelungen trägt zur Vermeidung von Doppelarbeit nicht nur hinsichtlich der technischen Anforderungen, sondern auch hinsichtlich der Zertifizierungs- und Verwaltungsverfahren bei. Außerdem könnten Typpgenehmigungen, die unmittelbar auf international vereinbarten Standards basieren, den Zugang zu den Märkten von Drittstaaten verbessern, insbesondere derjenigen, die Vertragspartei des Geänderten UNECE-Übereinkommens von 1958 sind, und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie stärken.
- (8) Nach den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 dürfen Fahrzeuge der Klasse L sowie für derartige Fahrzeuge bestimmte Systeme, Bauteile und selbstständige

¹³ ABl. L 226 vom 18.8.1997, S. 1.

¹⁴ ABl. L 188 vom 29.7.1993, S. 32.

technische Einheiten, die in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen, nur dann in den Mitgliedstaaten in Verkehr gebracht, auf dem Markt bereitgestellt oder in Betrieb genommen werden, wenn sie den Bestimmungen dieser Verordnung entsprechen.

- (9) Anforderungen an die funktionale Sicherheit und Umweltverträglichkeit machen Einschränkungen bezüglich unbefugter Eingriffe bei bestimmten Fahrzeugtypen der Klasse L erforderlich. Um die Instandhaltung und Wartung der Fahrzeuge durch die Fahrzeughalter nicht zu behindern, müssen sich entsprechende Einschränkungen strikt auf solche unbefugten Eingriffe begrenzen, durch die die Leistung des Fahrzeugs und seine Geräusch- und Schadstoffemissionen sowie die funktionale Sicherheit des Fahrzeugs erheblich mit negativem Ergebnis geändert werden. Da sich solche unbefugte Eingriffe mit negativen Folgen auf beide Aspekte beziehen, sollten in diesem delegierten Rechtsakt zur Bauweise von Fahrzeugen detaillierte Anforderungen zur Verhinderung unbefugter Eingriffe in den Antriebsstrang und die Schalldämpfung festgelegt werden.
- (10) In den Unterklassen L6e-A (leichte Straßen-Quads), L7e-A (schwere Straßen-Quads) und L7e-B (schwere Gelände-Quads) sind Fahrzeuge gruppiert, deren Schwerpunkt im Vergleich zur Breite und zum Radstand ziemlich hoch liegt. Sie weisen eine große Bandbreite von Konfigurationen in Bezug auf Personen-/Lastbelastung und können unter Geländebedingungen betrieben werden. Angesichts der Bedeutung einer Überrollstabilität des Fahrzeugs unter Geländebedingungen sollte der Anhang XI bezüglich Massen und Abmessungen um mehrere Kriterien für die statische Querstabilität erweitert werden. Sowohl der Winkel der kippbaren Plattform als auch der Koeffizient der Querstabilität werden als Indikatoren für die statische Stabilität verwendet. Bei dem Koeffizienten der Querstabilität handelt es sich um einen Indikator der Fahrzeugbauweise auf ebenem Boden, bei dem Winkel der kippbaren Plattform wird hingegen der Betrieb eines Fahrzeug auf einer Neigung simuliert und die statische Längsstabilität geprüft. Für den Zustand des Fahrzeugs für diese Statikprüfungen gilt die Bandbreite von betriebsbereiten, aber unbeladenen Fahrzeugen der Klassen L6e-A, L7e-A und L7e-B bis zu beladenen und unbeladenen Zuständen. Darüber hinaus müssen die Massen und Abmessungen der Fahrzeuge so ausgelegt sein, dass eine Mindest-Querstabilität gewährleistet ist. Bei den entsprechenden Prüfungen sollte davon ausgegangen werden, dass ein vollbeladenes Fahrzeug ein steiles Gefälle direkt hinabfährt bzw. eine steile Steigung hinauffährt.
- (11) 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 1. Januar 2018 sollte festgestellt werden, ob zusätzliche Geräte und Fehler in die in Anhang XII Anlage 2 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.
- (12) Die ab dem Jahr 2016 rechtlich bindende OBD-Stufe 1 sollte die Hersteller nicht dazu zwingen, die Kraftstoffzufuhr-Hardware zu ändern, und die Ausstattung mit einem elektronischen Vergaser oder einer elektronischen Kraftstoffeinspritzung nicht

verbindlich vorschreiben, sofern das Fahrzeug die Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und der damit zusammenhängenden delegierten Rechtsakte erfüllt. Für die Übereinstimmung mit den Anforderungen des OBD-1-Systems muss gewährleistet werden, dass bei einer elektronischen Kontrolle der Kraftstoffzufuhr, der Funkenerzeugung oder der Ansaugluft die beteiligten Input- und/oder Output-Schaltkreise überwacht werden, wobei eine Begrenzung auf die in Anlage 2 zu Anhang XII aufgelisteten Positionen vorgenommen wird. Wenn beispielsweise ein Kraftrad mit einem mechanischen Vergaser, gleichzeitig aber mit einer elektronisch gesteuerten Funkenerzeugung ausgestattet ist, so sind die primären Schaltkreise der Zündspule zu überwachen. Im Falle eines mechanischen Vergasers mit einem Drosselklappenstellungssensor, der ein Stromsignal als Input an die PCU/ECU zur Bestimmung der Motorbelastung abgibt, die wiederum zur elektronischen Steuerung der Funkenerzeugung verwendet wird, ist es erforderlich, den Schaltkreis des Drosselklappenstellungssensors zu überwachen. Auch andere Sensoren- und/oder Aktoren-Schaltkreise, die unter Punkten 3.3.5 und 3.3.6 von Anhang XII erfasst werden, sind zu überwachen, obwohl sie nicht direkt zur Steuerung der Kraftstoffzufuhr, der Funkenerzeugung oder der Ansaugluft verwendet werden. Ein solcher Fall wären beispielsweise die Schaltkreise der Raddrehzahlsensoren, falls die Fahrzeuggeschwindigkeit in der PCU/ECU anhand der Raddrehgeschwindigkeit berechnet und anschließend zur Steuerung der Umweltbelastung des Kraftrads oder als Auslöser für einen Drehmoment-Abregelmodus verwendet wird.

- (13) Unbeschränkter Zugang zu den für die Fahrzeugreparatur notwendigen Informationen mittels eines genormten Formats zum Auffinden technischer Informationen und ein wirksamer Wettbewerb auf dem Markt für Fahrzeug-Reparatur- und — wartungsinformationsdienste sind für ein besseres Funktionieren des Binnenmarkts notwendig, insbesondere hinsichtlich des freien Warenverkehrs, der Niederlassungsfreiheit und der Dienstleistungsfreiheit. Ein großer Teil dieser Informationen betrifft Systeme für On-Board-Diagnose (OBD) und ihr Zusammenwirken mit anderen Fahrzeugsystemen. Es ist angebracht, technische Spezifikationen für die Bereitstellung solcher Informationen durch die Hersteller im Internet festzulegen und zweckmäßige Maßnahmen zu ergreifen, um einen angemessenen Zugang für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) sicherzustellen. Gemeinsame Normen, die unter Einbeziehung der Beteiligten vereinbart werden, können den Informationsaustausch zwischen Herstellern und Dienstleistern erleichtern. Es ist daher angebracht, dass die Hersteller die technischen Spezifikationen im OASIS-Format verwenden und dass die Kommission zu gegebener Zeit das Europäische Komitee für Normung (CEN) und die Internationale Normungsorganisation (ISO) damit beauftragt, dieses Format zu einer Norm zu entwickeln, die das OASIS-Format ersetzen sollte.
- (14) Im Hinblick auf die Fortsetzung des harmonisierten Ansatzes hinsichtlich des Zugangs zu Reparatur- und Wartungsinformationen in allen Bereichen des Typgenehmigungsrechts gemäß Kapitel XV der Verordnung (EU) Nr. 168/2013, dessen Bestimmungen den Verordnungen des Europäischen Parlaments und des Rates (EG) Nr. 595/2009¹⁵ und

¹⁵ 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

(EG) Nr. 715/2007¹⁶ folgen, ist es angebracht, die Bestimmungen über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen, die in der Durchführungsverordnung zu den Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EG) Nr. 715/2007, nämlich der Verordnung (EU) Nr. 582/2011¹⁷ der Kommission in diese Verordnung zu übernehmen und sie an die Besonderheiten der Fahrzeuge der Klasse L anzupassen.

- (15) Insbesondere ist es angebracht, spezifische Verfahren für den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen für den Fall von Mehrstufen-Typgenehmigungen festzulegen. Es ist ferner angezeigt, in Bezug auf kundenspezifische Anpassungen und die Kleinserienherstellung besondere Vorschriften und Verfahren für den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen zu erlassen.
- (16) Damit die Anwendung der Bestimmungen über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen keinen kurzfristigen übermäßigen Aufwand für die Fahrzeughersteller in Bezug auf Systeme, die von alten auf neue Fahrzeugtypen übertragen werden, darstellt, ist es ferner angebracht, eine vollständige Liste bestimmter begrenzter Ausnahmen von den allgemeinen Bestimmungen über den Zugang zu Fahrzeug-OB-D-Informationen sowie zu Reparatur- und Wartungsinformationen zu erstellen, wie sie in der vorliegenden Verordnung ausführlich aufgelistet werden.
- (17) Bei der Überprüfung der wichtigsten Politikbereiche mit Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie wurde im Rahmen der hochrangigen Gruppe CARS 21 Einigung über die Empfehlungen erzielt, die auf eine Stärkung der weltweiten Wettbewerbsfähigkeit und der Beschäftigungslage der Branche bei gleichzeitigem Aufrechterhalten der Sicherheits- und umwelttechnischen Leistungen abzielen. Diese Empfehlungen wurden in einem Bericht der Kommission vom Jahr 2006 mit dem Titel „CARS 21: A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century (CARS 21: Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert) veröffentlicht. Im Bereich der Vereinfachung legte die hochrangige Gruppe unter anderem den Vorschlag für zwei Legislativmaßnahmen vor, in denen die Möglichkeit eingeführt wird, dass die Hersteller selbst die Genehmigungsprüfungen durchführen, dass sie also als Technischer Dienst fungieren („Selbstprüfung“), sowie die Möglichkeit der Verwendung von Computersimulationen anstatt von physischen Prüfungen („virtuelle Prüfverfahren“). Daher sollten in der vorliegenden Verordnung detaillierte Bedingungen hinsichtlich der virtuellen Prüfverfahren sowie der Selbstprüfungen gemäß Artikel 32, 64 und 65 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 festgelegt werden.

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).

¹⁶ Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171, 29.6.2007, 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).

- (18) Weite Anwendung finden computergestützte Verfahren (CAx), insbesondere rechnerunterstütztes Konstruieren (CAD), im gesamten Konstruktionsprozess vom Konzeptentwurf und der Gestaltung von Bauteilen und Ausrüstung über die Festigkeitsberechnung und die dynamische Analyse von Verbindungen bis hin zur Festlegung von Fertigungsmethoden. Die verfügbare Software ermöglicht den Einsatz von virtuellen Prüfungsmethoden auf Grundlage solcher Techniken, in deren Einführung die hochrangige Gruppe CARS 21 ein Mittel erkannt hat, die Kosten für die Hersteller durch Wegfall der Verpflichtung zum Bau von Prototypen für Testzwecke zu senken. Hersteller, die die Vorteile der virtuellen Prüfverfahren nicht in Anspruch nehmen möchten, sollten weiterhin über die Möglichkeit verfügen, die vorhandenen physischen Prüfverfahren anzuwenden.
- (19) Die Typgenehmigungsprüfungen werden von den Technischen Diensten ausgeführt, die der Kommission durch die Typgenehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten benannt werden, nachdem ihre Kompetenz und ihr Fachwissen nach den einschlägigen internationalen Normen geprüft worden sind. Diese Normen enthalten die Anforderungen, die erforderlich sind, damit ein Hersteller oder ein in seinem Namen handelnder Unterauftragnehmer von der Genehmigungsbehörde als Technischer Dienst im Sinne der Richtlinie 2002/24/EG¹⁸ (Rahmenrichtlinie) benannt werden kann. Zur Abwendung etwaiger Interessenkonflikte sollten jedoch die Pflichten der Hersteller festgelegt werden. Darüber hinaus sollten die Bedingungen präzisiert werden, unter denen ein Hersteller die Durchführung von Prüfverfahren an Unterauftragnehmer vergeben darf.
- (20) Das EU-Typgenehmigungsverfahren zeichnet sich insbesondere dadurch aus, dass zwischen der Genehmigungsbehörde und den von ihr benannten Technischen Diensten ein hohes Maß an Vertrauen notwendig ist. Die zwischen den Technischen Diensten und der Genehmigungsbehörde ausgetauschten Informationen müssen daher Transparenz und Klarheit gewährleisten.
- (21) Eine virtuelle Prüfungsmethode sollte ebenso zuverlässige Ergebnisse liefern wie eine physische Prüfung. Aus diesem Grund ist es angebracht, geeignete Bedingungen festzulegen, damit gewährleistet wird, dass der Hersteller in seiner Funktion als unternehmensinterner Technischer Dienst, oder der Unterauftragnehmer, der im Namen des Herstellers oder des Technischen Dienstes agiert, die verwendeten mathematischen Modelle ordnungsgemäß validieren kann.
- (22) Die Übereinstimmungsprüfung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten im Verlauf des gesamten Produktionsprozesses bildet einen wesentlichen Bestandteil des EU-Typgenehmigungsverfahrens. Die Durchführung dieser Übereinstimmungsprüfungen erfolgt durch physische Prüfungen an Fahrzeugen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten aus der laufenden Produktion. Virtuelle Prüfverfahren sollten für die Zwecke von Übereinstimmungsprüfungen der laufenden Produktion nicht zulässig sein, auch wenn sie für die Zwecke von Typgenehmigungsprüfungen verwendet werden.

¹⁸ Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates (ABl. L 124 vom 9.5.2002, S. 1).

- (23) Die vorliegende Verordnung sollte ab dem ersten Geltungstag der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 gelten.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I GEGENSTAND UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1 Gegenstand

1. Mit der vorliegenden Verordnung werden detaillierte technische Anforderungen und Prüfverfahren in Bezug auf die Bauweise von Fahrzeugen sowie allgemeine Anforderungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klasse L sowie für derartige Fahrzeuge bestimmte Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 festgelegt und eine Liste von UNECE-Regelungen und ihren Änderungen veröffentlicht.
2. Darüber hinaus werden in der Verordnung Normen für Technische Dienste sowie das Verfahren zu ihrer Bewertung festgelegt.

Artikel 2 Begriffsbestimmungen

Die Begriffsbestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 gelten. Zusätzlich gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (1) „Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe“ bezeichnet eine Reihe technischer Vorschriften und Spezifikationen, mit denen soweit wie möglich unzulässige Veränderungen des Fahrzeugantriebsstrangs, insbesondere durch eine Leistungssteigerung des Fahrzeugs, verhindert werden sollen, die die Umwelt beeinträchtigen können und gemäß Anhang II unzulässig sind;
- (2) „Ansaugkanal“ bezeichnet die Kombination aus Einlassöffnung und Ansaugrohr;
- (3) „Ansaugöffnung“ bezeichnet die Öffnung zum Einlass von Luft innerhalb des Zylinders, Zylinderkopfes oder Kurbelgehäuses;
- (4) „Ansaugrohr“ bezeichnet ein Teil, das den Vergaser oder das Luftregelsystem mit dem Zylinder, Zylinderkopf oder Kurbelgehäuse verbindet;
- (5) „Ansaugsystem“ bezeichnet die Kombination aus Ansaugkanal und Ansaugschalldämpfer;
- (6) „Auspuffanlage“ bezeichnet die Kombination aus Auspuffrohr, Expansionsbehälter, Auspuffschalldämpfer und Vorrichtung(en) zur Schadstoffminderung;

- (7) „Spezialwerkzeug“ bezeichnet im Zusammenhang mit Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe Vorrichtungen, die vom Fahrzeughersteller nur Vertragshändlern zur Verfügung gestellt werden und nicht öffentlich erhältlich sind;
- (8) „Funkenerzeugung durch die Zündanlage“ bezeichnet alle Merkmale des von der Zündanlage eines Motors mit Fremdzündung (FZ) erzeugten Funkens zur Zündung des Kraftstoff-Luftgemischs, einschließlich Zündzeitpunkt, Stärke und Positionierung;
- (9) „Kraftstoffversorgungssystem“ bezeichnet den Satz von Bauteilen, einschließlich des Kraftstoffspeichers und dem (den) Gerät(en) zur Luft-Kraftstoff-Gemischbildung oder zur Kraftstoffeinspritzung, sowie zwischen diesen;
- (10) „Übereinstimmung der Produktion“ bezeichnet die Fähigkeit sicherzustellen, dass jede Serie hergestellter Produkte mit den Anforderungen in der Typgenehmigung hinsichtlich Spezifikation, Leistung und Kennzeichnung übereinstimmt;
- (11) „Qualitätsmanagementsystem“ bezeichnet einen Satz miteinander in Verbindung und Wechselwirkung stehender Elemente, mit denen Organisationen lenken und überprüfen können, wie Qualitätsstrategien umgesetzt und Qualitätsziele erreicht werden;
- (12) „Audit“ bezeichnet ein Verfahren zur Sammlung von Nachweisen, die dazu dienen zu bewerten, wie gut Auditkriterien im Hinblick auf das Ziel, objektiv, unparteiisch und unabhängig vorzugehen, angewendet werden, und das geregelt durchgeführt sowie dokumentiert wird;
- (13) „Abhilfemaßnahmen“ bezeichnet einen Problemlösungsprozess im Rahmen des Qualitätssicherungsprozesses, bei dem die Ursachen einer Nichtübereinstimmung oder nicht wünschenswerten Situation schrittweise beseitigt werden und durch den deren Wiederauftreten verhindert werden soll;
- (14) „Zertifizierung“ bezeichnet eine Bescheinigung einer nationalen Akkreditierungsstelle, derzufolge eine Organisation die Anforderungen harmonisierter Normen und ggf. zusätzliche Anforderungen erfüllt, einschließlich solcher Anforderungen, die in einschlägigen sektoralen Plänen für die Ausübung einer bestimmten Konformitätsbewertungstätigkeit aufgeführt sind;
- (15) „Kupplungsvorrichtung für Fahrzeuge der Klasse L“ bezeichnet sämtliche an den Rahmen oder tragenden Teilen des Fahrgestells oder der Karosserie der Fahrzeuge angebrachten Teile und Vorrichtungen, durch die das Zugfahrzeug und das gezogene Fahrzeug miteinander verbunden werden, einschließlich fester oder abnehmbarer Teile zur Befestigung, Anpassung oder zum Betrieb der Kupplungsvorrichtungen;
- (16) „Kupplungskugel und Halterung“ bezeichnet eine Kupplungsvorrichtung, bei der an einem Fahrzeug der Kategorie L eine kugelförmige Vorrichtung und eine Halterung angebracht sind, um es mittels eines Kupplungskopfes mit dem Anhänger zu verbinden;
- (17) „Kupplungskopf“ bezeichnet eine mechanische Kupplungsvorrichtung an der Anhängerdeichsel zur Verbindung mit einer Kupplungskugel des Fahrzeugs der Klasse L;

- (18) „Kupplungspunkt“ bezeichnet die Mitte des Angriffspunkts der an einem gezogenen Fahrzeug angebrachten Kupplung innerhalb der an einem Zugfahrzeug angebrachten Kupplung;
- (19) „Hilfskupplung“ bezeichnet eine Verbindungsvorrichtung, die bei Trennung der Hauptkupplung in der Lage ist zu gewährleisten, dass der Anhänger mit dem Zugfahrzeug verbunden und eine gewisse Restführung erhalten bleibt;
- (20) „Kante eines flächenförmigen Teils“ bezeichnet den Umriss einer Platte, die, wenn ihre Form flach und rechteckig und sie insgesamt nicht dicker als 10 mm wäre, insgesamt vier eindeutig erkennbare Kanten haben würde;
- (21) „stielförmiges Teil“ bezeichnet jede Vorwölbung oder jedes Teil, deren bzw. dessen Form dem Anschein nach rund oder praktisch rund ist, einschließlich der Köpfe von Bolzen und Schrauben, und einen einigermaßen konstanten Durchmesser sowie ein freies, berührbares Ende aufweist;
- (22) „Maschengröße“ bezeichnet die Anzahl der Öffnungen eines Siebs auf einer Strecke von einem Zoll;
- (23) „Pritsche“ bezeichnet die mit dem Aufbau des Fahrzeugs der Klasse L verbundene Plattform zur Beförderung von Lasten;
- (24) „Standardausrüstung“ bezeichnet die grundlegende Konfiguration eines Fahrzeugs, das mit allen Merkmalen ausgestattet ist, die nach den in Anhang II der Richtlinie 168/2013/EU erwähnten Rechtsakten vorgeschrieben sind, einschließlich aller montierten Vorrichtungen, die keine weiteren Spezifikationen auf der Ebene der Konfiguration oder der Ausrüstung bedingen;
- (25) „Sonderausrüstung“ sind Merkmale, die nicht zur Standardausrüstung gehören und mit denen ein Fahrzeug in der Verantwortung des Herstellers ausgestattet werden kann;
- (26) „Masse der Sonderausrüstung“ bezeichnet die Masse der Ausrüstung, die gemäß den Herstellerangaben zusätzlich zur Standardausrüstung am Fahrzeug angebracht werden kann;
- (27) „Masse der Kupplung“ bezeichnet die Masse der Kupplungsvorrichtung und die der Bauteile, die für die Befestigung der Kupplung am Fahrzeug erforderlich sind;
- (28) „technisch zulässige Stützlast am Kupplungspunkt“ bezeichnet bei einem Zugfahrzeug die Masse, die der größten zulässigen Stützlast am Kupplungspunkt (Wert „S“ oder „U“) eines Zugfahrzeugs entspricht, ausgehend von der Bauart der Kupplung und des Zugfahrzeugs;
- (29) „tatsächliche Masse“ bezeichnet bei einem Fahrzeug dessen Masse im fahrbereitem Zustand im Sinne des Artikels 5 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 zuzüglich der Masse des Fahrers (75 kg) sowie der Masse, die gegebenenfalls durch die Speicherung des Alternativkraftstoffs erforderlich ist, und der Masse der Sonderausrüstung;

- (30) „technisch zulässige Gesamtmasse“ (M) bezeichnet die vom Hersteller angegebene Höchstmasse des Fahrzeugs in beladenem Zustand, die auf der Bauart und den bauartbedingten Leistungen des Fahrzeugs beruht;
- (31) „technisch höchstzulässige Anhängelast“ bedeutet die größte Masse, die ein Zugfahrzeug ziehen kann;
- (32) „Achse“ bezeichnet die gemeinsame Drehachse von zwei oder mehr Rädern, die kraftbetrieben oder frei drehbar sein kann und die aus einem oder mehreren Abschnitten bestehen kann, die auf derselben Ebene senkrecht zur Längsmittlebene des Fahrzeugs angeordnet sind;
- (33) „technisch zulässige Achslast“ bezeichnet die Masse, die der höchstzulässigen statischen vertikalen Belastung entspricht, die von den Rädern einer Achse auf die Fahrbahnoberfläche übertragen wird und auf der Bauart und den bauartbedingten Leistungen des Fahrzeugs und der Achse beruht;
- (34) „Nutzlast“ bedeutet den Unterschied zwischen dem technisch höchstzulässigen Gesamtgewicht und dem tatsächlichen Gewicht des Fahrzeugs;
- (35) „Längsebene“ eine parallel zur Fahrtrichtung des Fahrzeugs verlaufende senkrechte Ebene;
- (36) „Emissionsbegrenzungssystem“ das elektronische Motorsteuergerät und jedes abgasrelevante Bauteil in der Auspuff- oder Kraftstoffverdunstungsanlage, das diesem Steuergerät ein Eingangssignal übermittelt oder von diesem ein Ausgangssignal erhält;
- (37) „Fehlfunktionsanzeiger“ („M1“) bezeichnet einen optischen oder akustischen Anzeiger, der den Fahrzeugführer eindeutig über aufgetretene Fehlfunktionen im Sinne von Artikel 21 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 unterrichtet;
- (38) „Fehlfunktion“ bezeichnet den Ausfall eines Bauteils oder Systems, der dazu führen würde, dass die Emissionen die OBD-Grenzwerte in Anhang VI Teil B der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 überschreiten würden oder dass eine Betriebsart ausgelöst würde, bei der das Motordrehmoment erheblich herabgesetzt ist, oder dass das OBD-System nicht in der Lage sein würde, die grundlegenden Überwachungsanforderungen nach Anhang XII zu erfüllen;
- (39) „Sekundärluft“ bezeichnet die mit Hilfe einer Pumpe oder eines Ansaugventils oder auf andere Weise erfolgende Einleitung von Luft in das Abgassystem, die die Oxidierung von im Abgasstrom enthaltenen Kohlenwasserstoffen und Kohlenmonoxid unterstützen soll;
- (40) „Verbrennungsaussetzer“ bezeichnet die nicht erfolgende Verbrennung im Zylinder eines Motors mit Fremdzündung, verursacht durch fehlenden Zündfunken, schlechte Gemischdosierung, ungenügende Verdichtung oder sonstige Ursachen.
- (41) „Prüfung der Art I“ bezeichnet den für Emissionsgenehmigungen zu verwendenden Fahrzyklus;

- (42) „Fahrzyklus“ bezeichnet einen Prüfzyklus, der das Anlassen des Motors, einen Fahrtabschnitt, bei dem eine eventuell vorhandene Fehlfunktion erkannt würde, und das Abstellen des Motors umfasst;
- (43) „Warmlaufzyklus“ bedeutet einen Fahrzeugbetrieb, bei dem die Kühlmitteltemperatur vom Anlassen des Motors an um mindestens 22 K auf mindestens 343,2 K (70 °C) ansteigt;
- (44) „Gemischregelung“ ist die selbsttätige, adaptive Anpassung der Grundeinstellung der Kraftstoff- und Luftzufuhr;
- (45) „kurzfristige Gemischregelung“ sind dynamische oder augenblickliche Anpassungen der Grundeinstellung der Kraftstoff- und Luftzufuhr;
- (46) „langfristige Gemischregelung“ ist eine wesentlich langsamere Anpassung des Kraftstoffsystems zum Ausgleich für Unterschiede zwischen einzelnen Fahrzeugen und für im Laufe der Zeit allmählich eintretende Veränderungen;
- (47) „rechnerisch ermittelte Motorlast“ ist die Angabe des aktuellen Luftdurchsatzes, geteilt durch den höhenkorrigierten maximalen Luftdurchsatz (wenn vorhanden). Der auf diese Weise ermittelte dimensionslose, nicht motorspezifische Wert liefert dem Servicepersonal ein in % ausgedrücktes Maß für die tatsächliche Motorlast (voll geöffnete Drosselklappe = 100 %);
- (48) „permanente Emissions-Festwerteinstellung“ – sie liegt vor, wenn ein fehlerhaftes Bauteil oder System dazu führen würde, dass die Fahrzeugabgase die in Anhang VI Teil B der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Emissionsgrenzwerte übersteigen, und wenn die elektronische Motorsteuerung daher permanent zu einer Einstellung wechselt, in der von dem fehlerhaften Bauteil oder System keine Daten benötigt werden;
- (49) „Nebenantrieb“ eine motorabhängige Vorrichtung für den Antrieb von Nebenverbrauchern im Fahrzeug;
- (50) „Zugang zum OBD“ bedeutet die Verfügbarkeit aller emissions- und sicherheitskritischen Borddiagnosedaten, einschließlich aller Fehlercodes, die für Inspektion, Diagnose, Wartung oder Reparatur von emissions- und sicherheitsrelevanten Bauteilen des Fahrzeugs erforderlich sind, über die serielle Schnittstelle des genormten Diagnoseverbinding (entsprechend Anhang XII Anlage 1 Nummer 3.12);
- (51) „unbeschränkter Zugang“ zum OBD-System bedeutet:
- a) dass der Zugang nicht von einem Zugangscode, der nur vom Hersteller zugeteilt wird, oder einem vergleichbaren Mittel abhängig ist, oder
 - b) dass der Zugang die Auswertung der erzeugten Daten gestattet, ohne dass eine besondere Decodierungsinformation benötigt wird, es sei denn, diese Information ist selbst genormt;
- (52) „genormt Daten“ bedeutet, dass alle Datenstrominformationen, einschließlich aller benutzten Fehlercodes, nur in Übereinstimmung mit Industrienormen generiert werden,

die dadurch, dass ihr Format und die zulässigen Optionen eindeutig definiert sind, ein Höchstmaß an Harmonisierung in der mit Fahrzeugen der Klasse L befassten Branche vorsehen und deren Verwendung gemäß dieser Verordnung ausdrücklich zulässig ist;

- (53) „Mangel“ bei OBD-Systemen bedeutet, dass bis zu zwei verschiedene überwachte Bauteile oder Systeme vorübergehend oder dauerhaft Betriebseigenschaften aufweisen, die deren ansonsten funktionierende Überwachung durch die OBD beeinträchtigen, oder dass sie nicht alle anderen Einzelanforderungen für die OBD erfüllen;
- (54) „erhebliche Verringerung des Antriebsdrehmoments“ bedeutet ein Antriebsdrehmoment von höchstens 90 % des Drehmoments bei normalem Betrieb;
- (55) „Netzstruktur-Oberfläche“ ist eine Oberfläche, die aus einem Muster aus kreisförmigen, ovalen, rautenförmigen, rechteckigen oder quadratischen Öffnungen mit gleichmäßigen Abständen von höchstens 15 mm besteht;
- (56) „Gitteroberfläche“ bedeutet eine Oberfläche, die aus zueinander parallelen Stangen in einem gleichmäßigen Abstand von höchstens 15 mm besteht;
- (57) „nominale Oberfläche“ ist eine gedachte, geometrisch ideale Oberfläche ohne Berücksichtigung von Unregelmäßigkeiten wie Erhebungen oder Einkerbungen;
- (58) „Neigung“ ist der Grad der Winkelabweichung gegenüber einer senkrechten Ebene;
- (59) „kundenspezifische Anpassung“ ist jede Änderung an einem Fahrzeug, einem System, einem Bauteil oder einer selbstständigen technischen Einheit, die auf Wunsch eines Kunden erfolgt und genehmigungspflichtig ist;
- (60) „übertragenes System“ bedeutet ein System im Sinne der in Artikel 3 Absatz 15 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 enthaltenen Begriffsbestimmung, das von einem früheren Fahrzeugtyp auf einen neuen Fahrzeugtyp übertragen wurde.;
- (61) „Ständer“ bedeutet eine fest mit dem Fahrzeug verbundene Vorrichtung, mit der das unbeaufsichtigte Fahrzeug in der gewünschten Position abgestellt und gehalten werden kann;
- (62) „Seitenständer“ bedeutet einen Ständer, der, wenn er ausgeklappt wird, das Fahrzeug auf einer Seite abstützt, wobei beide Räder mit dem Boden in Berührung bleiben;
- (63) „Mittelständer“ bedeutet einen Ständer, der, wenn er ausgeklappt wird, das Fahrzeug so abstützt, dass er auf beiden Seiten der Längsmittlebene des Fahrzeugs eine oder mehrere Berührungsstellen zwischen Fahrzeug und dem Boden bietet;
- (64) „Querneigung“ bedeutet die tatsächliche Neigung (in Prozent) der Aufstellfläche, wenn sich die Schnittlinie der Längsmittlebene des Fahrzeugs und der Aufstellfläche im rechten Winkel zur Linie der größten Neigung befindet;
- (65) „Längsneigung“ bedeutet die Aufwärts- oder Abwärtsneigung (in Prozent) der tatsächlichen Aufstellfläche, wenn die Längsmittlebene des Fahrzeugs parallel zur Linie der größten Neigung liegt;

- (66) „Gebrauchsstellung“ eines Ständers bezieht sich auf einen Ständer, der ausgeklappt oder geöffnet und in die gewünschte Position für das Abstellen gebracht worden ist;
- (67) „Nichtgebrauchsstellung“ eines Ständers bezieht sich auf einen Ständer, der eingeklappt oder geschlossen ist und in Fahrposition gehalten wird;

KAPITEL II

PFLICHTEN DER HERSTELLER BEI DER HERSTELLUNG VON FAHRZEUGEN

Artikel 3

Einbau und Nachweisanforderungen im Zusammenhang mit der Fahrzeugbauweise

1. Zur Erfüllung der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen gemäß Artikel 18 und Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 müssen die Hersteller Fahrzeuge der Klasse L mit Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten mit Auswirkungen auf die funktionale Sicherheit und die Umweltbelastung ausstatten, die so entworfen, konstruiert und zusammengebaut sind, dass sie eine Übereinstimmung des im Normalbetrieb befindlichen und gemäß den Vorschriften der Hersteller gewarteten Fahrzeugs mit den technischen Einzelanforderungen und Prüfverfahren ermöglichen.
2. Im Einklang mit Artikeln 6 bis 20 müssen die Hersteller mittels einer physischen Demonstrationsprüfung der Genehmigungsbehörde den Nachweis erbringen, dass die in der EU in Verkehr gebrachten, auf dem Markt bereitgestellten oder in Betrieb genommenen Fahrzeuge der Klasse L die Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen von Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und die Bestimmungen der in den Artikeln 6 bis 20 dieser Verordnung festgelegten technischen Einzelanforderungen und Prüfverfahren erfüllen.
3. Die Hersteller müssen sicherstellen, dass die in der EU in Verkehr gebrachten, auf dem Markt bereitgestellten oder in Betrieb genommenen Ersatzteile oder Ausrüstungen die relevanten Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erfüllen, die in den in dieser Verordnung angeführten technischen Anforderungen und Prüfverfahren enthalten sind. Ein genehmigtes, mit solchen Ersatzteilen oder Ausrüstungen ausgestattetes Fahrzeug der Klasse L muss die gleichen Prüfungsanforderungen erfüllen und die gleichen Leistungsgrenzwerte aufweisen wie ein Fahrzeug, das mit Originalteilen oder Originalausrüstung ausgestattet ist, und Belastungsanforderungen einschließlich der Anforderungen gemäß Artikel 22 Absatz 2, Artikel 23 und Artikel 24 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erfüllen.
4. Die Hersteller müssen ebenfalls sicherstellen, dass die Typgenehmigungsverfahren zur Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion unter Beachtung der detaillierten Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen gemäß Artikel 33 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 sowie der technischen Einzelanforderungen der vorliegenden Verordnung befolgt werden.
5. Gegebenenfalls müssen die Hersteller der Genehmigungsbehörde eine Beschreibung der ergriffenen Maßnahmen gegen unbefugtes Eingreifen in den Antriebsstrang,

einschließlich der Steuer-Computer für die Emissionen und die funktionale Sicherheit, übermitteln.

Artikel 4
Anwendung der UNECE-Regelungen

1. Die in Anhang I zu dieser Verordnung aufgeführten UNECE-Regelungen und deren Änderungen gelten für die Typgenehmigung.
2. Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 25 km/h müssen alle relevanten Anforderungen der UNECE-Regelungen für Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 25 km/h erfüllen.
3. Verweise auf Fahrzeugklassen L1, L2, L3, L4, L5, L6 und L7 in den UNECE-Regelungen gelten als Verweise auf die Fahrzeugklassen L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e und L7e gemäß dieser Verordnung, einschließlich etwaiger Unterklassen.

Artikel 5
Technische Spezifikationen hinsichtlich der Bauweise von Fahrzeugen und Prüfverfahren

1. Die Prüfverfahren hinsichtlich der Fahrzeugbauweise sind im Einklang mit den in dieser Verordnung festgelegten Prüfungsanforderungen durchzuführen.
2. Die Prüfverfahren sind von der Genehmigungsbehörde oder in Anwesenheit ihrer Vertreter, oder von dem Technischen Dienst durchzuführen, falls dieser von der Genehmigungsbehörde zugelassen worden ist.
3. Die Messmethoden und Prüfergebnisse sind in dem gemäß Artikel 32 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 festgelegten Format an die Genehmigungsbehörde zu übermitteln.

Artikel 6
Anforderungen hinsichtlich der Maßnahmen zur Verhinderung unbefugter Eingriffe in den Antriebsstrang (Verhinderung unbefugter Eingriffe)

Die in Anhang II (C1) der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erwähnten Prüfverfahren und Anforderungen hinsichtlich der Maßnahmen zur Verhinderung unbefugter Eingriffe in den Antriebsstrang (Verhinderung unbefugter Eingriffe) sind im Einklang mit Anhang II dieser Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 7
Anforderungen hinsichtlich der Maßnahmen für Typgenehmigungsverfahren

Die in Anhang II (C2) der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erwähnten Prüfverfahren und Anforderungen hinsichtlich der Maßnahmen für Typgenehmigungsverfahren sind im Einklang mit Anhang III dieser Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 8

Anforderungen hinsichtlich der Übereinstimmung der Produktion

Die in Anhang II (C3) der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erwähnten Prüfverfahren und Anforderungen hinsichtlich der Produktionsübereinstimmung sind im Einklang mit Anhang IV dieser Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 9

Anforderungen hinsichtlich der Anhängenvorrichtungen und Befestigungen

Die in Anhang II (C4) der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erwähnten Prüfverfahren und Anforderungen hinsichtlich der Anhängenvorrichtungen und Befestigungen sind im Einklang mit Anhang V dieser Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 10

Anforderungen hinsichtlich der Sicherungen gegen unbefugte Benutzung

Die in Anhang II (C5) der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erwähnten Prüfverfahren und Anforderungen hinsichtlich der Sicherungen gegen unbefugte Benutzung sind im Einklang mit Anhang VI dieser Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 11

Anforderungen hinsichtlich der elektromagnetischen Verträglichkeit

Die in Anhang II (C6) der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erwähnten Prüfverfahren und Anforderungen hinsichtlich der elektromagnetischen Verträglichkeit sind im Einklang mit Anhang VII dieser Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 12

Anforderungen hinsichtlich der vorstehenden Außenkanten

Die in Anhang II (C7) der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erwähnten Prüfverfahren und Anforderungen hinsichtlich der vorstehenden Außenkanten sind im Einklang mit Anhang VIII dieser Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 13

Anforderungen hinsichtlich der Kraftstofflagerung

Die in Anhang II (C8) der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erwähnten Prüfverfahren und Anforderungen hinsichtlich der Kraftstofflagerung sind im Einklang mit Anhang IX dieser Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 14
Anforderungen hinsichtlich der Pritschen

Die in Anhang II (C9) der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erwähnten Prüfverfahren und Anforderungen hinsichtlich der Pritschen sind im Einklang mit Anhang X dieser Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 15
Anforderungen hinsichtlich der Massen und Abmessungen

Die in Anhang II (C10) der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erwähnten Prüfverfahren und Anforderungen hinsichtlich der Massen und Abmessungen sind im Einklang mit Anhang XI dieser Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 16
Anforderungen hinsichtlich der funktionsbezogenen OBD-Systeme

Die in Anhang II (C11) der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erwähnten Prüfverfahren und Anforderungen hinsichtlich der funktionsbezogenen OBD-Systeme sind im Einklang mit Anhang XII dieser Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 17
Anforderungen hinsichtlich der Haltegriffe und Fußstützen für Beifahrer

Die in Anhang II (C12) der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erwähnten Prüfverfahren und Anforderungen hinsichtlich der Haltegriffe und Fußstützen für Beifahrer sind im Einklang mit Anhang XIII dieser Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 18
Anforderungen hinsichtlich der Anbringungsstelle für das Kennzeichen

Die in Anhang II (C13) der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erwähnten Prüfverfahren und Anforderungen hinsichtlich der Anbringungsstelle für das Kennzeichen sind im Einklang mit Anhang XIV dieser Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 19
Anforderungen hinsichtlich des Zugangs zu Reparatur- und Wartungsinformationen

Die in Anhang II (C14) der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erwähnten Prüfverfahren und Anforderungen hinsichtlich des Zugangs zu Reparatur- und Wartungsinformationen sind im Einklang mit Anhang XV dieser Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

Artikel 20
Anforderungen hinsichtlich der Ständer

Die in Anhang II (C15) der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erwähnten Prüfverfahren und Anforderungen hinsichtlich der Ständer sind im Einklang mit Anhang XVI dieser Verordnung durchzuführen und zu überprüfen.

KAPITEL III
PFLICHTEN UND ANFORDERUNGEN IM ZUSAMMENHANG
MIT DEN TECHNISCHEN DIENSTEN

Artikel 21
Leistungsnormen und Bewertung Technischer Dienste

Die Technischen Dienste müssen die Leistungsnormen und die Verfahren für ihre Bewertung gemäß Anhang II (C16) der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 befolgen, die gemäß Anhang XVII dieser Verordnung zu überprüfen sind.

Artikel 22
Zulässigkeit von Selbstprüfungen

Die in Artikel 64 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erwähnten, von den betriebsinternen technischen Diensten durchgeführten Selbstprüfungen können nur dann durchgeführt werden, wenn dies in Anhang III zu dieser Verordnung zugelassen wird.

KAPITEL IV
VERPFLICHTUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN

Artikel 23
Typgenehmigung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten

Im Einklang mit Artikel 18, 25 und 33 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und mit Wirkung von den in Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 festgelegten Zeitpunkten dürfen die nationalen Behörden in Bezug auf Neufahrzeuge, die der Verordnung (EU) Nr.168/2013 und der vorliegenden Verordnung nicht genügen, die Gültigkeit von Übereinstimmungsbescheinigungen für die Zwecke von Artikel 43 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 nicht mehr anerkennen, und müssen das Inverkehrbringen, die Bereitstellung auf dem Markt und die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge anhand von Kriterien der Emissionen, des Kraftstoff- oder Energieverbrauchs oder der Anforderungen hinsichtlich der Bauweise von Fahrzeugen verbieten.

KAPITEL V

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 24 ***Inkrafttreten***

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 21.11.2013

Für die Kommission
Der Präsident
José Manuel BARROSO