



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 30.3.2023

COM(2023) 178 final

2023/0090 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über die Genehmigung und Marktüberwachung von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die auf öffentlichen Straßen verkehren, und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1020**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SEC(2023) 145 final} - {SWD(2023) 64 final} - {SWD(2023) 65 final} -  
{SWD(2023) 66 final}

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

#### • Gründe und Ziele des Vorschlags

Mit diesem Vorschlag soll eine Lücke in den EU-Rechtsvorschriften für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte geschlossen werden. Nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte sind eine weit gefasste Kategorie von Maschinen, die mit einem eigenen Antrieb ausgestattet sind. Diese Maschinen werden regelmäßig in bestimmten Sektoren oder für bestimmte Zwecke eingesetzt, z. B. im Bau, in der Landwirtschaft, im Garten, in Gemeinden oder als Förderzeuge. Auf EU-Ebene sind zahlreiche technische Aspekte von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten harmonisiert (z. B. Maschinensicherheit, elektromagnetische Verträglichkeit, Geräuschemissionen im Betrieb, Abgasemissionen usw.). Hinzu kommt, dass einige dieser Maschinen gelegentlich auf öffentlichen Straßen verkehren müssen, um insbesondere von einem Einsatzort zum nächsten zu gelangen, sodass sie zu diesem Zweck auch in der Union in **Verkehr** gebracht werden. Die Festlegung von Anforderungen, z. B. in Bezug auf die Sicherheit, die nur für den **Verkehr** mobiler Maschinen und Geräte auf öffentlichen Straßen gelten, liegt jedoch weiterhin in der alleinigen Zuständigkeit der Mitgliedstaaten.

Die Tatsache, dass aktuell unterschiedliche nationale Regelungen bestehen, verursacht zusätzliche Kosten und zusätzlichen Verwaltungsaufwand in Bezug auf den Sektor der nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte. Eine Kosten-Nutzen-Studie der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2019 ergab, dass die Festlegung einheitlicher Anforderungen auf EU-Ebene zu einer Verringerung der Befolgungskosten des Sektors um 18 % bis 22 % beitragen könnte. Es wird davon ausgegangen, dass dieser Vorschlag über einen Zeitraum von zehn Jahren Einsparungen in Höhe von bis zu 846 Mio. EUR für alle Interessenträger bewirken könnte. Da die Verwaltungskosten auf 4 % der Gesamtkosten geschätzt werden, betragen die **Einsparungen an Verwaltungskosten 3,38 Mio. EUR pro Jahr**. Insbesondere die Notwendigkeit, bei der Planung, Prüfung und Herstellung dieser Maschinen unterschiedliche nationale Anforderungen in Bezug auf den Straßenverkehr zu erfüllen, verursacht zusätzliche Kosten für die Hersteller. Die fehlende Harmonisierung verzögert die Einführung neuer Produkte in der EU und stellt eine Marktzutrittsschranke dar (insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen (KMU)). Ebenso behindert sie den **Verkehr** mobiler Maschinen und Geräte in der gesamten EU. Mit dem vorliegenden Vorschlag soll dieser Situation entgegengewirkt werden, indem harmonisierte Vorschriften in Bezug auf nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte festgelegt werden, damit der Binnenmarkt gestärkt und gleichzeitig ein hohes Maß an Straßenverkehrssicherheit gewährleistet wird.

#### • Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich

Seit vielen Jahren werden verschiedene Aspekte von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten auf EU-Ebene harmonisiert, wie die grundlegenden Sicherheits- und Gesundheitsschutzanforderungen für Konstruktion und Bau von Maschinen (Richtlinie 2006/42/EG)<sup>1</sup>, die Schadstoffemissionen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten (Verordnung (EU) 2016/1628),<sup>2</sup> die

<sup>1</sup> Richtlinie 2006/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 über Maschinen.

<sup>2</sup> Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und

Geräuschemissionen bestimmter Maschinen- und Gerätetypen (Richtlinie 2000/14/EG)<sup>3</sup> und die durch diese Maschinen und Geräte verursachten elektromagnetischen Störungen (Richtlinie 2014/30/EG)<sup>4</sup>.

Die Maschinenrichtlinie 2006/42/EG ist die wichtigste Rechtsgrundlage für den freien Verkehr von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten im Binnenmarkt. Sie schreibt vor, dass solche mobilen Maschinen und Geräte, die auf dem Binnenmarkt in Verkehr gebracht werden, die grundlegenden Sicherheits- und Gesundheitsschutzanforderungen gemäß Anhang I erfüllen müssen. Diese Anforderungen betreffen Aspekte der Funktion mobiler Maschinen und Geräte im Gelände, wie das Abbremsen, Anhalten, Feststellen, die Sitzplätze, Rückhaltevorrichtungen usw. Die grundlegenden Sicherheits- und Gesundheitsschutzanforderungen der Maschinenrichtlinie sind jedoch nur so konzipiert, dass sie die Sicherheit am Arbeitsplatz betreffen (d. h. wenn Maschinen im Betrieb sind), jedoch nicht die Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit dem Verkehr dieser Maschinen und Geräte auf öffentlichen Straßen.<sup>5</sup>

Viele Aspekte der technischen Sicherheit von Fahrzeugen, einschließlich der Anforderungen in Bezug auf den Straßenverkehr, sind auf EU-Ebene durch Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung von Fahrzeugen wie die Verordnung (EU) 2018/858 über die Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern oder die Verordnung (EU) Nr. 167/2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen harmonisiert. Diese Rechtsakte gelten jedoch nicht für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte mit eigenem Antrieb.

Der Vorschlag folgt so weit wie möglich dem Ansatz und der Struktur des EU-Typgenehmigungsrahmens für Kraftfahrzeuge (Verordnung (EU) 2018/858)<sup>6</sup> und land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge (Verordnung (EU) Nr. 167/2013)<sup>7</sup>, um eine größtmögliche Kohärenz mit den bestehenden Fahrzeugvorschriften zu erreichen. Was die technischen Anforderungen und Verwaltungsvorschriften angeht, so orientiert sich der Vorschlag eng an der Verordnung (EU) Nr. 167/2013. Andererseits folgt er in Bezug auf die Marktüberwachung ähnlichen Bestimmungen wie in der Verordnung (EU) 2018/858, die sich

---

luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte.

<sup>3</sup> Richtlinie 2000/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über umweltbelastende Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen.

<sup>4</sup> Richtlinie 2014/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die elektromagnetische Verträglichkeit.

<sup>5</sup> Am 21. April 2021 nahm die Kommission einen Vorschlag für eine neue Verordnung über Maschinenprodukte an, die die derzeitige Maschinenrichtlinie ersetzen soll. Analog zur aktuellen Richtlinie wird auch die vorgeschlagene Verordnung nicht die Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit dem Verkehr mobiler Maschinen und Geräte auf öffentlichen Straßen abdecken. Die interinstitutionellen Verhandlungen über die vorgeschlagene Verordnung sind im Gange. Der Verordnungsvorschlag ist abrufbar unter: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/45508?locale=de>.

<sup>6</sup> Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).

<sup>7</sup> Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1).

auch auf den neuen Rechtsrahmen stützen.<sup>8</sup> Des Weiteren wird in ähnlicher Weise ein Forum für den Austausch von Informationen zur Durchsetzung eingeführt, um die nationalen Behörden bei der einheitlichen Anwendung und Durchsetzung der Anforderungen dieser Verordnung in der gesamten Union zu unterstützen. Dadurch werden gleiche Wettbewerbsbedingungen gewährleistet und die Anwendung unterschiedlicher Praktiken in der Union verhindert.

Der Vorschlag berührt nicht die Anwendbarkeit anderer Rechtsvorschriften der Union, die auf nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte anwendbar sind, und ergänzt u. a. die Rechtsvorschriften der Union in Bezug auf

- (a) grundlegende Sicherheits- und Gesundheitsschutzanforderungen für Konstruktion und Bau von Maschinen, wie die Richtlinie 2006/42/EG,
- (b) Schadstoffemissionen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten Maschinen und Geräten, wie die Verordnung (EU) 2016/1628,
- (c) Geräuschemissionen, wie die Richtlinie 2000/14/EG,
- (d) die elektromagnetische Verträglichkeit wie die Richtlinie 2014/30/EU oder die Richtlinie 2014/53/EU.

• **Kohärenz mit anderen Politikbereichen der EU**

Diese Initiative ist kohärent und ergänzt die bestehenden Rechtsrahmen der EU-Harmonisierungsrechtsvorschriften, insbesondere den Rahmen für die Typgenehmigung und Marktüberwachung von Fahrzeugen und den neuen Rechtsrahmen, wie bereits vorstehende erläutert.

Darüber hinaus trägt sie zur Umsetzung der EU-Strategien für die Binnenmarktvorschriften und der EU-Industriestrategie bei. Ebenso wird sie die rechtlichen Anforderungen an die Hersteller von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten im Einklang mit der Mitteilung der Kommission „Aktualisierung und Vereinfachung des Acquis communautaire“<sup>9</sup> vereinfachen, in der das Typgenehmigungssystem für Kraftfahrzeuge als einer der vorrangigen Bereiche für die Vereinfachung des Gemeinschaftsrechts benannt wird. Diese Initiative betrifft in der Tat eine der letzten verbleibenden Fahrzeugklassen für den Straßenverkehr. Die Initiative ist auch Teil der Bemühungen, den ökologischen und digitalen Wandel der EU-Industrie zu beschleunigen, wie dies in der Aktualisierung der neuen Industriestrategie vom Mai 2021 angeregt wurde.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> 2008 wurde ein neuer Rechtsrahmen verabschiedet, um den Binnenmarkt für Waren und die Bedingungen für das Inverkehrbringen einer breiten Palette von Produkten auf dem EU-Markt zu verbessern. Mit diesem Maßnahmenpaket wurde darauf abgezielt, die Marktüberwachung und die Qualität der Konformitätsbewertungen zu verbessern. Außerdem wird die Verwendung der CE-Kennzeichnung präzisiert und ein Instrumentarium an Maßnahmen für die Produktgesetzgebung geschaffen ([https://ec.europa.eu/growth/single-market/goods/new-legislative-framework\\_en](https://ec.europa.eu/growth/single-market/goods/new-legislative-framework_en)).

<sup>9</sup> Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Aktualisierung und Vereinfachung des Acquis communautaire, 11.2.2003, KOM(2003)71 endg. (<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0071:FIN:de:PDF>).

<sup>10</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – *Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen*, COM(2021) 350 final (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=COM:2021:350:FIN>).

Schließlich trägt der Vorschlag dazu bei, das Ziel der EU zu erreichen, die Straßen sicherer zu machen, wie insbesondere in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen „EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps towards Vision Zero“ (EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030 – Nächste Schritte auf dem Weg zur „Vision Null Straßenverkehrstote“)<sup>11</sup> dargelegt. Die Kommission hat diese Arbeitsunterlage als Teil des Pakets „Europa in Bewegung“ im Mai 2018 angenommen. Darin ist dargelegt, wie die EU-Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit in konkrete Maßnahmen umgesetzt wird.

## **2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT**

### **• Rechtsgrundlage**

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

### **• Subsidiarität**

Mit dem Vorschlag wird ein harmonisierter Rechtsrahmen für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte geschaffen, um nach Ablauf eines Übergangszeitraums die unterschiedlichen Regelungen, die derzeit in den Mitgliedstaaten bestehen, zu ersetzen. Dabei zielt der Vorschlag darauf ab, das Funktionieren des Binnenmarkts zu verbessern und gleichzeitig ein hohes Maß an Straßenverkehrssicherheit zu gewährleisten. Die unterschiedlichen Regelungen in den Mitgliedstaaten haben zu Diskrepanzen im Binnenmarkt geführt, stellen eine wirtschaftliche und administrative Belastung dar und schaffen Hindernisse für den zollrechtlich freien Verkehr nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte. Die Harmonisierung der Sicherheitsvorschriften für die Teilnahme nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte am Straßenverkehr und die Gewährleistung ihres zollrechtlich freien Verkehrs in Bezug auf diese Aspekte können nur auf EU-Ebene erfolgen.

Ohne EU-Maßnahmen wird der Binnenmarkt weiterhin fragmentiert bleiben, was zu immer stärker auseinanderlaufenden Anforderungen in Bezug auf die Teilnahme am Straßenverkehr mobiler Maschinen und Geräte in der gesamten EU führen wird.

Die Schaffung eines EU-Typgenehmigungsrahmens für mobile Maschinen und Geräte und eines entsprechenden Rahmens für die Marktüberwachung ist das einzige Mittel, um einen vertieften und faireren Binnenmarkt für den Sektor zu erreichen. Diese Ergebnisse könnten nicht in vergleichbarem Maße durch nationale Rechtsvorschriften erreicht werden. Die unterschiedlichen Ansätze auf nationaler Ebene schaffen nämlich Marktzutrittsschranken für Hersteller, die in einem Mitgliedstaat ansässig sind und in andere Mitgliedstaaten ausführen möchten. Dies bedeutet, dass diese Hersteller ihre Produkte an die jeweiligen nationalen Anforderungen in jedem Mitgliedstaat anpassen und die damit verbundenen Regulierungskosten tragen müssen.

### **• Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, weil er nicht über das Maß hinausgeht, das erforderlich ist, um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts zu gewährleisten und gleichzeitig für ein hohes Maß an Sicherheit im öffentlichen Straßenverkehr zu sorgen.

---

<sup>11</sup> Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen SWD(2019) 283 final  
(<https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>).



Der Vorschlag folgt – mit einigen Anpassungen – der Logik des bewährten Typgenehmigungsrahmens für Kraftfahrzeuge und land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge, wie bereits vorstehende erläutert. Dieser Bezugsrahmen hat sich als geeignet erwiesen, um einen Binnenmarkt für diese Fahrzeuge zu fördern. Die Beibehaltung eines hohen Maßes an Ähnlichkeit zwischen dem Vorschlag und dem EU-Typgenehmigungsrahmen für Kraftfahrzeuge wird den Verwaltungsaufwand bei der Durchführung des Rechtsakts verringern. Soweit möglich und hinreichend begründet, wurde der Rahmen vereinfacht, um zu berücksichtigen, dass mehrere Sicherheitsaspekte dieser Maschinen und Geräte bereits durch die grundlegenden Sicherheits- und Gesundheitsschutzanforderungen in Anhang I der Maschinenrichtlinie geregelt sind.

- **Wahl des Instruments**

Die Anwendung einer Verordnung wird als angemessen und notwendig erachtet, da sie Zusicherungen hinsichtlich der direkten und harmonisierten Anwendung der in diesem Rechtsakt festgelegten Verfahren und Anforderungen gibt. Eine Richtlinie mit Anforderungen an die Umsetzung birgt die Gefahr, dass die nationalen Verwaltungen erhebliche Ressourcen benötigen, ohne dass dadurch ein Mehrwert für die Straßenverkehrssicherheit entsteht. Der technische und detaillierte Charakter der Harmonisierung und die häufige Anpassung an den technischen Fortschritt schränken die praktischen Möglichkeiten nationaler Verwaltungen ein, von den Bestimmungen dieses Vorschlags abzuweichen.

Der Vorschlag baut nach wie vor auf dem Mehrstufen-Konzept auf, das bereits Bestandteil des EU-Typgenehmigungsrahmens für Kraftfahrzeuge ist. 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 einer Verordnung festgelegt, die auf Artikel 114 AEUV basiert;
- die detaillierten technischen Spezifikationen auf der Grundlage der grundlegenden Bestimmungen werden in delegierten Rechtsakten festgelegt, die von der Kommission gemäß Artikel 290 AEUV erlassen werden, und
- Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Verwaltungsvorschriften wie das Muster für den Beschreibungsbogen und die Typgenehmigungsbogen, die Übereinstimmungsbescheinigung usw. werden von der Kommission gemäß Artikel 291 AEUV erlassen.

### **3. ERGEBNISSE DER *EX-POST*-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

- **Konsultation der Interessenträger**

Im Laufe der Zeit fanden zahlreiche Konsultationen zu diesem Sachverhalt statt, und zwar wie folgt:

2016 wurden Umfragen unter 35 Interessenträgern durchgeführt, um Input für eine Studie über die Harmonisierung der Anforderungen in Bezug auf die Teilnahme am Straßenverkehr

von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten in der EU<sup>12</sup> zu erhalten;

Im Jahr 2017 gingen Rückmeldungen zur Folgenabschätzung in der Anfangsphase ein<sup>13</sup> und ein Workshop, bei dem Meinungen der nationalen Behörden (Verkehrsministerien) zu den möglichen künftigen politischen Optionen eingeholt werden sollten, wurde durchgeführt;

2018 wurde ein zweiter Workshop für eine eingehendere Diskussion über die bevorzugte politische Option und die Einleitung einer Debatte über technische Anforderungen durchgeführt;<sup>14</sup>

2019 wurden 90 Interessenträger befragt, um Input für eine Kosten-Nutzen-Studie<sup>15</sup> zu erhalten, die zwischen Mai und September 2019 über eine EU-Umfrage<sup>16</sup> als gezielte Konsultation für die Mitgliedstaaten in 23 EU-Sprachen durchgeführt wurde; ebenso fand im Dezember 2019 ein Workshop für Behörden der Mitgliedstaaten, technische Dienste, notifizierte Stellen und europaweite Organisationen von Interessenträgern statt, um die Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Studie und der gezielten Konsultation auszutauschen und die politischen Optionen, den Umfang und die technischen Anforderungen weiter zu erörtern<sup>17</sup>;

Im Jahr 2020 wurde im Rahmen einer EU-Umfrage eine öffentliche Konsultation in 23 EU-Sprachen eingeleitet, die zwölf Wochen von November 2020 bis Februar 2021 lief.<sup>18</sup>

2021 wurde ein Workshop mit allen wichtigen Interessenträgern durchgeführt, um die wichtigsten Ergebnisse der öffentlichen Konsultation auszutauschen und Fortschritte bei politischen Optionen, Umfang und technischen Anforderungen zu erzielen.<sup>19</sup>

---

<sup>12</sup> „Study on the EU harmonisation of the requirements for the road circulation of mobile machinery“ (Studie zur EU-Harmonisierung der Anforderungen in Bezug auf den Straßenverkehr an mobile Maschinen und Geräte). ECORYS, 2016. Verfügbar unter: [https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/mechanical-engineering/mobile-machinery\\_en](https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/mechanical-engineering/mobile-machinery_en).

<sup>13</sup> Verfügbar unter: [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery\\_de](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery_de).

<sup>14</sup> Arbeitsunterlagen sind in der Bibliothek der CIRCABC-Interessengruppe „New legislative initiative - Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery“ verfügbar.

<sup>15</sup> „Cost/benefit analysis study for Impact Assessment on road circulation of Non-road mobile machinery“, PPMI, 2019. Verfügbar unter: <https://op.europa.eu/de/publication-detail/-/publication/c0d598e2-17d8-11ea-8c1f-01aa75ed71a1>.

<sup>16</sup> Arbeitsunterlage „NRMM-2019.03 MS Targeted Consultation Feedback“, in der die Ergebnisse der gezielten Konsultation der Kommission zu den Unterschieden zwischen den Genehmigungssystemen der Mitgliedstaaten für den Straßenverkehr von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte zusammengefasst sind. Abrufbar in der Bibliothek der CIRCABC-Interessengruppe „New legislative initiative - Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery“.

<sup>17</sup> Arbeitsunterlagen wie „NRMM-2019.07 Draft Minutes Workshop NRMM 9 Dec 2019 rev1“ mit einer Zusammenfassung der Diskussionen mit den Interessenträgern sind in der Bibliothek der CIRCABC-Interessengruppe „New legislative initiative - Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery“ verfügbar.

<sup>18</sup> Die Ergebnisse der öffentlichen Konsultation sind abrufbar unter: [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery/public-consultation\\_de](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery/public-consultation_de).

<sup>19</sup> Arbeitsunterlagen wie „NRMM-2021.05 Draft Minutes Workshop NRMM 6 May 2021“ mit einer Zusammenfassung der Diskussionen mit den Interessenträgern sind in der Bibliothek der CIRCABC-Interessengruppe „New legislative initiative - Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery“ verfügbar.

2022 wurde ein Workshop mit allen wichtigen Interessenträgern durchgeführt, um die wichtigsten Merkmale des in Vorbereitung befindlichen Legislativvorschlags für die Straßenzulassung von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten auszutauschen und Rückmeldungen dazu einzuholen.<sup>20</sup>

Darüber hinaus wurden mehrere bilaterale Treffen mit Interessenträgern durchgeführt, um bestimmte Aspekte des Sachverhalts eingehender zu analysieren.

Nachfolgend eine vergleichende Übersicht über die Ansichten der Interessenträger zu den politischen Optionen (Mehrheit der Ansichten):

Politische Option	Straßenzulassungsbehörden der Mitgliedstaaten	Hersteller und Händler	Mietunternehmen und Endnutzer	Technische Dienste
PO 0: Basisszenario	-	-	-	-
PO 1a: Typgenehmigung	-	-	-	Bevorzugt
<b>PO 1b: Vereinfachte Typgenehmigung</b>	<b>Bevorzugt</b>	<b>Bevorzugt</b>	<b>Bevorzugt</b>	-
PO 2: CE-Kennzeichnung	-	-	-	-
Richtlinie	-	-	-	-
<b>Verordnung</b>	<b>Bevorzugt</b>	<b>Bevorzugt</b>	<b>Bevorzugt</b>	<b>Bevorzugt</b>
<b>Verpflichtend</b>	<b>Bevorzugt zunächst fakultativ und zu späterem Zeitpunkt obligatorisch</b>	-	-	Bevorzugt
<b>Fakultativ</b>		<b>Bevorzugt</b>	<b>Bevorzugt</b>	-
Maschinen und Geräte sowohl mit eigenem Antrieb und als auch gezogen im Geltungsbereich	-	Bevorzugt	-	-
<b>Nur selbstfahrende Maschinen im Geltungsbereich</b>	<b>Bevorzugt</b>	-	<b>Bevorzugt</b>	-
Keine bauartbestimmte Höchstgeschwindigkeit		Bevorzugt	-	-
<b>Bauartbestimmte Höchstgeschwindigkeit 40 km/h</b>	<b>Bevorzugt</b>	-	<b>Bevorzugt</b>	-

#### • Folgenabschätzung

Der vorliegende Vorschlag wird durch eine Folgenabschätzung gestützt. Näheres unter: [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery\\_de](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery_de).

Die in Betracht gezogenen politischen Optionen sind im Folgenden dargelegt.

- Option 0 – Ausgangsszenario. Keine Maßnahmen.
- Option 1 – Erteilung der EU-Genehmigung für die gesamte mobile Maschine bzw. für das gesamte mobile Gerät durch die Behörden der Mitgliedstaaten (alter Ansatz). Diese

<sup>20</sup> Die Arbeitsunterlage „NRMM-2022.02 220608\_Presentation Workshop NRMM 08.06“ ist in der Bibliothek der CIRCABC-Interessengruppe „New legislative initiative - Road circulation approval requirements for non-road mobile machinery“ verfügbar.



politische Option folgt den Grundsätzen der EU-Rechtsvorschriften für Fahrzeuge, bei denen die technischen Spezifikationen zur Einhaltung der allgemeinen Anforderungen in die Rechtsvorschriften aufgenommen werden.

– 1.a – Typgenehmigung. Bei den meisten Bauteilen, Systemen und selbstständigen technischen Einheiten wäre bei der Straßenzulassung eine Drittpartei involviert.

– 1.b – vereinfachte Typgenehmigung. Bei Bauteilen, Systemen und selbstständigen technischen Einheiten, die für die Straßenverkehrssicherheit kritischer sind, wäre bei der Konformitätsbewertung eine Drittpartei (unabhängige zugelassene Stelle) involviert. Bei Bauteilen, Systemen und selbstständigen technischen Einheiten, die für die Straßenverkehrssicherheit weniger kritisch sind, würde sich die Konformitätsbewertung auf Berichte oder Selbstzertifizierungen des Herstellers stützen.

- Option 2 – CE-Kennzeichnung der gesamten mobilen Maschine bzw. /des gesamten mobilen Geräts durch den Hersteller (neuer Ansatz). Diese politische Option folgt den Grundsätzen neuer EU-Rechtsvorschriften über die Verwendung mobiler Maschinen und Geräte (z. B. der Maschinenrichtlinie) außerhalb des Straßenverkehrs, in denen nur die grundlegenden Sicherheitsanforderungen gesetzlich verankert sind, nicht aber die detaillierten technischen Spezifikationen.

Grundsätzlich können alle Optionen durch Erlass einer Richtlinie oder einer Verordnung umgesetzt werden.

Ferner wurden folgende Aspekte der Rechtsvorschriften bewertet: i) obligatorische (Ersetzung der derzeitigen 27 nationalen Vorschriften) oder fakultative Einführung (Alternative zu den derzeitigen 27 nationalen Vorschriften); ii) Aufnahme gezogener Geräte in den Geltungsbereich (oder nicht) und iii) Beschränkung des Geltungsbereichs auf nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 40 km/h (oder nicht).

Die bevorzugte politische Option ist 1.b (vereinfachte Typgenehmigung), die (nach einer Übergangszeit) nur für Maschinen und Geräte mit eigenem Antrieb (nicht gezogene) mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h in Form einer Verordnung verbindlich ist.

Das Typgenehmigungssystem mit technischen Spezifikationen in den Rechtsvorschriften ist der allgemein anerkannte und bewährte Rahmen für die Straßenverkehrssicherheit in der EU. Dieses sollte vereinfacht werden, um eine Verhältnismäßigkeit zu erreichen und den Merkmalen nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte (seltene Teilnahme am Verkehr) Rechnung zu tragen. Eine verbindliche Option erscheint nach einem Übergangszeitraum, in dem die Hersteller entscheiden können, ob sie die EU-Typgenehmigung beantragen (und vom freien Warenverkehr profitieren) oder sich auf nationale Rechtsvorschriften stützen (nur für dieses Land gültig), angemessener.

Von den Vorschriften wären lediglich Maschinen und Geräte mit eigenem Antrieb betroffen, da die überwiegende Mehrheit gezogener Geräte bereits in anderen Fahrzeugklassen eine Typgenehmigung erhalten kann. Von der Verordnung erfasste Maschinen und Geräte hätten eine bauartbestimmte Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Eine höhere Geschwindigkeit wird für solche Maschinen weder für notwendig noch angemessen erachtet. Hersteller schnellerer Fahrzeuge können sich grundsätzlich für die Typgenehmigungsverfahren entscheiden, die derzeit für die anderen Fahrzeugklassen verfügbar sind.

Da die Geräuschemissionen der meisten betroffenen nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte bereits durch die Richtlinie 2000/14/EG<sup>21</sup> abgedeckt sind, da diese mobilen Maschinen und Geräte nur einen sehr kleinen Teil der Fahrzeuge auf den Straßen der EU ausmachen und die bauartbestimmte Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h begrenzt sein wird, erscheint es nicht erforderlich, zusätzlich zu den bereits bestehenden Anforderungen besondere Lärmschutzanforderungen vorzusehen.

Da die technischen Anforderungen sehr detailliert sein werden und den Mitgliedstaaten bei ihrer Umsetzung praktisch keinen Ermessensspielraum lassen, wird schließlich einer Verordnung der Vorzug gegeben.

Eine Strategie für eine harmonisierte vereinfachte Typgenehmigung für den Straßenverkehr wird sich für die beteiligten Akteure wie folgt auswirken.

- Hersteller und Händler werden: i) einfacheren Zutritt zum Markt erhalten; ii) Verzögerungen im Zusammenhang mit der Genehmigung mehrerer EU-Länder vermeiden; iii) von einer Verringerung der Befolgungskosten um ein Fünftel profitieren; iv) ihre Wettbewerbsfähigkeit innerhalb und außerhalb der EU stärken.
- Mietunternehmen und Endnutzer werden: i) von einer Verringerung der Befolgungskosten um ein Fünftel profitieren; ii) Maschinen und Geräte innerhalb der EU problemlos nutzen und wiederverkaufen können; iii) mehr Auswahl an nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten haben; iv) Zugang zu innovativeren Bauarten erhalten.
- Behörden der Mitgliedstaaten werden sich an die neuen Systeme anpassen müssen, was jedoch von den betroffenen Behörden nicht als Problem oder erhebliche Belastung betrachtet wird.
- Technische Dienste: werden sich an das neue System anpassen müssen und mit einem Anstieg der Arbeitsbelastung und der Einnahmen konfrontiert sein, wenngleich dies dadurch abgemildert werden könnte, dass die Zahl der Genehmigungen voraussichtlich zurückgehen wird, da die Hersteller diese nur in einem EU-Land durchlaufen müssen.
- Verkehrsteilnehmer: werden in den Genuss harmonisierter Vorschriften kommen, die eine hohe Straßenverkehrssicherheit in der gesamten EU gewährleisten.

Die gesamten Vorteile für die Wirtschaftsakteure stellen sich wie folgt dar: geschätzte Nettoeinsparungen in Höhe von 846 Mio. EUR über zehn Jahre, davon 502 Mio. EUR für Hersteller und Händler und 344 Mio. EUR für Mietunternehmen und Endnutzer. Der gestiegene Umsatz technischer Dienste wird teilweise durch einen Rückgang der Gesamtzahl der Genehmigungen aufgezehrt.

Die geschätzten Kosten für Hersteller, Händler, Mietunternehmen und Endnutzer werden durch die geschätzten Einsparungen bei Weitem ausgeglichen. Die Nettoeinsparungen werden vorstehend geschätzt.

Im Sektor der nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte sind 98 % der Unternehmen KMU, auf die 18 % des Umsatzes und 30 % der Arbeitsplätze

---

<sup>21</sup> Richtlinie 2000/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über umweltbelastende Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen.

entfallen. Viele KMU sind starke Exportunternehmen und werden erheblich von den vereinfachten EU-weiten Vorschriften profitieren. Andere werden weiterhin in der Lage sein, die nationalen Vorschriften anzuwenden. Die Nettoeinsparungen für KMU werden auf 152 Mio. EUR über einen Zeitraum von zehn Jahren geschätzt.

Im Hinblick auf den Nutzen der Gesellschaft wird geschätzt, dass die Straßenverkehrssicherheit in der gesamten EU verbessert wird.

Der Ausschuss für Regulierungskontrolle gab am 10.12.2021 seine Stellungnahme ab, nach der diese Folgenabschätzung wie folgt überarbeitet wurde:

Empfehlungen des RSB	Vorgenommene Änderungen
<b>B) Zusammenfassung der Feststellungen</b>	
1) In dem Bericht wird nicht ausreichend erläutert, warum die gegenseitige Anerkennung in diesem Bereich nicht funktioniert und warum die Förderung der Einhaltung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung nicht zu den politischen Optionen zählt.	In Abschnitt 2 zur Problembeschreibung wird nunmehr ausführlicher erörtert, warum die gegenseitige Anerkennung im Sektor der nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte nicht funktioniert, obwohl es sich um einen Bereich der technischen Regulierung ohne EU-Harmonisierung handelt. Darüber hinaus wurde die Prüfung der Frage, warum die gegenseitige Anerkennung nicht funktioniert und in Zukunft nicht funktionieren würde, in den Abschnitten 5.1 und 5.3 weiter ausgeführt und erläutert, warum eine politische Option zur Förderung der praktischen Umsetzung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung verworfen wurde.
2) Der Bericht liefert keine überzeugenden Belege dafür, dass ein Mangel an harmonisierten Vorschriften zu mehr Unfällen mit nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten führt. Es wird nicht begründet, warum die Initiative auf gleiche Anforderungen und technische Lösungen für die Straßenverkehrssicherheit abzielt.	In Abschnitt 7 wird besser erläutert, warum harmonisierte Anforderungen die Straßenverkehrssicherheit von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten in der gesamten EU wahrscheinlich erhöhen würden und warum die Straßenverkehrssicherheit gleiche Anforderungen und technische Lösungen und nicht nur ausreichend hohe Anforderungen erfordert. Dies spricht für die Wahl der bevorzugten Option, da ihr höherer Wert bei der Straßenverkehrssicherheit ein entscheidender Faktor ist.  In der Bewertung der Optionen in Abschnitt 6 wird erläutert, wie diese Initiative speziell zur Straßenverkehrssicherheit beitragen wird, und es wird erläutert, ob alle Optionen zur Erreichung der Ziele beitragen können. In Abschnitt 4 über das spezifische Ziel werden die Einschränkungen der Straßenverkehrssicherheit als Ziel der neuen Politik und die Frage erörtert, wie die Straßenverkehrssicherheit dennoch durch die Annahme der vorgeschlagenen Politik verbessert würde.
3) Die Methodik zur Schätzung der Kosten und Kosteneinsparungen ist im Bericht nicht eindeutig dargelegt. Die Zuverlässigkeit und Robustheit der Evidenzbasis ist nicht dargelegt.	In Abschnitt 2 zur Problembeschreibung sind nunmehr ein klarer Überblick über die verschiedenen Kostenkategorien enthalten und die Kosten, die den einzelnen betroffenen Gruppen (Herstellern, Händlern, Mietunternehmen, Endnutzern und Behörden) entstehen, ausführlicher beschrieben. Darüber hinaus wird in Abschnitt 2 erläutert, wie die indirekten Kosten geschätzt werden, und es wird erörtert, ob sie realistisch sind oder zu hoch angesetzt werden könnten; ebenso ist dargelegt, auf welche Kosten und Einsparungen sie sich beziehen. Zusätzliche Erläuterungen zur Methodik zur Schätzung der Kosten und Kosteneinsparungen, zu den Informationsquellen und den wichtigsten Annahmen wurden in den

	Abschnitten 2 und 6 sowie in diesem Anhang 1 hinzugefügt, in dem die Zuverlässigkeit der Schätzungen sowie die möglichen Unsicherheiten, die sich auf die Evidenzbasis auswirken, bewertet wurden.
4) Es ist unklar, warum in dem Bericht die zusätzlichen Konstruktionselemente nicht als Teil der wichtigsten politischen Optionen bewertet werden. Es wird nicht erläutert, inwieweit sich die Folgenabschätzung und die Wahl der bevorzugten Option ändern würden, wenn diese Konstruktionselemente bei der Analyse berücksichtigt würden.	In Abschnitt 6 des Berichts wird begründet, warum zusätzliche Konstruktionselemente, die sich auf den verbindlichen Charakter und den Geltungsbereich harmonisierter Vorschriften auswirken, getrennt von den wichtigsten politischen Optionen bewertet werden. In Abschnitt 7 werden auch die Auswirkungen berechnet, die sich aus den Entscheidungen über diese Konstruktionselemente ergeben. Insbesondere wird in Abschnitt 7 des Berichts untersucht, wie sich die geschätzten Auswirkungen ändern würden, wenn EU- und nationale Vorschriften nebeneinander existieren oder der Geltungsbereich eingeschränkt wird. Ferner wird klargestellt, dass sich die Wahl der bevorzugten Option angesichts dieser spezifischen Konstruktionselemente nicht ändern würde. Kosten und Nutzen in der standardisierten Tabelle in Anhang 3 wurden geändert, um die zusätzlichen Konstruktionselemente aufzunehmen, die Teil der bevorzugten Option sind.
<b>C) Was zu verbessern ist</b>	
1) Gegenseitige Anerkennung	In der Problembeschreibung in Abschnitt 2 wird ausführlicher erörtert, warum die gegenseitige Anerkennung im Sektor der mobilen Maschinen und Geräte nicht funktioniert, obwohl es sich um einen Bereich der technischen Regulierung ohne EU-Harmonisierung handelt, und warum es folglich keine politische Option gibt, mit der die praktische Umsetzung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung gefördert werden soll.
2) In der Problembeschreibung sollte ein klarer Überblick über die verschiedenen Kostenkategorien enthalten sein.	In Abschnitt 2 der Problembeschreibung werden die Kosten, die den Herstellern aufgrund von Verzögerungen beim Markteintritt entstehen, genauer beschrieben, wobei sie klar von den direkten Kosten abgegrenzt werden; zudem ist dargelegt, wie sie für jede betroffene Gruppe (Hersteller, Händler, Nutzer, Mietunternehmen und Behörden) geschätzt werden. Die Anhänge 1 und 4 enthalten weitere Einzelheiten zu Einschränkungen der Datenlage und Berechnungsmethoden.
3) Grund für die harmonisierten Anforderungen	In Abschnitt 6 wird erläutert, warum harmonisierte Anforderungen die Straßenverkehrssicherheit von mobilen Maschinen und Geräten in der gesamten EU wahrscheinlich erhöhen würden und warum die Straßenverkehrssicherheit gleiche Anforderungen und technische Lösungen und nicht nur ausreichend hohe Anforderungen erfordert.
4) Verkehrssicherheit als sekundäres Ziel	In Abschnitt 4 wird klar dargelegt, dass diese Straßenverkehrssicherheit eher ein sekundäres Ziel statt eines der wichtigsten spezifischen Ziele darstellt. In Abschnitt 6 wird erläutert, wie diese Initiative speziell zur Straßenverkehrssicherheit beitragen wird und wie und in welchem Umfang sich die gesteckten Ziele mit jeder einzelnen Option erreichen lassen.
5) Neue Politik oder Umsetzung von Rechtsvorschriften.	In Abschnitt 8 wird erläutert, was jetzt auf der Grundlage dieser Folgenabschätzung und was später im Wege von Durchführungsvorschriften beschlossen wird.
6) Methode zur Quantifizierung von Kosten	In Abschnitt 6 werden die Informationsquellen und die wichtigsten Annahmen dargestellt, die in den Anhängen 1 und 4 näher

und Einsparungen	ausgeführt werden, wobei die Zuverlässigkeit der Schätzungen und mögliche Unsicherheiten bewertet werden, die sich auf die Evidenzbasis auswirken.
7) Bewertung zusätzlicher Konstruktionselemente	In Abschnitt 6 wird erläutert, warum zusätzliche Konstruktionselemente, die sich auf den Anwendungsbereich und die Übernahme harmonisierter Vorschriften auswirken, getrennt von der Analyse der wichtigsten politischen Optionen bewertet werden, und es wird untersucht, wie sich die Auswirkungen infolge der Entscheidungen über diese Konstruktionselemente ändern würden. Die Kosten-Nutzen-Tabelle in Anhang 4 enthält die zusätzlichen Konstruktionselemente, die Teil der bevorzugten Option sind.

#### 4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die Anpassung an die neue Verordnung wird für die Mitgliedstaaten mit gewissen Anpassungskosten verbunden sein. Da sie jedoch bereits mehrere Typgenehmigungsrahmen für andere Fahrzeuge unterhalten, verfügen sie über die Struktur und die technischen Dienste für den Umgang mit dieser zusätzlichen Verordnung, ohne dass dies eine erhebliche Belastung darstellt.

Diese Initiative hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

#### 5. WEITERE ANGABEN

##### • **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Nach ihrer Umsetzung müssen die tatsächlichen Auswirkungen der gewählten Option überwacht und mit den Zielen und den erwarteten Auswirkungen verglichen werden. Eine Sachverständigengruppe der Kommission wird regelmäßig zusammenkommen und Fachwissen aus dem Sektor der mobilen Maschinen und Geräte zusammentragen, um die Anwendbarkeit und Umsetzung dieser Verordnung in allen EU-Ländern zu analysieren.

Um die erforderlichen Informationen einzuholen, werden mindestens die folgenden Indikatoren vorgeschlagen:

- die Zahl der in jedem Mitgliedstaat erteilten EU-Genehmigungen für neue nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte;
- die Zahl der in jedem Mitgliedstaat erteilten nationalen Genehmigungen für neue mobile Maschinen und Geräte im Vergleich zur durchschnittlichen Zahl der nationalen Genehmigungen, die in den letzten fünf Kalenderjahren vor Inkrafttreten der neuen Verordnung erteilt wurden;
- ein Bericht über Straßenverkehrsunfälle mit mobilen Maschinen und Geräten durch die Mitgliedstaaten;
- die direkten Kosten der Übereinstimmung mit der EU-Typgenehmigung für jeden neuen Maschinen- und Gerätetyp (dieser Indikator kann nur durch ein erhebungsbasiertes Verfahren bewertet werden, das im Rahmen der Folgenabschätzung durchgeführt wird; die erneute Durchführung einer solchen Erhebung nach vollständiger Umsetzung der neuen Rechtsvorschriften würde eine Vergleichsgröße liefern) und



- indirekte Kosteneinsparungen bei EU-Genehmigung jedes neuen Maschinen- bzw. Gerätetyps (Marktverzögerungen): im Rahmen eines erhebungsbasierten Verfahrens nach vollständiger Umsetzung der neuen Rechtsvorschriften.

Die neue Verordnung sollte innerhalb von fünf Jahren nach ihrem Inkrafttreten bewertet werden.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Der Vorschlag folgt so weit wie möglich der Struktur der Verordnung (EU) Nr. 167/2013. Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

## KAPITEL I

In diesem Kapitel ist der Zweck des Vorschlags dargelegt, nämlich:

- die Festlegung der technischen Anforderungen in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die in den Geltungsbereich des Vorschlags fallen, sowie der Verwaltungsvorschriften für die EU-Typgenehmigung solcher Maschinen und
- die Festlegung der Regeln und Verfahren für die Marktüberwachung von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die in den Geltungsbereich der EU-Typgenehmigung gemäß diesem Vorschlag fallen.

Darüber hinaus wird der Umfang bestimmt, indem festgelegt wird, dass er auf nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte anwendbar ist, die in der EU in Verkehr gebracht werden, und indem spezifische Ausnahmen aufgeführt werden. In diesem Kapitel ist beispielsweise dargelegt, dass der Vorschlag nicht auf Einzelgenehmigungen anwendbar ist, auf alle Fahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 oder der Verordnung (EU) 2018/858 fallen, oder auf nicht für den Straßenverkehr bestimmte Maschinen und Geräte mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h.

In Artikel 3 schließlich sind die Begriffsbestimmungen der im Vorschlag verwendeten Begriffe festgelegt.

## KAPITEL II

In diesem Kapitel sind die Pflichten der Mitgliedstaaten, der Genehmigungsbehörden und der Wirtschaftsakteure (Hersteller, Bevollmächtigter des Herstellers, Einführer und Händler) dargelegt.

Insbesondere werden die Mitgliedstaaten verpflichtet:

- das Inverkehrbringen, die Zulassung oder die Inbetriebnahme von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die die Anforderungen des Vorschlags erfüllen, zu gestatten und
- die Marktüberwachung und die Kontrolle von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die in den Markt eingeführt werden, gemäß den Kapiteln IV, V und VII der Verordnung (EU) 2019/1020 zu organisieren und durchzuführen.

Die Hersteller müssen sicherstellen, dass nur konforme nicht für den Straßenverkehr bestimmte Maschinen und Geräte in Verkehr gebracht werden.

Ferner sind die technischen Anforderungen in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten aufgeführt. Der



Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die detaillierten technischen Anforderungen, Verfahren und Prüfungen festzulegen.

Schließlich enthält das Kapitel eine allgemeine Bestimmung, nach der nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte nur dann zur Verfügung gestellt, in Betrieb genommen oder zugelassen werden dürfen, wenn sie konform sind.

### KAPITEL III-VIII

Diese Kapitel enthalten Bestimmungen über das EU-Typgenehmigungsverfahren und damit zusammenhängende Fragen wie den EU-Typgenehmigungsbogen und Kennzeichnungen.

Im Einzelnen wird in Bestimmungen geregelt: i) die einzureichende Antrags- und Beschreibungsmappe; ii) wie und wann die Genehmigungsbehörde die Typgenehmigung erteilen muss; iii) den EU-Typgenehmigungsbogen sowie erforderlichenfalls dessen Änderung; iv) die Verfahren zum Nachweis der Übereinstimmung mit den technischen Anforderungen v) die Gültigkeit von EU-Typgenehmigungen; und vi) die Verpflichtung, eine Übereinstimmungsbescheinigung auszustellen und das gesetzlich vorgeschriebene Schild mit der Kennzeichnung anzubringen.

### KAPITEL IX

Dieses Kapitel enthält Bestimmungen zur EU-Marktüberwachung, zur Kontrolle von nicht für den Straßenverkehr bestimmten Maschinen und Geräten, die in den EU-Markt eingeführt werden, und zu EU-Schutzverfahren. Enthalten sind Bestimmungen des Beschlusses Nr. 768/2008/EG sowie Bezugnahmen auf die jüngste Marktüberwachungsverordnung (Verordnung (EU) 2019/1020).

### KAPITEL X

Nach diesem Kapitel ist der Hersteller verpflichtet, technische Informationen vorzulegen, die nicht von den von der Genehmigungsbehörde genehmigten Angaben abweichen.

### KAPITEL XI

In diesem Kapitel werden die Anforderungen an die technischen Dienste und die Verfahren für die Bestimmung dieser Dienste festgelegt.

### KAPITEL XII

Dieses Kapitel enthält Einzelheiten zur Ausübung der Befugnisse der Kommission zum Erlass von Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten gemäß dem Vorschlag.

### KAPITEL XIII

Mit diesem Kapitel werden ein Forum eingerichtet, die Verordnung (EU) 2019/1020 geändert, Sanktionen und Berichterstattung vorgesehen und die Zeitpunkte des Inkrafttretens und der Anwendung festgelegt.

Dieses Kapitel enthält eine Übergangsbestimmung, die es den Mitgliedstaaten ermöglicht, während eines Zeitraums von acht Jahren ab dem Zeitpunkt der Anwendbarkeit der Verordnung nationale Rechtsvorschriften über die nationale Typgenehmigung von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten zum Verkehr auf öffentlichen Straßen anzuwenden. Nicht für den Straßenverkehr bestimmte Maschinen und Geräte, die diesen nationalen Rechtsvorschriften nicht entsprechen, kommen nicht in den Genuss des freien Warenverkehrs.

Vorschlag für eine

## VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über die Genehmigung und Marktüberwachung von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die auf öffentlichen Straßen verkehren, und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1020**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —  
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses,<sup>22</sup>

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Bei mobilen Maschinen und Geräten mit eigenem Antrieb, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2006/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates fallen<sup>23</sup> und die speziell für die Verrichtung von Arbeiten konstruiert und gebaut wurden (im Folgenden „nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte“), kann es gelegentlich oder häufig vorkommen, dass sie auf öffentlichen Straßen verkehren müssen, um insbesondere von einem Einsatzort zum nächsten zu gelangen.
- (2) Bestimmte Aspekte der Konstruktion und des Baus von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten sind bereits durch Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union abgedeckt, insbesondere durch die Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>24</sup>, die Richtlinie 2000/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>25</sup>, die

<sup>22</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>23</sup> Richtlinie 2006/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 über Maschinen und zur Änderung der Richtlinie 95/16/EG (ABl. L 157 vom 9.6.2006, S. 24).

<sup>24</sup> Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53).

<sup>25</sup> Richtlinie 2000/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über umweltbelastende Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen.

Richtlinie 2014/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>26</sup> oder die Richtlinie 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>27</sup> und die Richtlinie 2006/42/EG.

- (3) Was die Sicherheit mobiler Maschinen und Geräte betrifft, so ist die Richtlinie 2006/42/EG der wichtigste Rechtsakt, der für diese Maschinen und Geräte gilt, wenn sie in der Union in Verkehr gebracht werden. Sie enthält grundlegende Sicherheits- und Gesundheitsschutzanforderungen für die Funktionsfähigkeit mobiler Maschinen und Geräte im Gelände, z. B. das Abbremsen, Anhalten, Bremsen, die Fahrerplätze, Rückhaltevorrichtungen usw. Die grundlegenden Sicherheits- und Gesundheitsschutzanforderungen dieser Richtlinie sind jedoch nur so beschaffen, dass sie die Sicherheit bei laufenden Maschinen und Geräte, nicht aber die Sicherheitsaspekte dieser Maschinen und Geräte beim Verkehr auf öffentlichen Straßen betreffen.
- (4) Da keine harmonisierten Vorschriften für die Straßenverkehrssicherheit von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten bestehen, sind Wirtschaftsakteure, die nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte herstellen oder auf dem Unionsmarkt bereitstellen, mit erheblichen Kosten im Zusammenhang mit den unterschiedlichen rechtlichen Anforderungen in den Mitgliedstaaten konfrontiert. Darüber hinaus ist die Straßenverkehrssicherheit für diese Maschinen und Geräte nicht einheitlich im gesamten Gebiet der Union gewährleistet. Daher müssen auf Unionsebene harmonisierte Vorschriften für die Straßenverkehrssicherheit von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten festgelegt werden.
- (5) Für die Zwecke der Entwicklung und des Funktionierens des Binnenmarkts der Union ist es angezeigt, ein harmonisiertes Typgenehmigungssystem für die Straßenverkehrssicherheit von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die auf öffentlichen Straßen verkehren sollen, einzurichten.
- (6) Da mit dieser Verordnung den Risiken begegnet werden soll, die sich aus der Teilnahme am Straßenverkehr von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten ergeben, die für die Ausführung von Arbeiten und nicht für die Beförderung von Personen, Tieren oder Gütern ausgelegt und gebaut sind (ausgenommen die Beförderung von Materialien, die zum Betrieb der Maschine beitragen), sollte diese Verordnung nicht für Maschinen und Geräte gelten, deren einziger Zweck die reine Beförderung von Personen, Tieren oder Gütern ist. Folglich fallen alle Arten neuer Einrichtungen für die persönliche Mobilität (Elektroroller und Elektroroller mit Sitz, Fahrräder mit Treithilfe, einschließlich Fahrrädern mit elektromotorischem Hilfsantrieb und solcher, die für die Beförderung von gewerblicher Ladung bestimmt sind, selbstbalancierende Fahrzeuge, einschließlich selbstbalancierender persönlicher Transportfahrzeuge und Hoverboards, elektrische Einräder, elektrische Skateboards und „One-Wheel“-Bretter usw.) nicht unter diese Verordnung.

---

<sup>26</sup> Richtlinie 2014/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die elektromagnetische Verträglichkeit (ABl. L 96 vom 29.3.2014, S. 79).

<sup>27</sup> Richtlinie 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über die Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung von Funkanlagen auf dem Markt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/5/EG (ABl. L 153 vom 22.5.2014, S. 62).

- (7) Da mit dieser Verordnung darauf abgezielt wird, die Teilnahme von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die für die Ausführung von Arbeiten und nicht für die Beförderung von Arbeitnehmern ausgelegt und gebaut sind, am Straßenverkehr zu regeln, sollten mobile Maschinen und Geräte, die mit mehr als drei Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes, ausgestattet sind, ebenfalls von dieser Verordnung ausgenommen werden.
- (8) Langsame nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte weisen den größten Anteil am Markt für mobile Maschinen und Geräte auf. Zudem haben bestimmte Mitgliedstaaten für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h im Straßenverkehr festgelegt. Da sich Sicherheitsrisiken im Straßenverkehr proportional zur Fahrgeschwindigkeit verhalten, wäre es inkohärent, wenn ein Rahmen, der lediglich auf Sicherheitsrisiken von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, nicht jedoch von gewöhnlichen Fahrzeugen abzielt, auch schnelle nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobilen Maschinen und Geräten abdecken würde. Daher sollte diese Verordnung nicht für mobile Maschinen und Geräte mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h gelten.
- (9) Einzelgenehmigungen können für Maschinen und Geräte verwendet werden, die im Hoheitsgebiet nur eines Mitgliedstaats verkehren, weshalb solche Genehmigungen vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden sollten.
- (10) Da kleine und mittlere Unternehmen nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte in kleiner Serie herstellen, bei denen die Anzahl der auf dem Markt bereitgestellten, zugelassenen oder in Betrieb genommenen Einheiten pro Jahr und in jedem Mitgliedstaat 50 Einheiten je Typ nicht übersteigt, ist es angezeigt, eine nationale Kleinserien-Typgenehmigung zu erlauben, die vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden sollte. Der Hersteller sollte jedoch die Möglichkeit haben, eine EU-Typgenehmigung zu beantragen, um vom freien Warenverkehr profitieren zu können.
- (11) Da nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte aufgrund ihrer übermäßigen Abmessungen in bestimmten Fällen keine ausreichende Manövrierfähigkeit auf öffentlichen Straßen zulassen oder aufgrund ihres übermäßigen Gewichts oder ihrer übermäßigen Massen die Oberfläche öffentlicher Straßen oder andere Straßeninfrastrukturen beschädigen könnten, sollte es den Mitgliedstaaten freistehen, die Teilnahme solcher Maschinen und Geräte am Straßenverkehr zu verbieten, auch wenn sie gemäß dieser Verordnung eine Typgenehmigung erhalten haben.
- (12) Um die Gefahr von Verletzungen von Personen und Schäden an der Straßeninfrastruktur zu minimieren, während eine nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschine bzw. ein nicht für den Straßenverkehr bestimmtes mobiles Gerät auf einer öffentlichen Straße verkehrt, sollten technische Anforderungen festgelegt werden. Die technischen Anforderungen sollten Aspekte der Straßenverkehrssicherheit umfassen, wie die Integrität der Fahrzeugstruktur, die bauartbestimmte Höchstgeschwindigkeit, Geschwindigkeitsregler, Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen und Geschwindigkeitsmesser, Bremsanlagen, Lenkanlage, Sichtfeld sowie Massen und Abmessungen.
- (13) Um den Verwaltungsaufwand für die Wirtschaftsakteure zu verringern, sollte diese Verordnung die Verwendung von Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten

in nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten ermöglichen, die gemäß der Verordnung (EU) 167/2013 oder der Verordnung (EU) 2018/858 eine Typgenehmigung erhalten haben.

- (14) Alle Wirtschaftsakteure, die Teil der Liefer- und Handelskette sind, sollten geeignete Maßnahmen ergreifen, um zu gewährleisten, dass sie nur nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte auf dem Markt bereitstellen, die mit dieser Verordnung übereinstimmen. Es ist eine klare und verhältnismäßige Verteilung der Pflichten vorzusehen, die auf die einzelnen Wirtschaftsakteure je nach ihrer Rolle in der Liefer- und Handelskette entfallen.
- (15) Um sicherzustellen, dass das Verfahren zur Überwachung der Übereinstimmung der Produktion, das einen der Eckpfeiler des EU-Typgenehmigungsverfahrens darstellt, richtig eingeführt worden ist und ordnungsgemäß funktioniert, sollten die Hersteller regelmäßig durch die zuständige Behörde oder einen hierfür benannten ausreichend qualifizierten technischen Dienst überprüft werden.
- (16) Im Interesse der Rechtssicherheit muss präzisiert werden, dass die Vorschriften der Verordnung (EU) 2019/1020 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>28</sup> für die Marktüberwachung in der EU und für die Kontrolle von Produkten, die auf den Unionsmarkt gelangen, für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte gelten, die unter die vorliegende Verordnung fallen – und zwar in Bezug auf die von den technischen Anforderungen dieser Verordnung erfassten oder abgedeckten Aspekte –, und dass Anhang I der genannten Verordnung dahin gehend geändert wird, dass dort die Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung aufgeführt werden.
- (17) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung des EU-Typgenehmigungsverfahrens und bestimmter Verwaltungsvorschriften dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>29</sup> ausgeübt werden.
- (18) Von grundlegender Bedeutung für die Sicherstellung eines durchgängig hohen Maßes von Sicherheit und Gesundheit im Binnenmarkt ist die engere Koordinierung zwischen den nationalen Behörden durch Informationsaustausch sowie koordinierte Bewertungen unter der Leitung einer Koordinierungsbehörde. Das würde auch dazu führen, dass die knappen Ressourcen auf nationaler Ebene effizienter genutzt werden. Hierzu sollte für die Mitgliedstaaten und die Kommission ein beratendes Forum eingerichtet werden, das der Förderung bewährter Verfahren dient und über das Informationen ausgetauscht und Tätigkeiten zur Durchsetzung dieser Verordnung koordiniert werden können. Angesichts der Einrichtung eines solchen Forums und seiner Aufgaben sollte es nicht erforderlich sein, so wie gemäß Artikel 30 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/1020 vorgeschrieben, eine getrennte Gruppe zur administrativen Zusammenarbeit einzurichten. Das Forum sollte jedoch für die

---

<sup>28</sup> Verordnung (EU) 2019/1020 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über Marktüberwachung und die Konformität von Produkten sowie zur Änderung der Richtlinie 2004/42/EG und der Verordnungen (EG) Nr. 765/2008 und (EU) Nr. 305/2011 (ABl. L 169 vom 25.6.2019, S. 1).

<sup>29</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).



Zwecke des Unionsnetzwerks für Produktkonformität gemäß Artikel 29 der genannten Verordnung als Gruppe zur administrativen Zusammenarbeit betrachtet werden.

- (19) Zur Ergänzung dieser Verordnung sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, die die Harmonisierung der Schwellenwerte, die von den Mitgliedstaaten in Bezug auf die übermäßigen Abmessungen und Massen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten angewandt werden können, die Anwendbarkeit der Elemente der technischen Anforderungen, die Festlegung detaillierter technischer Anforderungen, Prüfverfahren und -methoden, virtuelle Prüfungen, Vorkehrungen hinsichtlich der Übereinstimmung der Produktion und die Festlegung von Vorschriften für technische Dienste betreffen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung<sup>30</sup> niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (20) Die Mitgliedstaaten sollten festlegen, welche Sanktionen bei einem Verstoß gegen diese Verordnung zu verhängen sind, und ihre Durchsetzung sicherstellen. Diese Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- (21) Die Kommission sollte dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Anwendung dieser Verordnung Bericht erstatten und gegebenenfalls auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten übermittelten Informationen die Frage prüfen, ob ein ausschließlicher Legislativvorschlag zur Harmonisierung des Einzelgenehmigungssystems auf Unionsebene vorgelegt oder der Übergangszeitraum für die nationale Typgenehmigung verlängert werden soll.
- (22) Damit die Mitgliedstaaten und nationalen Behörden sowie die Wirtschaftsakteure sich auf die Anwendung der durch diese Verordnung eingeführten neuen Vorschriften einstellen können, sollte ein Zeitpunkt für den Beginn der Anwendung festgelegt werden, der nach dem Inkrafttreten liegt. Ferner ist eine Übergangsfrist vorzusehen, die es den Herstellern während dieses Zeitraums ermöglicht, den Vorschriften der vorliegenden Verordnung zu entsprechen und vom freien Warenverkehr zu profitieren, oder den einschlägigen nationalen Typgenehmigungsvorschriften zu entsprechen.
- (23) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Festlegung der harmonisierten technischen Vorschriften, Verwaltungsanforderungen und -verfahren für die Typgenehmigung neuer nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte während der Teilnahme am Straßenverkehr sowie der Vorschriften und Verfahren für die Marktüberwachung solcher Maschinen, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen seines Umfangs und seiner Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten

<sup>30</sup>

ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.



Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

## KAPITEL I

### GEGENSTAND, ANWENDUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

#### *Artikel 1*

##### *Gegenstand*

1. In dieser Verordnung sind technische Anforderungen, Verwaltungsanforderungen und -verfahren für die EU-Typgenehmigung und das Inverkehrbringen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die auf öffentlichen Straßen verkehren sollen, festgelegt.
2. Ebenso sind in dieser Verordnung Vorschriften und Verfahren für die Marktüberwachung von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten festgelegt.

#### *Artikel 2*

##### *Anwendungsbereich*

1. Diese Verordnung gilt für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, die in Verkehr gebracht werden und dazu bestimmt sind, mit oder ohne Fahrzeugführer auf einer öffentlichen Straße zu verkehren.
2. Diese Verordnung gilt nicht für
  - (a) nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h;
  - (b) nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte mit mehr als drei Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes;
  - (c) Maschinen im Sinne des Artikels 2 Buchstabe a der Richtlinie 2006/42/EG, die in erster Linie für die Beförderung einer oder mehrerer Personen oder Tiere oder jeglicher Güter bestimmt sind, unter Ausnahme von Instrumenten oder Hilfseinrichtungen, die für die Ausführung von Arbeiten erforderlich sind, Materialien, die bei den Arbeiten oder für die Zwischenlagerung entstehen oder erforderlich sind, sowie von auf Baustellen transportierten Materialien;
  - (d) Fahrzeuge, einschließlich Kraftfahrzeuge, Zugmaschinen, Anhänger, zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge, vierrädrige Fahrzeuge und gezogene auswechselbarer Geräte, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 oder der Verordnung (EU) 2018/858 fallen;
  - (e) nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, die vor dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum = Datum des Geltungsbeginns

dieser Verordnung einfügen] in Verkehr gebracht, zugelassen oder in Betrieb genommen wurden;

- (f) gemäß den nationalen Rechtsvorschriften erteilte Einzelgenehmigungen für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte für den Verkehr auf öffentlichen Straßen sowie für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, die diesen nationalen Rechtsvorschriften entsprechen;
- (g) gemäß den nationalen Rechtsvorschriften erteilte Genehmigungen für in kleiner Serie hergestellte nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, für den Verkehr auf öffentlichen Straßen sowie für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, die diesen nationalen Rechtsvorschriften entsprechen.

Bei in kleiner Serie hergestellten nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten kann der Hersteller entweder eine EU-Typgenehmigung beantragen oder die in Unterabsatz 1 Buchstabe g genannten einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften einhalten.

### *Artikel 3*

#### ***Begriffsbestimmungen***

Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (1) „Nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte“ bezeichnet mobile Maschinen und Geräte mit eigenem Antrieb, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2006/42/EG fallen und speziell für die Verrichtung von Arbeiten konstruiert und gebaut wurden;
- (2) „Einzelgenehmigung“ bezeichnet die Bescheinigung einer Genehmigungsbehörde, nach der bestimmte nicht für den Straßenverkehr bestimmte Maschinen und Geräte unabhängig davon, ob sie einmalig sind oder nicht, den einschlägigen nationalen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen für die nationale Einzelgenehmigung von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten entsprechen;
- (3) „in kleiner Serie hergestellte nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte“ bezeichnet die nationale Typgenehmigung für einen Typ von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, bei denen die Anzahl der Einheiten, die auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, pro Jahr und in jedem Mitgliedstaat 50 Einheiten je Typ nicht überschreiten darf;
- (4) „System“ bezeichnet eine Gesamtheit von Einrichtungen, die gemeinsam eine oder mehrere spezifische Funktionen einer nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine bzw. eines nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Geräts erfüllen und den technischen Anforderungen unterliegen;
- (5) „Bauteil“ bezeichnet eine Einrichtung, die Teil einer nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine bzw. eines nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Geräts sein soll, und unabhängig von dieser Maschine bzw. diesem Gerät typgenehmigt werden kann;

- (6) „selbstständige technische Einheit“ bezeichnet eine Einrichtung, die Teil einer nicht für den Straßenverkehr bestimmten Maschine bzw. eines nicht für den Straßenverkehr bestimmten Geräts sein soll und separat typgenehmigt werden kann;
- (7) „EU-Typgenehmigung“ bezeichnet die Bescheinigung einer Genehmigungsbehörde, der zufolge ein Typ von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten den einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung entspricht;
- (8) „Marktüberwachungsbehörde“ bezeichnet die Behörde eines Mitgliedstaats, die für die Durchführung der Marktüberwachung auf dem Gebiet des Mitgliedstaats zuständig ist;
- (9) „Genehmigungsbehörde“ bezeichnet die der Kommission von einem Mitgliedstaat gemeldete Behörde dieses Mitgliedstaats, die zuständig ist für alle Belange der Typgenehmigung einer nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine bzw. eines nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Geräts sowie für die Ausstellung und gegebenenfalls die Rücknahme oder die Versagung von Genehmigungsbogen; ferner fungiert sie als Kontaktstelle für die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten, benennt die technischen Dienste und sorgt dafür, dass der Hersteller seine Pflichten im Zusammenhang mit der Übereinstimmung der Produktion erfüllt;
- (10) „nationale Behörde“ bezeichnet eine Genehmigungsbehörde oder jede andere Behörde, die in Bezug auf nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte an der Marktüberwachung, der Grenzkontrolle oder der Zulassung in einem Mitgliedstaat beteiligt oder dafür zuständig ist;
- (11) „technischer Dienst“ bezeichnet eine unabhängige Organisation oder Stelle, die von der Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats als Prüflabor für die Durchführung von Prüfungen oder als Konformitätsbewertungsstelle für die Durchführung der Anfangsbewertung und anderer Prüfungen und Kontrollen im Auftrag der Genehmigungsbehörde benannt wurde, wobei diese Aufgaben auch von der Genehmigungsbehörde selbst wahrgenommen werden können;
- (12) „Hersteller“ bezeichnet jede natürliche oder juristische Person, die nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte herstellt oder entwickeln oder herstellen lässt und diese Maschinen und Geräte unter ihrem eigenen Namen oder ihrer eigenen Handelsmarke in **Verkehr** bringt;
- (13) „Bevollmächtigter des Herstellers für die Marktüberwachung“ bezeichnet jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die vom Hersteller ordnungsgemäß mit der Wahrnehmung der in Artikel 8 genannten Aufgaben beauftragt wurde;
- (14) „Einführer“ bezeichnet jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die eine nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschine bzw. ein nicht für den Straßenverkehr bestimmtes mobiles Gerät, die/das in einem Drittstaat gefertigt wurde, in **Verkehr** bringt;
- (15) „Händler“ bezeichnet jede natürliche oder juristische Person in der Lieferkette, mit Ausnahme des Herstellers oder des Einführers, die eine nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschine/ein nicht für den Straßenverkehr bestimmtes mobiles Gerät auf dem Markt bereitstellt;

- (16) „Wirtschaftsakteur“ bezeichnet den Hersteller, den Bevollmächtigten des Herstellers für die Marktüberwachung, den Einführer oder den Händler;
- (17) „Inverkehrbringen“ bezeichnet die erstmalige Bereitstellung einer nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine/eines nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Geräts in der Union;
- (18) „Bereitstellung auf dem Markt“ bezeichnet jede entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe einer nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine/eines nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Geräts zum Vertrieb oder zur Verwendung auf dem Markt im Rahmen einer Geschäftstätigkeit;
- (19) „Inbetriebnahme“ bezeichnet die erstmalige bestimmungsgemäße Verwendung einer nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine bzw. eines nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Geräts in der Union;
- (20) „Zulassung“ bezeichnet die behördliche Genehmigung für die unbefristete oder befristete Inbetriebnahme einer nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine bzw. eines nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Geräts, auch im Straßenverkehr, die die Identifizierung des Fahrzeugs und die Zuteilung einer als amtliches Kennzeichen bezeichneten Seriennummer umfasst;
- (21) „EU-Typgenehmigungsbogen“ bezeichnet das von der Genehmigungsbehörde ausgestellte Dokument, mit dem bescheinigt wird, dass ein Typ von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten gemäß dieser Verordnung typgenehmigt ist;
- (22) „Übereinstimmungsbescheinigung“ bezeichnet das vom Hersteller gemäß dieser Verordnung ausgestellte Dokument, mit dem bescheinigt wird, dass eine hergestellte nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschine bzw. ein hergestelltes nicht für den Straßenverkehr bestimmtes mobiles Gerät mit dem genehmigten Typ von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten übereinstimmt;
- (23) „Typ von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten“ bezeichnet eine bestimmte Kategorie oder Klasse von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, einschließlich Varianten und Versionen dieser Maschinen und Geräte, die mindestens die folgenden wesentlichen Merkmale aufweisen:
- (a) Kategorie oder Klasse,
  - (b) Hersteller,
  - (c) Typbezeichnung durch den Hersteller,
  - (d) wesentliche Bau- und Konstruktionsmerkmale,
  - (e) Rahmen: in Blockbauweise/mit Längsträgern/mit Gelenk (im Sinne von klar erkennbaren und erheblichen Unterschieden),
  - (f) Achsen (Anzahl) oder Gleisketten (Anzahl),
  - (g) bei nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die in mehreren Stufen gefertigt wurden, Hersteller und Typ der nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine bzw. des nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Geräts der vorangegangenen Stufe.

- (24) „Variante“ bezeichnet nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte des gleichen Typs, die sich zumindest in folgender Hinsicht nicht unterscheiden:
- (a) Aufbaukonzept oder Art des Aufbaus,
  - (b) Vervollständigungsstufe,
  - (c) Motor (Verbrennungsmotor/Hybridantrieb/Elektromotor/Hybrid-Elektroantrieb),
  - (d) Funktionsprinzip,
  - (e) Zahl und Anordnung der Zylinder,
  - (f) Motorleistung: Unterschiede von nicht mehr als 30 % (die höchste Leistung beträgt maximal das 1,3-Fache der niedrigsten Leistung),
  - (g) Hubraum: Unterschiede von nicht mehr als 20 % (der höchste Wert beträgt maximal das 1,2-Fache des niedrigsten Wertes),
  - (h) Antriebsachsen (Zahl, Anordnung, gegenseitige Verbindung),
  - (i) gelenkte Achsen (Zahl und Anordnung),
  - (j) Gesamtmasse in beladenem Zustand (Abweichung von höchstens 10 %),
  - (k) Art der Kraftübertragung,
  - (l) Umsturzschutzvorrichtung,
  - (m) gebremste Achsen (Anzahl).
- (25) „Version einer Variante“ bezeichnet Fahrzeuge, die aus einer Kombination von Merkmalen bestehen, welche in den Beschreibungsunterlagen aufgeführt sind;
- (26) „technische Anforderungen“ bezeichnet die in Artikel 15 aufgeführten technischen Anforderungen;
- (27) „Beschreibungsunterlagen“ bezeichnet die Beschreibungsunterlagen gemäß Artikel 19 Absatz 4;
- (28) „Inhaber einer EU-Typgenehmigung“ bezeichnet die natürliche oder juristische Person, die eine EU-Typgenehmigung beantragt hat und für die ein EU-Typgenehmigungsbogen ausgestellt wurde;
- (29) „nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, die ein erhebliches Risiko darstellen“ bezeichnet nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, die auf der Grundlage einer angemessenen Risikobewertung – unter Berücksichtigung der Gefahr und der Wahrscheinlichkeit ihres Auftretens – ein erhebliches Risiko in Bezug auf die von dieser Verordnung erfassten Aspekte darstellen;
- (30) „Rückruf“ bezeichnet jede Maßnahme, die auf Erwirkung der Rückgabe einer bzw. eines dem Endverwender bereits bereitgestellten nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine bzw. Geräts abzielt;
- (31) „Rücknahme“ bezeichnet jede Maßnahme, mit der verhindert werden soll, dass eine in der Lieferkette befindliche nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschine bzw. ein in der Lieferkette befindliches nicht für den Straßenverkehr bestimmtes mobiles Gerät auf dem Markt bereitgestellt wird.

# KAPITEL II

## VERPFLICHTUNGEN

### Artikel 4

#### *Verpflichtungen der Mitgliedstaaten*

1. Die Mitgliedstaaten errichten oder benennen die Behörden, die für die Genehmigung und Marktüberwachung gemäß dieser Verordnung zuständig sind. Die Mitgliedstaaten melden der Kommission die Errichtung und Benennung solcher Behörden.
2. Bei der Notifizierung sind Name und Anschrift (einschließlich der elektronischen Anschrift) sowie der Zuständigkeitsbereich der Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden anzugeben. Die Kommission veröffentlicht die Liste der Genehmigungsbehörden mit den dazugehörigen Angaben auf ihrer Internetseite.
3. Die Mitgliedstaaten gestatten nur die Bereitstellung auf dem Markt, die Zulassung, die Inbetriebnahme oder den Verkehr auf öffentlichen Straßen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die dieser Verordnung entsprechen.
4. Die Mitgliedstaaten dürfen in Bezug auf die von dieser Verordnung erfassten Aspekte die Bereitstellung auf dem Markt, die Zulassung, die Inbetriebnahme oder den Verkehr auf öffentlichen Straßen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die dieser Verordnung entsprechen, nicht untersagen, beschränken oder behindern.
5. Abweichend von Absatz 4 können die Mitgliedstaaten den Verkehr von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die folgende Kriterien erfüllen, auf öffentlichen Straßen beschränken oder untersagen:
  - (a) Die Maschinen und Geräte würden aufgrund ihrer übermäßigen Abmessungen keine ausreichende Manövrierfähigkeit auf öffentlichen Straßen gewährleisten oder
  - (b) die Maschinen und Geräte könnten aufgrund ihres übermäßigen Gewichts oder ihrer übermäßigen Masse die Oberfläche öffentlicher Straßen oder anderer Straßeninfrastrukturen beschädigen.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 47 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, um die Schwellenwerte festzulegen – auch für die Gesamtmasse der Maschinen und Geräte im beladenen Zustand –, bei deren Überschreitung die Abmessungen, Gewichte und Massen der nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte als überhöht im Sinne von Unterabsatz 1 Buchstaben a und b gelten. In diesen delegierten Rechtsakten können die betreffenden Kategorien oder Klassen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten Maschinen und Geräten festgelegt werden.

6. Die Mitgliedstaaten organisieren und führen Marktüberwachungsaktivitäten und Kontrollen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die in den Markt eingeführt werden, gemäß den Kapiteln IV, V und VII der Verordnung (EU) 2019/1020 durch.



## Artikel 5

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

1. Die Genehmigungsbehörden stellen sicher, dass Hersteller, die eine EU-Typgenehmigung beantragen, ihre Pflichten gemäß dieser Verordnung erfüllen.
2. Die Genehmigungsbehörden genehmigen nur solche nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte, die den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen.
3. Die Genehmigungsbehörden kommen ihren Verpflichtungen im Rahmen dieser Verordnung unabhängig und unparteiisch nach. Sie arbeiten effizient und wirksam miteinander zusammen und tauschen Informationen aus, die für ihre Rolle und Funktionen von Belang sind.

## Artikel 6

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

1. Die Hersteller stellen sicher, dass von ihnen in **Verkehr** gebrachte nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte zu einem Typ gehören, für den eine EU-Typgenehmigung erteilt wurde, und dass sie entsprechend diesem Typ entwickelt und hergestellt werden.
2. Außerdem stellen die Hersteller sicher, dass von ihnen in **Verkehr** gebrachte nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte mit EU-Typgenehmigung mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Schild, der nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Kennzeichnung und der Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind und die Unterlagen, Informationen und Anleitungen für den Nutzer gemäß dieser Verordnung erstellt wurden.
3. Für die Zwecke der Marktüberwachung benennt ein außerhalb der Union ansässiger Hersteller einen einzigen in der Union ansässigen Bevollmächtigten, wobei es sich um den in Artikel 17 genannten oder einen zusätzlichen Bevollmächtigten handeln kann. Der Bevollmächtigte des Herstellers für die Marktüberwachung nimmt gemäß Artikel 8 die Aufgaben wahr, die der Hersteller in der entsprechenden Vollmacht festgelegt hat.
4. Die Hersteller geben ihren Namen, ihren eingetragenen Handelsnamen oder ihre eingetragene Handelsmarke und ihre Postanschrift und ihre E-Mail-Adresse, unter der sie zu erreichen sind, entweder auf ihren nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten oder, wenn dies nicht möglich ist, auf der Verpackung oder in den diesen Maschinen und Geräten beigefügten Unterlagen an. Als Anschrift ist eine einzige Anlaufstelle, an der der Hersteller kontaktiert werden kann, anzugeben. Die Kontaktangaben sind in einer Sprache zu machen, die von den Endnutzern und den Marktüberwachungsbehörden leicht verstanden werden kann.
5. Der Hersteller ist gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des Genehmigungsverfahrens und für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich, und zwar auch dann, wenn er nicht an allen Stufen der Herstellung einer bzw. eines nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine bzw. Geräts unmittelbar beteiligt ist.

6. Die Hersteller gewährleisten durch geeignete Verfahren, dass bei Serienfertigung stets Konformität mit dem genehmigten Typ sichergestellt ist. Veränderungen der Konstruktion oder der Merkmale einer bzw. eines nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine bzw. Geräts sowie Veränderungen der Anforderungen, die Maschinen und Geräte erklärungsgemäß erfüllen, werden im Einklang mit Kapitel V berücksichtigt.
7. Solange sich nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte mit EU-Typgenehmigung in ihrer Verantwortung befinden, die auf dem Markt bereitgestellt werden sollen, stellen Hersteller sicher, dass die Lagerungs- oder Transportbedingungen ihre Übereinstimmung mit dieser Verordnung nicht gefährden.

## *Artikel 7*

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

1. Hersteller, die hinreichenden Grund zu der Annahme haben, dass eine von ihnen auf dem Markt bereitgestellte nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschine bzw. ein von ihnen auf dem Markt bereitgestelltes nicht für den Straßenverkehr bestimmtes mobiles Gerät nicht dieser Verordnung entspricht, ergreifen unverzüglich die erforderlichen Korrekturmaßnahmen, um die Konformität dieser nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte herzustellen oder sie gegebenenfalls zurückzunehmen oder zurückzurufen.

Der Hersteller unterrichtet die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, unverzüglich im Einzelnen über die Nichtübereinstimmung und alle ergriffenen Maßnahmen.

2. Hersteller, die hinreichenden Grund zu der Annahme haben, dass von einer von ihnen auf dem Markt bereitgestellten nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine bzw. einem von ihnen auf dem Markt bereitgestellten nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Gerät ein erhebliches Risiko ausgeht, unterrichten unverzüglich die Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen die nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte auf dem Markt bereitgestellt wurden, darüber und machen dabei ausführliche Angaben zur Nichtübereinstimmung und den ergriffenen Korrekturmaßnahmen.
3. Die Hersteller halten die Beschreibungsunterlagen und eine Abschrift der Übereinstimmungsbescheinigungen zehn Jahre lang nach dem Inverkehrbringen einer bzw. eines nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine bzw. Geräts für die Genehmigungsbehörden bereit.
4. Die Hersteller händigen der nationalen Behörde auf deren begründetes Verlangen über die Genehmigungsbehörde eine Kopie des EU-Typgenehmigungsbogens in einer für diese Behörde leicht zu verstehenden Sprache aus.

Die Hersteller kooperieren mit der nationalen Behörde bei allen Maßnahmen gemäß Artikel 19 der Verordnung (EU) 2019/1020 zur Abwendung von Risiken, die mit ihren nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte, die von ihnen in Verkehr gebracht, zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, verbunden sind.

5. Die Hersteller prüfen jede eingegangene Beschwerde über Risiken, mutmaßliche Vorkommnisse oder Probleme bei der Nichteinhaltung der Vorschriften bei nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die sie in **Verkehr** gebracht haben.

Im Falle einer begründeten Beschwerde setzen die Hersteller ihre Händler und Einführer davon in Kenntnis.

Die Hersteller führen Aufzeichnungen über die in Absatz 1 genannten Beschwerden, einschließlich einer Beschreibung des Problems und der erforderlichen Einzelheiten zur Identifizierung des betroffenen Typs der nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte.

## *Artikel 8*

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

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

- (a) Zugang zu der in Artikel 18 genannten Beschreibungsmappe und zu den Konformitätsbescheinigungen erhalten;
- (b) auf begründetes Verlangen einer Genehmigungsbehörde alle erforderlichen Informationen und Unterlagen zum Nachweis der Übereinstimmung der Produktion einer bzw. eines von ihnen auf dem Markt bereitgestellten nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine bzw. Geräts an diese Behörde aushändigen;
- (c) auf Verlangen der Genehmigungs- oder Marktüberwachungsbehörden bei allen Maßnahmen zur Abwendung der erheblichen Risiken kooperieren, die mit nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten verbunden sind, die zu ihrem Aufgabenbereich gehören.

## *Artikel 9*

### ***Allgemeine Pflichten der Einführer***

1. Die Einführer stellen sicher, dass von ihnen auf dem Markt bereitgestellte nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte zu einem Typ gehören, für den eine EU-Typgenehmigung erteilt wurde, und dass sie diesem Typ entsprechen.
2. Außerdem stellen Einführer sicher, dass von ihnen in **Verkehr** gebrachte nicht für den Straßenverkehr zugelassene mobile Maschinen und Geräte mit EU-Typgenehmigung mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Schild, der nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Kennzeichnung und der Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind, die Unterlagen, Informationen und Anleitungen für den Nutzer gemäß dieser Verordnung erstellt und gegebenenfalls die Pflichten nach Artikel 6 Absätze 3 und 4 erfüllt wurden.
3. Die Einführer geben ihren Namen, ihren eingetragenen Handelsnamen oder ihre eingetragene Handelsmarke und ihre Postanschrift und ihre E-Mail-Adresse, unter der sie zu erreichen sind, entweder auf den nicht für den Straßenverkehr bestimmten

mobilen Maschinen und Geräten oder, wenn dies nicht möglich ist, auf der Verpackung oder in den diesen Maschinen und Geräten beigelegten Unterlagen an. Als Anschrift ist eine einzige Anlaufstelle, an der der Hersteller kontaktiert werden kann, anzugeben. Die Kontaktangaben sind in einer Sprache zu machen, die von den Endnutzern und den Marktüberwachungsbehörden leicht verstanden werden kann.

4. Solange sich nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte mit EU-Typgenehmigung in ihrer Verantwortung befinden, die auf dem Markt bereitgestellt werden sollen, stellen Einführer sicher, dass die Lagerungs- oder Transportbedingungen ihre Übereinstimmung mit den einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung nicht gefährden.

## *Artikel 10*

### ***Besondere Pflichten der Einführer***

1. Die Einführer dürfen nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, die nicht dieser Verordnung entsprechen, erst auf dem Markt bereitstellen, wenn ihre Konformität hergestellt ist.
2. Einführer, die hinreichenden Grund zu der Annahme haben, dass eine von ihnen auf dem Markt bereitgestellte nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschine bzw. ein von ihnen auf dem Markt bereitgestelltes nicht für den Straßenverkehr bestimmtes mobiles Gerät nicht dieser Verordnung entspricht, ergreifen unverzüglich die erforderlichen Korrekturmaßnahmen, um die Konformität dieser nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte herzustellen oder sie gegebenenfalls zurückzunehmen oder zurückzurufen.
3. Einführer, die hinreichenden Grund zu der Annahme haben, dass von einer von ihnen auf dem Markt bereitgestellten nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine bzw. einem von ihnen auf dem Markt bereitgestellten nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Gerät ein erhebliches Risiko ausgeht, unterrichten unverzüglich den Hersteller sowie die Genehmigungs- und die Marktüberwachungsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen sie diese bzw. dieses in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen haben.

Der Einführer unterrichtet diese auch über die getroffenen Maßnahmen und macht dabei ausführliche Angaben über das erhebliche Risiko und die vom Hersteller getroffenen Korrekturmaßnahmen.

4. Die Einführer halten zehn Jahre lang nach dem Inverkehrbringen der nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte eine Abschrift der Übereinstimmungsbescheinigung für die Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden bereit und stellen sicher, dass die Beschreibungsunterlagen diesen Behörden auf deren Verlangen zur Verfügung gestellt werden können.
5. Die Einführer händigen einer nationalen Behörde auf deren begründetes Verlangen alle Informationen und Unterlagen in einer für die betreffende Behörde leicht verständlichen Sprache aus, um die Übereinstimmung einer bzw. eines von ihnen auf dem Markt bereitgestellten nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine bzw. Geräts zu belegen. Die Einführer arbeiten mit dieser Behörde auf deren Ersuchen bei allen Maßnahmen zusammen, die zur Abwendung der Risiken ergriffen werden, welche von der von ihnen in Verkehr gebrachten nicht für den

Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine bzw. von dem von ihnen in Verkehr gebrachten nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Gerät ausgehen.

6. Die Einführer führen Aufzeichnungen über Beschwerden und Rückrufe im Zusammenhang mit nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die sie in Verkehr gebracht haben, und halten ihre Händler über diese Beschwerden und Rückrufe auf dem Laufenden.

## *Artikel 11*

### ***Allgemeine Pflichten der Händler***

1. Wenn Händler von der EU typgenehmigte nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte auf dem Markt bereitstellen, beachten sie die einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung mit der gebührenden Sorgfalt.
2. Bevor Händler von der EU typgenehmigte nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte auf dem Markt bereitstellen, überprüfen sie, ob die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
  - (a) die nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte sind mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Schild und der nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Kennzeichnung versehen;
  - (b) die Übereinstimmungsbescheinigung dieser Maschinen und Geräte ist beigefügt;
  - (c) die Unterlagen, Informationen und Anweisungen für den Nutzer gemäß dieser Verordnung erstellt wurden;
  - (d) gegebenenfalls die Verpflichtungen gemäß Artikel 6 Absätze 3 und 4 und Artikel 9 Absatz 3.
3. Solange sich nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte mit EU-Typgenehmigung in ihrer Verantwortung befinden, stellen Händler sicher, dass die Lagerungs- oder Transportbedingungen ihre Übereinstimmung mit dieser Verordnung nicht gefährden.

## *Artikel 12*

### ***Besondere Pflichten der Händler***

1. Haben Händler hinreichenden Grund zu der Annahme, dass nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte nicht dieser Verordnung entsprechen, so unterrichten sie hiervon den Hersteller, den Einführer und die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, und stellen diese Maschinen und Geräte erst auf dem Markt bereit, wenn ihre Übereinstimmung gewährleistet ist.
2. Händler, die hinreichenden Grund zu der Annahme haben, dass eine von ihnen auf dem Markt bereitgestellte nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschine bzw. ein von ihnen auf dem Markt bereitgestelltes nicht für den Straßenverkehr bestimmtes mobiles Gerät nicht dieser Verordnung entspricht, unterrichten hierüber den Hersteller, den Einführer und die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat.

3. Händler, die hinreichenden Grund zu der Annahme haben, dass von einer von ihnen auf dem Markt bereitgestellten nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine bzw. einem von ihnen auf dem Markt bereitgestellten nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Gerät ein erhebliches Risiko ausgeht, unterrichten unverzüglich den Hersteller, den Einführer sowie die Genehmigungs- und die Marktüberwachungsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen sie diese Maschine bzw. dieses Gerät auf dem Markt bereitgestellt haben.

Der Händler unterrichtet diese ferner über die getroffenen Maßnahmen und macht dabei ausführliche Angaben, insbesondere über das erhebliche Risiko und die vom Hersteller getroffenen Korrekturmaßnahmen.

4. Die Händler stellen auf begründetes Verlangen einer nationalen Behörde sicher, dass der Hersteller der nationalen Behörde die in Artikel 7 Absatz 4 genannten Informationen oder dass der Einführer der nationalen Behörde die in Artikel 10 Absatz 4 genannten Informationen vorlegt. Die Händler kooperieren mit dieser Behörde auf deren Verlangen bei allen Maßnahmen gemäß Artikel 19 der Verordnung (EU) 2019/1020 zur Abwendung von Risiken, die mit den nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten verbunden sind, die sie auf dem Markt bereitgestellt haben.
5. Die Händler unterrichten unverzüglich den betreffenden Hersteller über jede eingegangene Beschwerde über Risiken, mutmaßliche Vorkommnisse oder Probleme bei der Übereinstimmung der nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte, die sie auf dem Markt bereitgestellt haben.

### *Artikel 13*

#### ***Fälle, in denen die Pflichten der Hersteller auch für Einführer und Händler gelten***

In den folgenden Fällen gilt ein Einführer oder Händler als Hersteller für die Zwecke dieser Verordnung und unterliegt den Herstellerpflichten:

- (a) wenn der Einführer oder Händler eine nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschine bzw. ein nicht für den Straßenverkehr bestimmtes mobiles Gerät unter seinem eigenen Namen oder seiner eigenen Marke auf dem Markt bereitstellt, zulässt oder für deren Inbetriebnahme verantwortlich ist;
- (b) wenn der Einführer oder Händler diese Maschinen und Geräte so verändert, dass die Einhaltung dieser Verordnung beeinträchtigt werden kann.

### *Artikel 14*

#### ***Identifizierung der Wirtschaftsakteure***

Die Wirtschaftsakteure teilen den Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden auf Verlangen für einen Zeitraum von zehn Jahren nach dem Inverkehrbringen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten Folgendes mit:

- (a) alle Wirtschaftsakteure, die ihnen eine nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschine bzw. ein nicht für den Straßenverkehr bestimmtes mobiles Gerät geliefert haben;



- (b) alle Wirtschaftsakteure, denen sie eine nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschine bzw. ein nicht für den Straßenverkehr bestimmtes mobiles Gerät geliefert haben.

#### *Artikel 15*

#### ***Technische Anforderungen an nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte***

1. Nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte müssen so konstruiert, gebaut und zusammengebaut sein, dass die Gefahr von Verletzungen der Insassen und anderer Personen sowie von Beschädigungen der Straßeninfrastruktur in der Nähe der Maschinen und Geräte so gering wie möglich gehalten wird, während diese nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte auf einer öffentlichen Straße verkehren.
2. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 47 delegierte Rechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften zu den in Absatz 1 genannten Anforderungen für folgende Elemente zu erlassen:
  - (a) die Festigkeit der Fahrzeugstruktur;
  - (b) bauartbestimmte Höchstgeschwindigkeit, Geschwindigkeitsregler, Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen und Geschwindigkeitsmesser;
  - (c) Bremsenrichtungen;
  - (d) Lenkung;
  - (e) Sichtfeld;
  - (f) Scheibenwischer;
  - (g) Scheiben und deren Einbau;
  - (h) Einrichtungen für indirekte Sicht;
  - (i) Beleuchtung und Beleuchtungsanlagen;
  - (j) Fahrzeugaußenseite und Zubehör im Straßenverkehr, einschließlich Arbeitsaggregaten und Schwingstruktur;
  - (k) akustische Warneinrichtungen und deren Einbau;
  - (l) Heizungssysteme, Entfrosts- und Trocknungsanlagen;
  - (m) Anbringungsstellen für Kennzeichen;
  - (n) gesetzlich vorgeschriebene Schilder und Kennzeichnungen;
  - (o) Abmessungen;
  - (p) Massen, einschließlich der höchstzulässigen Masse im Straßenverkehr im beladenen Zustand;
  - (q) Kraftstoffbehälter;
  - (r) Reifen;
  - (s) Rückwärtsgang;
  - (t) Spurweiten;
  - (u) mechanische Verbindungseinrichtungen;

- (v) Sitzplätze und Rückhaltevorrichtungen des Fahrzeugführer und anderer Insassen;
- (w) Betriebshandbuch für die Benutzung im Straßenverkehr;
- (x) Betätigungseinrichtungen des Nutzers für die Nutzung im Straßenverkehr;
- (y) Hinweise, Warnungen und Kennzeichnungen für den Straßenverkehr.

In den in Unterabsatz 1 genannten delegierten Rechtsakten können detaillierte Vorschriften für jegliche anderen Elemente festgeschrieben werden, wenn dies aufgrund des technischen und wissenschaftlichen Fortschritts und zur Einhaltung von Absatz 1 erforderlich ist.

Die in Unterabsatz 1 genannten delegierten Rechtsakte enthalten gegebenenfalls auch detaillierte Vorschriften zu Folgendem:

- (a) Prüfverfahren, die aus den in Artikel 21 Absatz 3 genannten Verfahren ausgewählt wurden;
- (b) Prüfmethoden;
- (c) Grenzwerte oder Parameter in Bezug auf eines der in Unterabsatz 1 aufgeführten Elemente;
- (d) Beschreibung der Ausrüstung oder Teile, mit denen nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte ausgerüstet sein müssen;
- (e) besondere Merkmale der nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte.

Die in Unterabsatz 1 genannten delegierten Rechtsakte umfassen die Klassen oder Kategorien, die von den detaillierten Vorschriften betroffen sind, und können unterschiedliche detaillierte Vorschriften für verschiedene Klassen oder Kategorien von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten enthalten.

## *Artikel 16*

### ***Bereitstellung auf dem Markt, Zulassung oder Inbetriebnahme von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten***

1. Nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte dürfen nicht auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, wenn sie nicht dieser Verordnung entsprechen.
2. Nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte stehen nur dann im Einklang mit dieser Verordnung, wenn die in ihr für diese Maschinen und Geräten festgelegten Verpflichtungen erfüllt worden sind.

# KAPITEL III

## EU-TYPGENEHMIGUNGSVERFAHREN

### *Artikel 17*

#### ***Antrag auf EU-Typgenehmigung***

1. Eine natürliche oder juristische Person kann in jedem Mitgliedstaat einen Antrag auf EU-Typgenehmigung stellen.

Der Antrag auf eine EU-Genehmigung ist einer Genehmigungsbehörde vorzulegen.

Hat der Antragsteller einer EU-Typgenehmigung seinen Sitz außerhalb der Union, so benennt er einen einzigen in der Union ansässigen Bevollmächtigten, der ihn bei der Genehmigungsbehörde vertritt.

2. Die EU-Typgenehmigung beinhaltet die Genehmigung einer bzw. eines nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine bzw. Geräts als Ganzes durch einen einzigen Vorgang.
3. Für einen bestimmten Typ von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten darf nur ein Antrag auf EU-Typgenehmigung in nur einem Mitgliedstaat und nur bei einer Genehmigungsbehörde in diesem Mitgliedstaat gestellt werden.
4. Für jeden zu genehmigenden Typ ist ein gesonderter Antrag auf eine EU-Typgenehmigung einzureichen.

### *Artikel 18*

#### ***Beschreibungsmappe***

1. Bei der Einreichung eines Antrags gemäß Artikel 17 Absatz 1 legt der Antragsteller einer EU-Typgenehmigung der Genehmigungsbehörde eine Beschreibungsmappe vor.
2. Die Beschreibungsmappe enthält folgende Unterlagen:
  - (a) einen Beschreibungsbogen;
  - (b) alle Daten, Zeichnungen, Fotos und sonstigen relevanten Informationen;
  - (c) die EU-Konformitätserklärung gemäß den geltenden Rechtsvorschriften der Union zur Harmonisierung der Bedingungen für die Vermarktung von Produkten;
  - (d) alle Informationen, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Antragsverfahrens angefordert werden.
3. Die Beschreibungsmappe wird in Papierform oder in einem vom technischen Dienst und von der Genehmigungsbehörde akzeptierten elektronischen Format vorgelegt.
4. Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten Muster für den Beschreibungsbogen und die Beschreibungsmappe fest. Diese

Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 46 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

## KAPITEL IV

# DURCHFÜHRUNG DER EU-TYPGENEHMIGUNGSVERFAHREN

### Artikel 19

#### *Allgemeine Bestimmungen für die Durchführung der die EU-Typgenehmigungsverfahren*

1. Die Genehmigungsbehörden erteilen für jeden Typ von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten nur eine EU-Typgenehmigung.
2. Die Genehmigungsbehörden überprüfen alle folgenden Punkte:
  - (a) die in Artikel 22 genannten Modalitäten für die Übereinstimmung der Produktion und
  - (b) die Übereinstimmung des Typs von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten mit den geltenden technischen Anforderungen.

Stellt eine Genehmigungsbehörde fest, dass ein Typ von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, obwohl den einschlägigen technischen Anforderungen entsprechend, ein erhebliches Risiko darstellt, so kann sie die Erteilung der EU-Typgenehmigung verweigern. In diesem Fall übermittelt sie den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten und der Kommission unverzüglich ausführliche Unterlagen mit einer Begründung ihrer Entscheidung und Belegen für ihre Feststellungen.

3. Die Genehmigungsbehörde unterrichtet die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten über ein gemeinsames sicheres elektronisches Austauschsystem unverzüglich über die Versagung oder Rücknahme einer EU-Typgenehmigung und über die Gründe für ihre Entscheidung.
4. Die Genehmigungsbehörde erstellt Beschreibungsunterlagen, die Folgendes enthalten:
  - (a) eine Beschreibungsmappe, die aus den Prüfberichten und allen weiteren vom technischen Dienst oder der Genehmigungsbehörde im Zuge der Wahrnehmung ihrer Aufgaben der Beschreibungsmappe hinzugefügten Unterlagen besteht.
  - (b) ein Inhaltsverzeichnis, das den Inhalt der Beschreibungsunterlagen mit geeigneter Seitennummerierung oder mit einer anderen Kennzeichnung angibt, die das Auffinden aller Seiten und das Erkennen des Formats aller Unterlagen zweifelsfrei ermöglicht; dieses Dokument ist so zu gestalten, dass die aufeinanderfolgenden Schritte des EU-Typgenehmigungsverfahrens, insbesondere das Datum der Revisionen und Aktualisierungen, festgehalten werden. Die Genehmigungsbehörde hält die Informationen aus den Beschreibungsunterlagen nach dem Ende der Gültigkeit der betreffenden Genehmigung zehn Jahre lang bereit.

5. Die Kommission kann Zugang zu dem in Absatz 3 und Artikel 20 Absatz 3, Artikel 25 Absatz 3 und Artikel 26 Absatz 5 genannten gemeinsamen sicheren elektronischen Austauschsystem haben. Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, mit denen das Format der über dieses System bereitzustellenden elektronischen Dokumente, der Austauschmechanismus, die Verfahren zur Unterrichtung von Behörden über die Erteilung von EU-Typgenehmigungen, über deren Änderungen, Versagungen und Rücknahmen und die einschlägigen Sicherheitsmaßnahmen festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 46 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

## *Artikel 20*

### ***EU-Typgenehmigungsbogen***

1. Wird eine EU-Typgenehmigung erteilt, so stellt die Genehmigungsbehörde dem Antragsteller einen EU-Typgenehmigungsbogen aus.  
  
Der EU-Typgenehmigungsbogen bleibt so lange gültig, wie die EU-Typgenehmigung gültig ist.  
  
Der EU-Typgenehmigungsbogen wird von der Genehmigungsbehörde geändert, wenn die betreffende EU-Typgenehmigung geändert wird.
2. Der EU-Typgenehmigungsbogen enthält alle folgenden Anlagen:
  - (a) die Beschreibungsunterlagen;
  - (b) das Blatt mit den Prüfergebnissen;
  - (c) Name und Unterschriftsprobe und Dienststellung(en) der zur Unterzeichnung von Übereinstimmungsbescheinigungen berechtigten Person;
  - (d) ein ausgefülltes Exemplar der Übereinstimmungsbescheinigung.
3. Die EU-Typgenehmigungsbögen werden gemäß einem harmonisierten System nummeriert, das von der Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten festgelegt wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 46 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Die Genehmigungsbehörde übermittelt den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten innerhalb eines Monats nach Ausstellung eines EU-Typgenehmigungsbogens über ein gemeinsames sicheres elektronisches Austauschsystem eine Kopie des EU-Typgenehmigungsbogens der nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte einschließlich seiner Anlagen.
4. Der EU-Typgenehmigungsbogen wird auf der Grundlage des Musters ausgestellt, das von der Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten festgelegt wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 46 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Für jeden Typ von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten muss die Genehmigungsbehörde
  - (a) alle zutreffenden Abschnitte des EU-Typgenehmigungsbogens, einschließlich der Anlage mit den Prüfergebnissen, ausfüllen;
  - (b) das Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen erstellen;



- (c) dem Antragsteller den ausgefüllten EU-Typgenehmigungsbogen und dessen Anlagen unverzüglich ausstellen.
- 5. Die Kommission legt das Muster für die unter Absatz 2 Buchstabe b genannte Anlage mit den Prüfergebnissen im Wege von Durchführungsrechtsakten fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 46 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
- 6. Im Falle einer EU-Typgenehmigung, deren Gültigkeit gemäß Artikel 29 eingeschränkt wurde, sind diese Einschränkungen im EU-Typgenehmigungsbogen anzugeben.
- 7. Die Genehmigungsbehörde erstellt eine Liste der geltenden Anforderungen oder Rechtsakte und fügt diese Liste dem EU-Typgenehmigungsbogen bei. Die Kommission legt das Muster für eine solche Aufstellung im Wege von Durchführungsrechtsakten fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 46 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

## *Artikel 21*

### ***Nachweis der Konformität für die EU-Typgenehmigung***

- 1. Für die Zwecke der Erteilung der EU-Typgenehmigung wird die Einhaltung der Anforderungen dieser Verordnung und insbesondere der geltenden technischen Anforderungen nachgewiesen.
- 2. Der Antragsteller einer EU-Typgenehmigung weist die Einhaltung der geltenden technischen Anforderungen durch Erstellung technischer Unterlagen nach.
- 3. Sofern in den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten Prüfungen vorgesehen sind, enthalten die in Absatz 2 genannten technischen Unterlagen Prüfberichte, die sich aus den folgenden Prüfverfahren ergeben:
  - (a) vom Hersteller durchgeführten Prüfungen;
  - (b) Prüfungen, die von einem für die Ausübung dieser Tätigkeit benannten technischen Dienst oder von dem in Artikel 40 genannten akkreditierten internen technischen Dienst dieses Herstellers durchgeführt werden;
  - (c) Prüfungen, die vom Hersteller unter der Aufsicht eines technischen Dienstes durchgeführt werden, der für die Ausübung dieser Tätigkeit benannt wurde, mit Ausnahme eines akkreditierten internen technischen Dienstes gemäß Artikel 40.
- 4. Für die EU-Typgenehmigung von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten werden Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die nach den Verfahren und Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 oder der Verordnung (EU) 2018/858 typgenehmigt wurden, akzeptiert, wenn sie ordnungsgemäß in die nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte eingebaut und integriert worden sind und die Übereinstimmung dieser Maschinen und Geräte mit den geltenden technischen Anforderungen nicht beeinträchtigen.
- 5. Die Form der in Absatz 3 genannten Prüfberichte entspricht den allgemeinen Anforderungen, die von der Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten

festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 46 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

6. Der Antragsteller einer EU-Typgenehmigung stellt der Genehmigungsbehörde so viele nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte zur Verfügung, wie dies in den gemäß dieser Verordnung erlassenen einschlägigen delegierten Rechtsakten für die Durchführung der in diesen delegierten Rechtsakten vorgeschriebenen Prüfungen vorgesehen ist.

Die erforderlichen Prüfungen werden an nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten durchgeführt, die für den Typ, für den eine Genehmigung erteilt werden soll, repräsentativ sind.

Der Antragsteller einer EU-Typgenehmigung kann jedoch vorbehaltlich der Zustimmung der Genehmigungsbehörde eine nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschine bzw. ein nicht für den Straßenverkehr bestimmtes mobiles Gerät auswählen, die bzw. das für diesen Typ zwar nicht repräsentativ ist, aber im Hinblick auf das geforderte Leistungsniveau eine Reihe der ungünstigsten Eigenschaften aufweist. Zur Erleichterung der Entscheidung im Auswahlprozess können virtuelle Prüfverfahren angewandt werden.

7. Mit Zustimmung der Genehmigungsbehörde können auf Antrag des Antragstellers virtuelle Prüfverfahren als Alternative zu den in Absatz 3 genannten Prüfverfahren in Bezug auf jene Anforderungen angewandt werden, die in den gemäß Absatz 9 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt werden.
8. Virtuelle Prüfverfahren erfüllen die Bedingungen der gemäß Absatz 9 erlassenen delegierten Rechtsakte.
9. Um sicherzustellen, dass die Ergebnisse virtueller Prüfungen genauso aussagekräftig sind wie die Ergebnisse physischer Prüfungen, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 47 in Bezug auf die Anforderungen, hinsichtlich deren virtuelle Prüfungen angewandt werden können, und die Bedingungen, unter denen solche virtuellen Prüfungen durchzuführen sind, delegierte Rechtsakte zu erlassen.

## *Artikel 22*

### ***Übereinstimmung der Produktion***

1. Eine Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt, ergreift die notwendigen Maßnahmen, um – erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten – zu überprüfen, ob angemessene Produktionsvorkehrungen getroffen wurden, um sicherzustellen, dass die hergestellten nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte mit dem genehmigten Typ und den dokumentierten Kontrollplänen übereinstimmen, die mit dem Inhaber der EU-Typgenehmigung für jede Genehmigung zu vereinbaren sind.
2. Die Genehmigungsbehörde prüft, ob der Inhaber einer EU-Typgenehmigung eine ausreichende Anzahl von Mustern von Übereinstimmungsbescheinigungen gemäß Artikel 27 ausgestellt und ob der Inhaber der EU-Typgenehmigung angemessene Vorkehrungen getroffen hat, damit sichergestellt ist, dass die Angaben in den Übereinstimmungsbescheinigungen korrekt sind.

3. Die Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, ergreift bezüglich dieser Genehmigung die notwendigen Maßnahmen, um – erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten – zu überprüfen, ob die Vorkehrungen nach den Absätzen 1 und 2 weiterhin angemessen sind, damit die hergestellten nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobilen Maschinen und Geräte weiterhin mit dem genehmigten Typ übereinstimmen und die Übereinstimmungsbescheinigungen weiterhin Artikel 27 entsprechen.
4. Die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, kann an Proben, die in den Räumlichkeiten des Inhabers der EU-Typgenehmigung, einschließlich der Fertigungsstätten, entnommen wurden, jede Kontrolle oder Prüfung durchführen, die für die EU-Typgenehmigung erforderlich ist.
5. Stellt eine Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, fest, dass die in den Absätzen 1 und 2 genannten Vorkehrungen nicht angewandt werden, erheblich von den festgelegten Vorkehrungen und Kontrollplänen abweichen oder nicht mehr als geeignet betrachtet werden, obwohl die Produktion nicht eingestellt wurde, so ergreift sie die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass das Verfahren zur Gewährleistung der Übereinstimmung der Produktion ordnungsgemäß eingehalten wird, oder sie nimmt die Typgenehmigung zurück.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 47 in Bezug auf die detaillierten Vorkehrungen bezüglich der Übereinstimmung der Produktion delegierte Rechtsakte zu erlassen.

## KAPITEL V

### ÄNDERUNGEN DER EU-TYPGENEHMIGUNG

#### *Artikel 23*

##### ***Allgemeine Bestimmungen***

1. Der Inhaber der EU-Typgenehmigung unterrichtet die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, unverzüglich über jede Änderung der Angaben in den Beschreibungsunterlagen.
2. Diese Genehmigungsbehörde entscheidet, welches der in Artikel 24 festgelegten Verfahren anzuwenden ist.
3. Erforderlichenfalls kann die Genehmigungsbehörde nach Konsultation des Inhabers einer EU-Typgenehmigung entscheiden, dass eine Änderung der EU-Typgenehmigung erteilt werden muss.
4. Der Inhaber einer zu ändernden EU-Typgenehmigung stellt bei der Genehmigungsbehörde, die die zu ändernde EU-Typgenehmigung erteilt hat, einen Antrag auf Änderung einer EU-Typgenehmigung.
5. Stellt die Genehmigungsbehörde fest, dass für die Zwecke einer Änderung einer EU-Typgenehmigung Kontrollen oder Prüfungen wiederholt werden müssen, so unterrichtet sie den Inhaber der zu ändernden EU-Typgenehmigung entsprechend.

Die in Artikel 24 genannten Verfahren gelten erst, nachdem die Genehmigungsbehörde auf der Grundlage dieser Kontrollen oder Prüfungen zu dem

Schluss gelangt ist, dass die Anforderungen für die EU-Typgenehmigung weiterhin erfüllt sind.

#### *Artikel 24*

##### ***Änderungen der EU-Typgenehmigung***

1. Ermittelt die Genehmigungsbehörde, dass sich die Angaben in den Beschreibungsunterlagen geändert haben, so genehmigt sie eine Änderung der EU-Typgenehmigung, für die der Antrag gemäß Artikel 23 eingereicht wurde.
2. Die Genehmigungsbehörde bezeichnet die Änderung als „Revision“, wenn Kontrollen oder Prüfungen nicht wiederholt werden müssen.

In einem solchen Fall gibt die Genehmigungsbehörde, soweit erforderlich, die revidierten Seiten der Beschreibungsunterlagen heraus, auf denen die Art der Änderung und das Datum der Neuausgabe leicht ersichtlich sind. Eine konsolidierte, aktualisierte Fassung der Beschreibungsunterlagen mit einer ausführlichen Beschreibung der Änderungen erfüllt diese Anforderung.

3. Die Genehmigungsbehörde bezeichnet die Änderung als „Erweiterung“, wenn einer der folgenden Fälle eintritt:
  - (a) es sind weitere Kontrollen oder Prüfungen erforderlich;
  - (b) Angaben im EU-Typgenehmigungsbogen, außer in den zugehörigen Anlagen, wurden geändert;
  - (c) neue Anforderungen im Rahmen delegierter Rechtsakte, die gemäß dieser Verordnung erlassen wurden, werden auf die typgenehmigten nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte anwendbar.
4. Anlässlich der Herausgabe geänderter Seiten der Beschreibungsunterlagen oder einer konsolidierten, aktualisierten Fassung der Beschreibungsunterlagen ist das Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen, die dem Typgenehmigungsbogen beigelegt sind, ebenfalls so zu ändern, dass daraus entweder das Datum der jüngsten Erweiterung oder Revision oder das Datum der jüngsten Konsolidierung der aktualisierten Fassung ersichtlich ist.
5. Eine Änderung der EU-Typgenehmigung von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten ist nicht erforderlich, wenn die in Absatz 3 Buchstabe c genannten neuen Anforderungen für diesen Typ einer bzw. eines nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine bzw. Geräts aus technischer Sicht irrelevant sind.

#### *Artikel 25*

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

1. Im Falle einer Revision stellt die Genehmigungsbehörde dem Inhaber einer EU-Typgenehmigung“ die revidierten Dokumente oder die konsolidierte, aktualisierte Fassung, gegebenenfalls einschließlich des geänderten Inhaltsverzeichnisses zu den Beschreibungsunterlagen, aus.
2. Im Fall einer Erweiterung stellt die Genehmigungsbehörde einen aktualisierten EU-Typgenehmigungsbogen mit einer Erweiterungsnummer aus, die gegenüber der

fortlaufenden Nummer der letzten Erweiterung um eins erhöht wurde. Der Grund für die Erweiterung und das Datum der neuen Ausstellung müssen auf diesem aktualisierten EU-Typgenehmigungsbogen leicht ersichtlich sein. Alle einschlägigen Abschnitte dieses Bogens, seiner Anlagen und des Inhaltsverzeichnisses zu den Beschreibungsunterlagen werden aktualisiert.

Der aktualisierte Bogen und seine Anlagen werden dem Inhaber der EU-Typgenehmigung von der Genehmigungsbehörde ausgestellt.

3. Die Genehmigungsbehörde unterrichtet die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten über ein gemeinsames sicheres elektronisches Austauschsystem über alle an EU-Typgenehmigungen vorgenommenen Änderungen.

## KAPITEL VI

### GÜLTIGKEIT EINER EU-TYPGENEHMIGUNG

#### *Artikel 26*

##### *Erlöschen der Gültigkeit*

1. EU-Typgenehmigungen werden für eine unbegrenzte Dauer erteilt.
2. Eine EU-Typgenehmigung verliert ihre Gültigkeit in jedem der folgenden Fälle:
  - (a) die Produktion der von der EU typgenehmigten nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte wird freiwillig endgültig eingestellt;
  - (b) für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte mit EU-Typgenehmigung werden neue Anforderungen verbindlich, die für die Bereitstellung auf dem Markt, die Zulassung oder die Inbetriebnahme gelten, und die Typgenehmigung kann nicht gemäß Kapitel V aktualisiert werden;
  - (c) die Gültigkeitsdauer der EU-Typgenehmigung ist aufgrund einer Beschränkung gemäß Artikel 29 Absatz 3 befristet;
  - (d) die EU-Typgenehmigung wurde gemäß Artikel 22 Absatz 5 zurückgenommen.

Im Falle von Unterabsatz 1 Buchstabe b werden die EU-Typgenehmigung und der entsprechende EU-Typgenehmigungsbogen jedoch 18 Monate nach dem Geltungsbeginn der in Unterabsatz 1 Buchstabe b genannten neuen Anforderungen ungültig.

3. Ist nur eine Variante innerhalb eines Typs oder nur eine Version innerhalb einer Variante betroffen, so wird die EU-Typgenehmigung für die bzw. das jeweilige nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschine bzw. Gerät nur für die betroffene Variante oder Version ungültig.
4. Wird die Produktion eines bestimmten Typs von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten endgültig eingestellt, so setzt der Inhaber der EU-Typgenehmigung die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung für diese nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschine



bzw. für dieses nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Gerät erteilt hat, davon in Kenntnis.

5. Innerhalb eines Monats nach Erhalt der Mitteilung gemäß Absatz 4 unterrichtet die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung für die bzw. für das nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschine bzw. mobiles Gerät erteilt hat, die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten über ein gemeinsames sicheres elektronisches Austauschsystem.
6. Unbeschadet der Absätze 4 und 5 setzt der Inhaber einer EU-Typgenehmigung in Fällen, in denen eine EU-Typgenehmigung für eine nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschine bzw. ein nicht für den Straßenverkehr bestimmtes mobiles Gerät ungültig wird, die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, davon in Kenntnis.  
  
Die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, teilt den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten über ein gemeinsames sicheres elektronisches Austauschsystem unverzüglich alle sachdienlichen Angaben mit.
7. Die Mitteilung gemäß Absatz 6 enthält insbesondere das Herstellungsdatum und die Fahrzeug-Identifizierungsnummer der letzten hergestellten nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte.

## KAPITEL VII

# ÜBEREINSTIMMUNGSBESCHEINIGUNG UND GESETZLICH VORGESCHRIEBENES SCHILD MIT DER KENNZEICHNUNG

### *Artikel 27*

#### *Übereinstimmungsbescheinigung*

1. Der Hersteller legt für alle nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte, die in Übereinstimmung mit den von der EU typgenehmigten nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten hergestellt wurden, eine Übereinstimmungsbescheinigung vor.
2. Die Übereinstimmungsbescheinigung wird dem Endnutzer zusammen mit den nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten kostenlos ausgehändigt. Ihre Aushändigung darf nicht von einer ausdrücklichen Aufforderung oder von der Vorlage zusätzlicher Informationen beim Inhaber einer EU-Typgenehmigung abhängig gemacht werden.
3. Die Übereinstimmungsbescheinigung kann in Papierform oder in elektronischer Form vorgelegt werden.  
  
Beantragt der Käufer jedoch zum Zeitpunkt des Kaufs der nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte ein Papierformat dieser Bescheinigung, so wird diese Bescheinigung in Papierform kostenlos zur Verfügung gestellt.

4. Der Fahrzeughersteller stellt dem Eigentümer der nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte in den zehn Jahren nach dem Fertigungsdatum der nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine und Geräte auf Antrag gegen Entgelt ein Duplikat der Übereinstimmungsbescheinigung aus, wobei dieses Entgelt die Kosten der Ausstellung nicht übersteigen darf. Das Wort „Duplikat“ muss in der Sprache, in der die Übereinstimmungsbescheinigung ausgestellt wurde, auf der Vorderseite eines Duplikats deutlich sichtbar sein.
5. Der Hersteller verwendet das Muster für eine Übereinstimmungsbescheinigung, das die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten festlegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 46 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Die Übereinstimmungsbescheinigung muss fälschungssicher sein. Zu diesem Zweck ist in den Durchführungsrechtsakten festzulegen, dass das für die Bescheinigung verwendete Format durch verschiedene Sicherheitsmerkmale geschützt sein muss. Die Übereinstimmungsbescheinigung ist in der Amtssprache eines Mitgliedstaats abzufassen. Jede Genehmigungsbehörde kann vom Hersteller verlangen, dass die Übereinstimmungsbescheinigung in ihre eigenen Amtssprachen übersetzt wird.
6. Die zur Unterzeichnung von Übereinstimmungsbescheinigungen berechnigte Person gehört der Organisation des Herstellers an und ist von der Unternehmensleitung ordnungsgemäß ermächtigt, für den Hersteller die volle rechtliche Verantwortung bezüglich Konstruktion und Bau oder bezüglich der Übereinstimmung der Produktion der nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte zu übernehmen.
7. Die Übereinstimmungsbescheinigung ist vollständig auszufüllen und darf hinsichtlich der Nutzung der nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte keine anderen als die in dieser Verordnung vorgesehenen Beschränkungen enthalten.
8. Im Titel der Übereinstimmungsbescheinigung muss für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte der Vermerk „Für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, die gemäß Artikel 29 Absatz 2 der [Amt für Veröffentlichungen: bitte die vollständige Bezeichnung und das Datum dieser Verordnung/des angenommenen Rechtsakts einfügen] zugelassen wurden (vorläufige Genehmigung)“, enthalten sein.
9. Unbeschadet des Absatzes 1 kann der Hersteller der Zulassungsstelle jedes Mitgliedstaats die Übereinstimmungsbescheinigung auch in elektronischer Form übermitteln.

## Artikel 28

### ***Gesetzlich vorgeschriebenes Schild mit der Kennzeichnung von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten***

1. Der Hersteller einer nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine bzw. eines nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Geräts bringt an allen nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellt wurden, ein gesetzlich vorgeschriebenes Schild mit Kennzeichnung an.

2. Das gesetzlich vorgeschriebene Schild und das EU-Typgenehmigungszeichen müssen dem Muster entsprechen, das von der Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten festgelegt wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 46 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Die ersten entsprechenden Durchführungsrechtsakte werden bis zum [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen – 30 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung.] erlassen.

## KAPITEL VIII

### NEUE TECHNIKEN ODER NEUE KONZEPTE

#### Artikel 29

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

1. Der in Artikel 17 genannte Antrag kann für den Typ von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten gestellt werden, der neue Technologien oder Konzepte enthält, die mit den geltenden technischen Anforderungen unvereinbar sind.
2. Die Genehmigungsbehörde erteilt die EU-Typgenehmigung nach Absatz 1 für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, wenn alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:
  - (a) in dem Antrag werden die Gründe angegeben, aus denen die betreffenden Technologien oder Konzepte mit den geltenden technischen Anforderungen unvereinbar sind;
  - (b) in dem Antrag werden die Auswirkungen in Bezug auf die abgedeckten Aspekte der neuen Technologie sowie die Maßnahmen beschrieben, durch die sichergestellt wird, dass in Bezug auf die abgedeckten Aspekte ein Schutz mindestens in dem gleichen Maße gewährleistet ist wie durch die Anforderungen, von denen eine Ausnahme beantragt wird;
  - (c) die Beschreibungen und Ergebnisse der Prüfungen, die von einem für die Ausübung dieser Tätigkeit benannten technischen Dienst oder von dem in Artikel 38 genannten akkreditierten internen technischen Dienst dieses Herstellers durchgeführt wurden, belegen, dass die Bedingung nach Buchstabe b erfüllt ist.
3. Für Ausnahmen von einer solchen EU-Typgenehmigung für neue Techniken oder neue Konzepte ist eine Autorisierung der Kommission erforderlich. Diese Autorisierung oder die Verweigerung einer Autorisierung wird im Wege eines Durchführungsrechtsakts erteilt. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 46 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

In diesem Durchführungsrechtsakt wird gegebenenfalls festgelegt, ob die durch ihn erteilte Autorisierung Beschränkungen, einschließlich einer Gültigkeitsdauer, unterliegt.

Die Gültigkeitsdauer der EU-Typgenehmigung beträgt in jedem Fall mindestens 36 Monate.

4. Bis zur Entscheidung über die Autorisierung durch die Kommission darf die Genehmigungsbehörde eine vorläufige EU-Typgenehmigung erteilen.

Eine solche EU-Typgenehmigung gilt jedoch nur im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats für einen Typ von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, für den die beantragte Ausnahme gilt, und für die Mitgliedstaaten, in denen die Genehmigungsbehörde diese Autorisierung gemäß Absatz 5 anerkannt hat.

Die Genehmigungsbehörde, die die vorläufige EU-Typgenehmigung erteilt hat, unterrichtet die Kommission und die anderen Genehmigungsbehörden unverzüglich mittels eines Dossiers mit den in Absatz 2 genannten Informationen darüber, dass alle in jenem Absatz genannten Bedingungen erfüllt sind.

Der vorläufige Charakter und die räumlich begrenzte Gültigkeit sind aus dem Kopf des Typgenehmigungsbogens und aus dem Kopf der Übereinstimmungsbescheinigung ersichtlich. Die Kommission kann zur Bereitstellung von Mustern für den Typgenehmigungsbogen und die Übereinstimmungsbescheinigung für die Zwecke dieses Absatzes Durchführungsrechtsakte erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 46 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

5. Eine andere als die in Absatz 4 genannte Genehmigungsbehörde kann die in Absatz 4 genannte vorläufige EU-Typgenehmigung schriftlich anerkennen, sodass die Gültigkeit dieser vorläufigen Genehmigung im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats erweitert wird.

6. Verweigert die Kommission die Autorisierung, so teilt die Genehmigungsbehörde dem Inhaber der vorläufigen Typgenehmigung nach Absatz 3 unverzüglich mit, dass die vorläufige Genehmigung sechs Monate nach dem Tag der Anwendbarkeit des Durchführungsrechtsakts der Kommission gemäß Absatz 3 aufgehoben wird.

Nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte dürfen jedoch in dem Mitgliedstaat, dessen Genehmigungsbehörde die Genehmigung erteilt hat, und in jedem Mitgliedstaat, dessen Genehmigungsbehörde die Genehmigung anerkannt hat, in **Verkehr** gebracht, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, wenn

- (a) die Maschine oder das Gerät in Übereinstimmung mit der vorläufigen EU-Typgenehmigung hergestellt wurde, bevor sie ungültig wurde,
- (b) die Maschine oder das Gerät mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Schild und der nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Kennzeichnung versehen ist,
- (c) die vorläufige Übereinstimmungsbescheinigung dieser Maschine bzw. diesem Gerät beigefügt ist und
- (d) die Unterlagen, Informationen und Anweisungen für den Nutzer gemäß dieser Verordnung erstellt wurden.

### *Artikel 30*

#### ***Anschließende Änderungen der delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte***

7. Autorisiert die Kommission die Genehmigung einer Ausnahme gemäß Artikel 29, so unternimmt sie unverzüglich die notwendigen Schritte, um die betreffenden

delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte an den technischen Fortschritt anzupassen.

8. Sobald die einschlägigen Rechtsakte geändert sind, werden alle Beschränkungen in dem Beschluss der Kommission zur Autorisierung der Ausnahme aufgehoben.
9. Wurden die notwendigen Schritte zur Änderung der delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte nicht unternommen, so kann die Kommission auf Antrag des Mitgliedstaats, der die Genehmigung erteilt hat, im Wege eines Durchführungsbeschlusses, der im Einklang mit dem Artikel 46 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen wird, den Mitgliedstaat autorisieren, die Gültigkeitsdauer der EU-Typgenehmigung zu verlängern.

## KAPITEL IX

### SCHUTZKLAUSELN

#### *Artikel 31*

##### ***Nationale Bewertung von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die mutmaßlich ein erhebliches Risiko darstellen oder nicht konform sind***

1. Hat die Marktüberwachungsbehörde eines Mitgliedstaats aufgrund ihrer eigenen Marktüberwachungstätigkeiten oder von Informationen, die sie von einer Genehmigungsbehörde oder von einem Hersteller erhalten hat, oder aufgrund von Beschwerden hinreichenden Grund zu der Annahme, dass eine nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschine bzw. ein nicht für den Straßenverkehr bestimmtes mobiles Gerät ein erhebliches Risiko darstellt oder nicht mit dieser Verordnung übereinstimmt, so nimmt sie eine Bewertung der betreffenden nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte anhand der einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung vor.
2. Die betreffenden Wirtschaftsakteure und die zuständigen Genehmigungsbehörden arbeiten uneingeschränkt mit den Marktüberwachungsbehörden zusammen.

#### *Artikel 32*

##### ***Nationale Verfahren für den Umgang mit nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die ein erhebliches Risiko darstellen oder nicht konform sind***

1. Gelangt die Marktüberwachungsbehörde durch die Bewertung gemäß Artikel 31 zu dem Schluss, dass von einer nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine bzw. einem nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Gerät ein erhebliches Risiko ausgeht, so fordert sie den betreffenden Wirtschaftsakteur unverzüglich auf, unverzüglich alle geeigneten Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die betreffenden nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Gerät dieses Risiko nicht mehr bergen.
2. Gelangt die Marktüberwachungsbehörde eines Mitgliedstaats durch die Bewertung nach Artikel 31 zu dem Schluss, dass eine nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschine bzw. ein nicht für den Straßenverkehr bestimmtes mobiles Gerät



nicht den Vorschriften dieser Verordnung entspricht, jedoch kein erhebliches Risiko gemäß Absatz 1 darstellt, so fordert diese Behörde den betroffenen Wirtschaftsakteur umgehend dazu auf, innerhalb eines angemessenen Zeitraums alle geeigneten Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, um die Übereinstimmung der betreffenden Maschinen und Geräte herzustellen. Der Zeitraum steht in angemessenem Verhältnis zu der Schwere der Nichterfüllung.

3. Wirtschaftsakteure stellen gemäß den in den Artikeln 6 bis 13 aufgestellten Pflichten sicher, dass für alle betreffenden nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte, die sie in Verkehr gebracht, zugelassen oder in Betrieb genommen haben, alle geeigneten Korrekturmaßnahmen ergriffen werden.
4. Ergreifen Wirtschaftsakteure innerhalb des betreffenden Zeitraums gemäß den Absätzen 1 oder 2 keine geeigneten Korrekturmaßnahmen oder erfordert das Risiko ein rasches Handeln, so treffen die nationalen Behörden alle geeigneten vorläufigen beschränkenden Maßnahmen, um die Bereitstellung auf dem Markt, die Zulassung, einschließlich des Verbots einer Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr, oder die Inbetriebnahme der betreffenden nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte auf ihrem nationalen Markt zu untersagen oder einzuschränken oder um sie von diesem Markt zu nehmen oder zurückzurufen.
5. Artikel 18 der Verordnung (EU) 2019/1020 gilt für die in Absatz 4 genannten beschränkenden Maßnahmen.

### *Artikel 33*

#### ***Korrekturmaßnahmen und beschränkende Maßnahmen auf Unionsebene***

1. Ergreift die Marktüberwachungsbehörde entweder eine Korrekturmaßnahme oder eine beschränkende Maßnahme gemäß Artikel 32, so unterrichtet sie die Kommission und die nationalen Behörden der anderen Mitgliedstaaten unverzüglich über das in Artikel 34 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/1020 genannte Informations- und Kommunikationssystem.

Ferner unterrichtet sie unverzüglich die Genehmigungsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat, über ihre Erkenntnisse. Bei nicht für den Straßenverkehr bestimmten Maschinen und Geräten, von denen ein erhebliches Risiko ausgeht, werden die Korrekturmaßnahmen oder beschränkenden Maßnahmen auch über das System zum raschen Informationsaustausch (RAPEX) gemäß Artikel 12 der Richtlinie 2001/95/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>31</sup> gemeldet.

Die gemäß den Unterabsätzen 1 und 2 bereitgestellten Informationen umfassen alle verfügbaren Angaben, einschließlich der für die Identifizierung der betreffenden nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte erforderlichen Daten, der Herkunft der nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine bzw. des nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Geräts, der Art der behaupteten Nichtübereinstimmung oder des damit verbundenen Risikos, der Art und Dauer der ergriffenen nationalen Korrekturmaßnahmen und

---

<sup>31</sup> Richtlinie 2001/95/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. Dezember 2001 über die allgemeine Produktsicherheit (ABl. L 11 vom 15.1.2002, S. 4).

beschränkenden Maßnahmen sowie der Argumente, die der betreffende Wirtschaftsakteur bei der Geltendmachung dieser Argumente vorgebracht hat.

2. Der Mitgliedstaat, der Korrekturmaßnahmen oder beschränkende Maßnahmen ergreift, gibt an, ob das Risiko oder die Nichtübereinstimmung auf einem der folgenden Gründe beruht:
  - (a) der Nichteinhaltung dieser Verordnung durch die nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte oder
  - (b) Mängel in den gemäß dieser Verordnung erlassenen einschlägigen Rechtsakten.
3. Die Mitgliedstaaten außer dem Mitgliedstaat, der Korrekturmaßnahmen oder beschränkende Maßnahmen ergreift, unterrichten die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten innerhalb eines Monats nach der in Absatz 1 genannten Meldung über alle von ihnen erlassenen Korrekturmaßnahmen oder beschränkenden Maßnahmen und weitere ihnen vorliegende Informationen, die die Nichtübereinstimmung oder das Risiko der nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte betrifft sowie, falls sie der gemeldeten nationalen Maßnahme nicht zustimmen, über ihre Einwände.
4. Erhebt weder ein anderer Mitgliedstaat noch die Kommission innerhalb von drei Monaten nach der Unterrichtung gemäß Absatz 1 Einwände gegen eine gemeldete nationale Maßnahme, so stellen die anderen Mitgliedstaaten sicher, dass in ihrem Hoheitsgebiet unverzüglich ähnliche Korrekturmaßnahmen oder beschränkende Maßnahmen in Bezug auf die betreffenden nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte ergriffen werden.
5. Wenn ein anderer Mitgliedstaat oder die Kommission innerhalb von drei Monaten nach der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Meldung einen Einwand gegen die gemeldete Maßnahme eines Mitgliedstaats erhebt oder die Kommission zu der Auffassung gelangt ist, dass eine gemeldete nationale Maßnahme mit dem Unionsrecht unvereinbar ist, so konsultiert die Kommission unverzüglich die betreffenden Mitgliedstaaten und die betroffenen Wirtschaftsakteure.
6. Auf der Grundlage der in Absatz 5 genannten Konsultation erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Entscheidung über harmonisierte Korrekturmaßnahmen oder beschränkende Maßnahmen auf Unionsebene. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 46 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
7. Die Kommission unterrichtet die betroffenen Wirtschaftsakteure unverzüglich über den in Absatz 6 genannten Beschluss. Die Mitgliedstaaten setzen die in den in Absatz 6 genannten Rechtsakten enthaltenen Maßnahmen unverzüglich durch und setzen die Kommission davon in Kenntnis.
8. Hält die Kommission eine gemeldete nationale Maßnahme für nicht gerechtfertigt oder für mit Unionsrecht unvereinbar, so nimmt der betreffende Mitgliedstaat die Maßnahme gemäß dem Beschluss der Kommission nach Absatz 6 zurück oder passt sie an.
9. Wird das Risiko oder die Nichteinhaltung auf Mängel in gemäß dieser Verordnung erlassenen Rechtsakten zurückgeführt, schlägt die Kommission die erforderlichen Änderungen der betreffenden Rechtsakte vor.
10. Wenn eine Korrekturmaßnahme gemäß dem vorliegenden Artikel als gerechtfertigt gilt oder Gegenstand der in Absatz 6 genannten Durchführungsrechtsakte der

Kommission ist, so steht diese Maßnahme den Inhabern der Zulassung von betroffenen nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte unentgeltlich zur Verfügung. Wurden vor dem Erlass der Korrekturmaßnahme Reparaturen auf Kosten des Inhabers der Zulassungsbescheinigung des Fahrzeugs durchgeführt, so erstattet der Hersteller diese Kosten bis zur Höhe der Kosten für die im Rahmen der Korrekturmaßnahme verlangten Reparaturen.

## KAPITEL X

### TECHNISCHE INFORMATIONEN

#### *Artikel 34*

##### *Für Nutzer bestimmte Informationen*

1. Ein Hersteller darf keine technischen Informationen über die Einzelangaben, die in dieser Verordnung vorgesehen sind, liefern, welche von den Einzelangaben abweichen, die die Genehmigungsbehörde genehmigt hat.
2. Der Hersteller stellt den Nutzern alle einschlägigen Informationen und erforderlichen Anweisungen zur Verfügung, in denen alle Bedingungen oder Einschränkungen im Zusammenhang mit der Verwendung einer nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine/eines nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Geräts beschrieben werden.
3. Die in Absatz 2 genannten Angaben sind im Betriebshandbuch für die Nutzung auf der Straße zu machen.
4. Das Betriebshandbuch für die Nutzung auf der Straße, einschließlich der in Absatz 2 genannten Informationen, wird zusammen mit den nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten zur Verfügung gestellt und geliefert:
  - (a) in den Amtssprachen des Mitgliedstaats, in dem die nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte in Verkehr gebracht, zugelassen oder in Betrieb genommen werden sollen und
  - (b) in Papierform oder in elektronischer Form.

Wird die Betriebsanleitung in elektronischer Form zur Verfügung gestellt, stellt der Hersteller in gedruckter Form oder in Papierform Informationen darüber bereit, wie auf dieses Handbuch zuzugreifen oder wo es zu finden ist, und zwar in den Amtssprachen des Mitgliedstaats, in dem die nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten in Verkehr gebracht, registriert oder in Betrieb genommen werden sollen.

## KAPITEL XI

# BENENNUNG UND NOTIFIZIERUNG VON TECHNISCHEN DIENSTEN

### *Artikel 35*

#### *Anforderungen für technische Dienste*

1. Die benennenden Genehmigungsbehörden stellen sicher, dass ein technischer Dienst vor seiner Benennung nach Artikel 37 die Anforderungen der Absätze 2 bis 10 dieses Artikels erfüllt.
2. Ein technischer Dienst wird nach den nationalen Rechtsvorschriften eingerichtet und verfügt über Rechtspersönlichkeit, sofern es sich nicht um den technischen Dienst einer Typgenehmigungsbehörde oder den akkreditierten internen technischen Dienst des Herstellers gemäß Artikel 38 handelt.
3. Bei dem technischen Dienst muss es sich um einen unabhängigen Dritten handeln, der mit dem Prozess der Konstruktion, der Herstellung, Lieferung oder Wartung der nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte, die er bewertet, in keinerlei Verbindung steht.

Eine Stelle, die einem Wirtschaftsverband oder einem Fachverband angehört und die solche nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte bewertet, prüft oder kontrolliert, an deren Entwurf, Herstellung, Bereitstellung, Montage, Gebrauch oder Wartung Unternehmen beteiligt sind, die von diesem Verband vertreten werden, kann unter der Bedingung, dass ihre Unabhängigkeit sowie die Abwesenheit jedweder Interessenskonflikte nachgewiesen ist, als Stelle gelten, die die Anforderungen des Unterabsatzes 1 erfüllt.

4. Ein technischer Dienst, seine oberste Leitungsebene und die Mitarbeiter, die für die Erfüllung von Tätigkeiten, für die sie gemäß Artikel 37 Absatz 1 benannt sind, zuständig sind, dürfen nicht Konstrukteur, Hersteller, Lieferant oder Wartungsbetrieb der von ihnen zu bewertenden nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte sein oder an diesen Tätigkeiten beteiligte Parteien vertreten. Dies schließt die Verwendung von bewerteten nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten nach Absatz 3, die für den Betrieb des technischen Dienstes erforderlich sind, oder die Verwendung solcher nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte zum persönlichen Gebrauch nicht aus.
5. Ein technischer Dienst gewährleistet, dass die Tätigkeiten seiner Zweigunternehmen oder Unterauftragnehmer die Vertraulichkeit, Objektivität oder Unparteilichkeit der Tätigkeitskategorien, für die er benannt wurde, nicht beeinträchtigen.
6. Technische Dienste und ihre Mitarbeiter führen die Tätigkeitskategorien, für die sie benannt wurden, mit der größtmöglichen beruflichen Sorgfalt und der vorauszusetzenden fachlichen Kompetenz in dem betreffenden Bereich durch; sie dürfen keinerlei Einflussnahme, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, die sich auf ihre Beurteilung oder die Ergebnisse ihrer Bewertungsarbeit auswirken

könnte, vor allem keiner Einflussnahme, die von Personen oder Personengruppen ausgeht, die ein Interesse am Ergebnis dieser Tätigkeiten haben.

7. Ein technischer Dienst muss in der Lage sein, alle Tätigkeitskategorien, für die er gemäß Artikel 37 Absatz 1 benannt wurde, durchzuführen, indem er zur Zufriedenheit der benennenden Genehmigungsbehörde nachweist, dass er über Folgendes verfügt:
  - (a) entsprechend qualifizierte und ausgebildete Mitarbeiter mit der erforderlichen Fachkenntnis sowie ausreichender einschlägiger Erfahrung, um die Aufgaben zu erfüllen,
  - (b) Beschreibungen der Verfahren, die für die Tätigkeitskategorien, für die er benannt werden soll, maßgeblich sind, um die Transparenz und die Wiederholbarkeit dieser Verfahren sicherzustellen,
  - (c) Verfahren zur Durchführung der Tätigkeitskategorien, für die er benannt werden soll, unter gebührender Berücksichtigung des Grads an Komplexität der jeweiligen Technik, die bei nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten zur Anwendung kommt, und der Tatsache, dass es sich bei dem Produktionsprozess um eine Massenfertigung oder Serienproduktion handelt, und
  - (d) erforderliche Mittel zur angemessenen Durchführung der Aufgaben, die mit den Tätigkeitskategorien, für die er benannt werden soll, verbunden sind, und Zugang zu allen benötigten Ausrüstungen oder Einrichtungen.

Zudem muss er gegenüber der benennenden Genehmigungsbehörde nachweisen, dass er die in den gemäß Artikel 41 erlassenen delegierten Rechtsakten aufgeführten Bestimmungen einhält, die für die Tätigkeitskategorien, für die er benannt wird, relevant sind.

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

### *Artikel 36*

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

1. Ein technischer Dienst darf nur mit Zustimmung der benennenden Genehmigungsbehörde einige seiner Tätigkeiten, für die er gemäß Artikel 37



Absatz 1 benannt wurde, an einen Unterauftragnehmer vergeben oder von einem Zweigunternehmen durchführen lassen.

2. Vergibt ein technischer Dienst bestimmte Aufgaben im Zusammenhang mit den Tätigkeitskategorien, für die er benannt wurde, an Unterauftragnehmer oder überträgt er diese einem Zweigunternehmen, so stellt er sicher, dass der Unterauftragnehmer oder das Zweigunternehmen die Anforderungen von Artikel 35 erfüllt, und unterrichtet die benennende Genehmigungsbehörde entsprechend.
3. Ein technischer Dienst trägt die volle Verantwortung für die Arbeiten, die von seinen Unterauftragnehmern oder Zweigunternehmen ausgeführt werden, unabhängig davon, wo diese niedergelassen sind.
4. Ein technischer Dienst hält die einschlägigen Unterlagen über die Bewertung der Qualifikation des Unterauftragnehmers oder des Zweigunternehmens und die von ihnen ausgeführten Aufgaben für die benennende Genehmigungsbehörde bereit.

### *Artikel 37*

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

1. Technische Dienste werden entsprechend ihrem Zuständigkeitsbereich für eine oder mehrere der folgenden Tätigkeitskategorien benannt:
  - (a) Kategorie A: technische Dienste, die die in dieser Verordnung genannten Prüfungen in eigenen Einrichtungen durchführen;
  - (b) Kategorie B: technische Dienste, die die Prüfungen, die in dieser Verordnung genannt sind, beaufsichtigen, soweit diese Prüfungen in Einrichtungen des Herstellers oder eines Dritten durchgeführt werden;
  - (c) Kategorie C: technische Dienste, die die Verfahren des Herstellers zur Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion bewerten und regelmäßig überwachen;
  - (d) Kategorie D: technische Dienste, die Prüfungen oder Kontrollen zur Überwachung der Übereinstimmung der Produktion beaufsichtigen oder durchführen.
2. Eine Genehmigungsbehörde darf für eine oder mehrere der in Absatz 1 genannten Tätigkeiten als technischer Dienst benannt werden.
3. Technische Dienste eines Drittlandes, bei denen es sich nicht um nach Artikel 38 benannte Dienste handelt, dürfen nur im Einklang mit Artikel 41 notifiziert werden, wenn die Anerkennung technischer Dienste durch ein bilaterales Abkommen zwischen der Union und dem betreffenden Drittland geregelt ist. Dies hindert einen nach dem nationalen Recht eines Mitgliedstaats gemäß Artikel 35 Absatz 2 gegründeten technischen Dienst nicht daran, Zweigunternehmen in Drittländern einzurichten, sofern diese Zweigunternehmen direkt vom benannten technischen Dienst verwaltet und überwacht werden.

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

1. Ein akkreditierter interner technischer Dienst eines Herstellers darf nur für die Erfüllung von Tätigkeiten der Kategorie A gemäß Artikel 37 Absatz 1 Buchstabe a benannt werden. Dieser technische Dienst stellt einen eigenen und gesonderten Teil des Unternehmens dar und darf nicht an Konstruktion, Herstellung, Lieferung oder Wartung der von ihm bewerteten nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten beteiligt sein.
2. Ein akkreditierter interner technischer Dienst wird von der Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats benannt und erfüllt folgende Anforderungen:
  - (a) der akkreditierte interne technische Dienst wird von einer nationalen Akkreditierungsstelle im Sinne des Artikels 2 Nummer 11 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>32</sup> und im Einklang mit den in Artikel 39 genannten Vorschriften akkreditiert;
  - (b) der akkreditierte interne technische Dienst und seine Mitarbeiter sind organisatorisch abgrenzbar und verfügen innerhalb des Unternehmens, dem sie angehören, über Berichtsverfahren, die ihre Unparteilichkeit gewährleisten, und weisen dies gegenüber der nationalen Akkreditierungsstelle nach;
  - (c) weder der akkreditierte interne technische Dienst noch seine Mitarbeiter dürfen eine Tätigkeit ausüben, die ihre Unabhängigkeit bei der Beurteilung oder ihre Integrität im Zusammenhang mit den Tätigkeitskategorien, für die sie benannt wurden, beeinträchtigen könnte;
  - (d) der akkreditierte interne technische Dienst erbringt seine Leistungen ausschließlich für das Unternehmen, dem er angehört.
3. Ein akkreditierter interner technischer Dienst muss für die Zwecke des Artikels 41 der Kommission nicht notifiziert werden; allerdings werden der benennenden Genehmigungsbehörde auf deren Verlangen Informationen von dem Unternehmen, zu dem er gehört, oder von der nationalen Akkreditierungsstelle Informationen über die Akkreditierung übermittelt.

***Vorschriften für die Bewertung von technischen Diensten und akkreditierten internen technischen Diensten***

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 47 delegierte Rechtsakte in Bezug auf die Vorschriften zu erlassen, die die technischen Dienste für ihre Bewertung gemäß Artikel 40 und für die Akkreditierung interner technischer Dienste gemäß Artikel 38 erfüllen müssen.

---

<sup>32</sup> Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30).

***Bewertung der Fähigkeiten der technischen Dienste***

1. Die benennende Genehmigungsbehörde erstellt einen Bewertungsbericht als Nachweis der Bewertung des geprüften technischen Dienstes im Hinblick auf die Einhaltung der Anforderungen dieser Verordnung und der gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte. Dieser Bericht kann eine von einer Akkreditierungsstelle erstellte Akkreditierungsbescheinigung beinhalten.
2. Die Bewertung, auf die sich der in Absatz 1 genannte Bericht stützt, wird gemäß den Bestimmungen durchgeführt, die in einem gemäß Artikel 39 erlassenen delegierten Rechtsakt festgelegt werden. Der Bewertungsbericht wird mindestens alle drei Jahre überprüft.
3. Der Bewertungsbericht wird der Kommission auf Anforderung übermittelt. Basiert die Bewertung nicht auf einer Akkreditierungsbescheinigung, die von einer nationalen Akkreditierungsstelle ausgestellt wurde und in der diese bescheinigt, dass der technische Dienst die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt, so legt die benennende Genehmigungsbehörde der Kommission die Unterlagen vor, die die Kompetenz des technischen Dienstes belegen, sowie die Vereinbarungen, die getroffen wurden, um sicherzustellen, dass der technische Dienst regelmäßig von der benennenden Genehmigungsbehörde überwacht wird und den Anforderungen dieser Verordnung und der gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte genügt.
4. Die Genehmigungsbehörde, die gemäß Artikel 37 Absatz 2 als technischer Dienst benannt werden will, weist die Einhaltung der Vorschriften anhand einer Bewertung nach, die von Bewertern durchgeführt wird, die in keinerlei Verbindung mit der bewerteten Tätigkeit stehen. Diese Bewerter können derselben Organisation angehören, sofern sie in verwaltungstechnischer Hinsicht von dem Personal, das die bewertete Tätigkeit durchführt, getrennt sind.
5. Ein akkreditierter interner technischer Dienst hat die einschlägigen Bestimmungen dieses Artikels einzuhalten.

***Notifizierungsverfahren***

1. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission den Namen, die Anschrift einschließlich der E-Mail-Adresse, die Namen der zuständigen Personen und die Tätigkeitskategorien eines jeden technischen Dienstes, den sie benannt haben, sowie alle anschließenden Änderungen dieser Benennungen. Bei der Notifizierung ist anzugeben, für welche im Anhang dieser Verordnung aufgeführten Gegenstände die technischen Dienste benannt wurden.
2. Ein technischer Dienst darf die Tätigkeiten gemäß Artikel 37 Absatz 1 für die benennende Genehmigungsbehörde, die für die Typgenehmigung zuständig ist, nur dann durchführen, wenn er der Kommission zuvor gemäß Absatz 1 dieses Artikels notifiziert wurde.
3. Der in Absatz 2 genannte technische Dienst kann ungeachtet der Kategorien der Tätigkeiten, die er nach Artikel 37 Absatz 1 durchführen wird, von mehreren

benennenden Genehmigungsbehörden benannt und von den Mitgliedstaaten dieser benennenden Genehmigungsbehörden notifiziert werden.

4. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über alle späteren einschlägigen Änderungen der Benennung.
5. Ist es in Anwendung einer der gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte erforderlich, eine bestimmte Organisation oder zuständige Stelle, deren Tätigkeit nicht in Artikel 37 Absatz 1 erfasst ist, aufgrund des betreffenden Rechtsakts zu benennen, so erfolgt die Notifizierung gemäß diesem Artikel.
6. Die Kommission veröffentlicht die Liste der nach diesem Artikel notifizierten technischen Dienste mit den dazugehörigen Angaben auf ihrer Internetseite.

## *Artikel 42*

### ***Änderungen der Benennungen***

1. Falls eine benennende Genehmigungsbehörde feststellt oder davon unterrichtet wird, dass ein technischer Dienst die in dieser Verordnung genannten Anforderungen nicht mehr erfüllt oder dass er seinen Verpflichtungen nicht nachkommt, schränkt sie die Benennung gegebenenfalls ein, setzt sie aus oder nimmt sie zurück, wobei sie das Ausmaß berücksichtigt, in dem diesen Anforderungen nicht genügt oder diesen Verpflichtungen nicht nachgekommen wurde. Der Mitgliedstaat, der diesen technischen Dienst notifiziert hat, unterrichtet die Kommission unverzüglich davon. Die Kommission ändert die in Artikel 41 Absatz 6 genannten veröffentlichten Informationen entsprechend ab.
2. Wird die Benennung eingeschränkt, ausgesetzt oder zurückgenommen oder stellt der technische Dienst seine Tätigkeit ein, so trifft die benennende Genehmigungsbehörde die geeigneten Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass die Akten dieses technischen Dienstes von einem anderen technischen Dienst weiterbearbeitet bzw. für die benennende Genehmigungsbehörde oder für die Marktüberwachungsbehörden auf deren Verlangen bereitgehalten werden.

## *Artikel 43*

### ***Anfechtung der Kompetenz technischer Dienste***

1. Die Kommission untersucht alle Fälle, in denen sie die Kompetenz eines technischen Dienstes oder die dauerhafte Erfüllung der entsprechenden Anforderungen und Pflichten durch einen technischen Dienst anzweifelt oder ihr Zweifel daran zur Kenntnis gebracht werden.
2. Der Mitgliedstaat der benennenden Genehmigungsbehörde erteilt der Kommission auf Ersuchen sämtliche Auskünfte über die Grundlage für die Benennung oder die Aufrechterhaltung der Benennung des betreffenden technischen Dienstes.
3. Die Kommission stellt sicher, dass alle im Verlauf ihrer Untersuchungen erlangten sensiblen Informationen vertraulich behandelt werden.
4. Stellt die Kommission fest, dass ein technischer Dienst die Anforderungen für seine Benennung nicht oder nicht mehr erfüllt, so unterrichtet sie hierüber den Mitgliedstaat der benennenden Genehmigungsbehörde.

Die Kommission fordert diesen Mitgliedstaat auf, erforderlichenfalls die Benennung einzuschränken, auszusetzen oder zurückzunehmen.

Ergreift ein Mitgliedstaat die erforderlichen Korrekturmaßnahmen nicht, so kann die Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen, um die Benennung des betreffenden technischen Dienstes einzuschränken, auszusetzen oder zurückzunehmen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 46 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Die Kommission unterrichtet den von diesen Durchführungsrechtsakten betroffenen Mitgliedstaat und aktualisiert die nach Artikel 41 Absatz 6 veröffentlichten Informationen entsprechend.

#### *Artikel 44*

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

1. Ein technischer Dienst führt die Tätigkeitskategorien, für die er benannt wurde, für die benennende Genehmigungsbehörde im Einklang mit den Bewertungs- und Prüfverfahren gemäß dieser Verordnung durch.
2. Die technischen Dienste überwachen die Prüfungen, die für die Genehmigung oder die Kontrollen nach dieser Verordnung erforderlich sind, oder führen diese selbst durch. Ein technischer Dienst darf nur die Prüfungen, Bewertungen oder Kontrollen durchführen, für die er von seiner Genehmigungsbehörde ordnungsgemäß benannt wurde.
3. Ein technischer Dienst muss stets
  - (a) seiner benennenden Genehmigungsbehörde gestatten, den technischen Dienst gegebenenfalls bei der Konformitätsbewertung zu beaufsichtigen, und
  - (b) seiner benennenden Genehmigungsbehörde unbeschadet des Artikels 35 Absatz 10 und des Artikels 45 auf Anforderung Informationen über seine unter den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallenden Tätigkeitskategorien bereitstellen.
4. Stellt ein technischer Dienst fest, dass ein Hersteller die Anforderungen dieser Verordnung nicht erfüllt hat, so teilt er dies der benennenden Genehmigungsbehörde mit, damit diese vom Hersteller verlangt, angemessene Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, und erst dann einen Typgenehmigungsbogen ausstellt, wenn die angemessenen Korrekturmaßnahmen zur Zufriedenheit der Genehmigungsbehörde getroffen wurden.
5. Wurde bereits ein Typgenehmigungsbogen ausgestellt und stellt ein für die benennende Genehmigungsbehörde tätiger technischer Dienst im Rahmen der Überwachung der Übereinstimmung der Produktion fest, dass eine nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschine bzw. ein nicht für den Straßenverkehr bestimmtes mobiles Gerät die Anforderungen dieser Verordnung nicht mehr erfüllt, so teilt er dies der benennenden Genehmigungsbehörde mit. Die Genehmigungsbehörde ergreift die in Artikel 22 vorgesehenen geeigneten Maßnahmen.

## Artikel 45

### **Informationspflichten der technischen Dienste**

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

## KAPITEL XII

# DURCHFÜHRUNGSRECHTSAKTE UND DELEGIERTE RECHTSAKTE

## Artikel 46

### **Ausschussverfahren**

1. Die Kommission wird von dem mit Artikel 69 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 eingesetzten „Technischen Ausschuss – Landwirtschaftliche Fahrzeuge“ (TC-AV) unterstützt, bei dem es sich um einen Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 handelt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
3. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht, und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

## Artikel 47

### **Ausübung der Befugnisübertragung**

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 4 Absatz 5, Artikel 15 Absatz 2, Artikel 21 Absatz 9, Artikel 22 Absatz 6 und Artikel 39 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [Amt für Veröffentlichungen: .... bitte das Datum des Inkrafttretens einfügen.] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über



die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 4 Absatz 5, Artikel 15 Absatz 2, Artikel 21 Absatz 9, Artikel 22 Absatz 6 und Artikel 39 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt, einschließlich eines delegierten Rechtsakts zur Überarbeitung, Änderung oder Aufhebung, erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 4 Absatz 5, Artikel 15 Absatz 2, Artikel 21 Absatz 9, Artikel 22 Absatz 6 und Artikel 39 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

## KAPITEL XIII

### SCHLUSSBESTIMMUNGEN

#### *Artikel 48*

#### ***Änderung der Verordnung (EU) 2019/1020***

In Anhang I der Verordnung (EU) 2019/1020 wird folgende Nummer angefügt:

„71. [Verordnung XXX] über die Genehmigung und Marktüberwachung von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die auf öffentlichen Straßen verkehren, und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1020.“

#### *Artikel 49*

#### ***Forum***

1. Die Kommission richtet ein Forum für den Austausch von Informationen über die Durchsetzung (im Folgenden „Forum“) ein, führt darin den Vorsitz und verwaltet es.  
Das Forum besteht aus Vertretern, die von den einzelnen Mitgliedstaaten ernannt werden und ihre Typgenehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden vertreten.

Wann immer es zweckmäßig ist, können technische Dienste, Vertreter des Europäischen Parlaments, der Industrie und der einschlägigen Wirtschaftsakteure sowie von den an Sicherheitsfragen beteiligten Interessenträgern eingeladen werden, gemäß der in Absatz 6 genannten Geschäftsordnung als Beobachter am Forum teilzunehmen.

2. Durch die Beratungsaufgaben des Forums sollen bewährte Verfahren gefördert werden, um die einheitliche Auslegung und Durchführung dieser Verordnung zu erleichtern.

Das Forum prüft

- (a) Fragen im Zusammenhang mit der einheitlichen Auslegung der Anforderungen dieser Verordnung;
  - (b) die Ergebnisse der Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Typgenehmigung und der Marktüberwachung;
  - (c) Angelegenheiten von allgemeiner Bedeutung für die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen an die Bewertung, Benennung und Überwachung technischer Dienste;
  - (d) von Wirtschaftsakteuren begangene Verstöße;
  - (e) die Umsetzung der Korrekturmaßnahmen oder beschränkenden Maßnahmen nach Kapitel IX;
  - (f) die Planung, Koordinierung und Ergebnisse der Marktüberwachungstätigkeiten.
3. Als Teil seiner Beratungsaufgaben kann das Forum unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Prüfung gemäß Absatz 2 eine Stellungnahme oder eine Empfehlung abgeben.
4. Bei der Abgabe einer Stellungnahme oder einer Empfehlung bemüht sich das Forum, zu einem Einvernehmen zu gelangen. Kann kein Einvernehmen erzielt werden, gibt das Forum seine Stellungnahme oder seine Empfehlung mit einfacher Mehrheit der Mitgliedstaaten ab. Jeder Mitgliedstaat hat eine Stimme. Mitgliedstaaten, die eine abweichende Meinung vertreten, können verlangen, dass ihre Auffassung und die Gründe dafür in der Stellungnahme oder der Empfehlung des Forums angegeben werden.
5. Erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte, so berücksichtigt sie dabei gebührend die vom Forum gemäß Absatz 2 abgegebenen Stellungnahmen.
6. Das Forum gibt sich eine Geschäftsordnung.
7. Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:
  - (a) Artikel 30 Absatz 2 und Artikel 32 der Verordnung (EU) 2019/1020 gelten nicht;
  - (b) die Bezugnahmen auf „ADCO“ in Artikel 11 Absatz 8, Artikel 30 Absätze 1 und 3, Artikel 31 Absatz 2 und Artikel 33 der Verordnung (EU) 2019/1020 gelten als Bezugnahmen auf das Forum.

## Artikel 50

### **Sanktionen**

1. Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften über Sanktionen, die bei Verstößen gegen diese Verordnung zu verhängen sind, und treffen alle für die Anwendung der Sanktionen erforderlichen Maßnahmen. Die vorgesehenen Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis zum *[Amt für Veröffentlichungen: bitte das Datum – den genauen Tag vor dem Geltungsbeginn dieser Verordnung – einfügen]* diese Bestimmungen und etwaige spätere Änderungen unverzüglich mit.
2. Zu Verstößen, die Sanktionen nach sich ziehen, gehören
  - (a) die Abgabe falscher Erklärungen während der Genehmigungsverfahren oder Verfahren, die zu einem Rückruf führen;
  - (b) die Verfälschung der Ergebnisse von Prüfungen für die Typgenehmigung oder zur Kontrolle der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge;
  - (c) die Vorenthaltung von Daten oder technischen Spezifikationen, die zu einem Rückruf, einer Verweigerung oder einer Rücknahme der Typgenehmigung führen könnten;
  - (d) die Weigerung, Informationen zugänglich zu machen;
  - (e) die Bereitstellung genehmigungspflichtiger nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte auf dem Markt oder deren Inbetriebnahme ohne Genehmigung oder Fälschung von Dokumenten oder Kennzeichnungen in dieser Absicht durch Wirtschaftsakteure;
  - (f) die Nichterfüllung der für Wirtschaftsakteure geltenden Verpflichtungen;
  - (g) die Nichterfüllung technischer Dienste der für ihre Benennung geltenden Anforderungen.

## Artikel 51

### **Überprüfung**

1. Bis zum *[OP: bitte das Datum einfügen – 60 Monate nach dem Geltungsbeginn dieser Verordnung]* legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung vor, dem sie gegebenenfalls entsprechende Legislativvorschläge beifügt.
2. Der Bericht beruht auf einer Konsultation der maßgeblichen Interessenträger und berücksichtigt die bestehenden europäischen oder internationalen Normen und die in Absatz 3 genannten Informationen.
3. Bis zum *[OP: bitte das Datum einfügen – 48 Monate nach dem Geltungsbeginn dieser Verordnung]* unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission über Folgendes:
  - (a) die Anwendung der in dieser Verordnung festgelegten Verfahren für die Typgenehmigung und die Marktüberwachung;

- (b) die Anzahl der nach dieser Verordnung erteilten EU-Typgenehmigungen seit dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte das Datum des Geltungsbeginns dieser Verordnung einfügen.];
- (c) die nationalen Anforderungen für die nationale Typgenehmigung für Kleinserienfahrzeuge, die nationale Einzelgenehmigung und die nationale Typgenehmigung sowie die Anzahl der seit dem [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum– Datum des Geltungsbeginns dieser Verordnung einfügen] erteilten Zulassungen.

## Artikel 52

### **Übergangsbestimmungen**

Abweichend von dieser Verordnung können die Mitgliedstaaten bis zum... [Bitte Datum einfügen: acht Jahre nach Geltungsbeginn] nationale Rechtsvorschriften über die nationale Typgenehmigung von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten zum Verkehr auf öffentlichen Straßen auf diejenigen nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte anwenden, die zwischen dem... [Bitte Datum des Antrags einfügen] und... [Bitte Datum einfügen: 8 Jahre ab dem Datum der Antragstellung] in Verkehr gebracht werden. Während dieses Zeitraums kann der Hersteller entweder eine EU-Typgenehmigung beantragen oder die einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften einhalten.

## Artikel 53

### **Inkrafttreten und Anwendung**

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

Sie gilt ab dem [Amt für Veröffentlichung: Bitte Datum einfügen – 36 Monate nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung.]

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*      *Im Namen des Rates*