

Brüssel, den 11. April 2025
(OR. en)

7986/25

ENT 49
MI 210
IND 108
COMPET 254
TRANS 130
DELECT 36

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	3. April 2025
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	C(2025) 1944 final
Betr.:	DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 3.4.2025 zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2015/68 und der Delegierten Verordnung (EU) 2015/208 im Hinblick auf die Anforderungen für die Bremsen von Fahrzeugen und die Anforderungen an die funktionale Sicherheit von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2025) 1944 final.

Anl.: C(2025) 1944 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 3.4.2025
C(2025) 1944 final

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

vom 3.4.2025

**zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2015/68 und der Delegierten
Verordnung (EU) 2015/208 im Hinblick auf die Anforderungen für die Bremsen von
Fahrzeugen und die Anforderungen an die funktionale Sicherheit von land- und
forstwirtschaftlichen Fahrzeugen**

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Die Delegierte Verordnung (EU) 2015/68 der Kommission enthält Anforderungen an den Einbau von Bremssystemen in land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen und an deren Verwendung. Sie zielt darauf ab, durch die Festlegung einheitlicher technischer Normen in der gesamten EU für mehr Sicherheit zu sorgen. Die Verordnung enthält Anforderungen an Betriebsbremsanlagen, Notbremssysteme und Feststellbremsen sowie Anforderungen an die Kompatibilität mit Anhängern. Mit der Verordnung wird sichergestellt, dass Fahrzeuge einheitliche Leistungs- und Sicherheitskriterien erfüllen, sodass der grenzüberschreitende Betrieb und Handel innerhalb der EU reibungsloser ablaufen.

In der Landwirtschaft genutzte Sattelanhänger, die mittels eines Königszapfens an eine Sattelkupplung gekoppelt werden, sind ein Nischenmarkt mit geringen Stückzahlen, und eine EU-Typgenehmigung ist dafür nach den geltenden Vorschriften nicht möglich. Da diese Sattelanhänger für einige spezifische landwirtschaftliche Anwendungen erforderlich sind, muss die Verordnung geändert werden, sodass harmonisierte Anforderungen vorliegen, die mit Starrdeichsel-Anhängern, bei denen die Zugkugelkupplungen K80 eingesetzt werden, vergleichbar sind.

Um mit dem technischen Fortschritt Schritt zu halten und die Sicherheit der Bremssysteme zu verbessern, wurde in die Verordnung eine Anforderung aufgenommen, die Zweileitungs-Bremssysteme vorsieht. Gemäß der Verordnung ist der Einsatz von hydraulischen Einleitungs-Bremssystemen in bestehenden landwirtschaftlichen Anhängern während eines Übergangszeitraums bis 2025 erlaubt, um Herstellern und Wirtschaftsakteuren Zeit zu geben, sich an die neuen Anforderungen, die Zweileitungs-Bremssysteme vorsehen, anzupassen, ohne dass eine vorhandene Ausrüstung sofort obsolet wird. Allerdings wird eine beträchtliche Zahl landwirtschaftlicher Anhängern nach wie vor mit Einleitungs-Bremsen betrieben. Dank der technischen Entwicklung ist es für Steckverbinder automatisch erkennbar, ob sie an ein Einleitungs- oder an ein Zweileitungs-Bremssystem angeschlossen sind, und es wird eine praktikable Lösung dafür geboten, landwirtschaftliche Anhängern mit Einleitungs-Bremsen weiter zu nutzen. Mit diesen intelligenten Steckverbindern können die Bremssignale moderner Zugmaschinen mit Zweileitungs-Systemen so angepasst werden, dass sie mit Einleitungs-Bremssystemen in bestehenden landwirtschaftlichen Anhängern funktionieren. Dadurch wird eine weiterhin sichere Nutzung der bestehenden Flotte ermöglicht und dabei der Übergang zu neuen Normen gewährleistet, sodass der Anpassungsprozess für den Agrarsektor reibungsloser und kostengünstiger wird.

Die Delegierte Verordnung (EU) 2015/208 der Kommission enthält die detaillierten technischen Anforderungen und Prüfverfahren hinsichtlich der funktionalen Sicherheit für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge. Darin werden Sicherheitsmaßnahmen festgelegt, mit denen sichergestellt wird, dass diese Fahrzeuge unter verschiedenen Bedingungen zuverlässig und sicher betrieben werden. Die Verordnung deckt die Gestaltung, die Konstruktion und den Einbau von Fahrzeugteilen zur Vermeidung von Unfällen und Fehlfunktionen ab, wobei auf die Erhaltung der funktionalen Sicherheit während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs besonderes Augenmerk gelegt wird.

Seit der Veröffentlichung der Verordnung wurden einige neue UNECE-Regelungen (Nr. 148, Nr. 149 und Nr. 150) angenommen, die für landwirtschaftliche Fahrzeuge gelten. Ziel der Änderung ist es, diese neuen UNECE-Regelungen in den Rechtsrahmen der Union

aufzunehmen und dabei durch eine Verringerung des Verwaltungsaufwands für die Wirtschaftsakteure das Genehmigungsverfahren zu harmonisieren und zu vereinfachen.

Durch Emissionssenkungen, die Dekarbonisierung der Landwirtschaft und die Automatisierung hat die Elektrifizierung immer mehr an Bedeutung gewonnen. Die derzeitigen Anforderungen an die Sicherheit elektrischer Systeme sind nur für Vollelektrofahrzeuge der Klassen T2, T3, C2 und C3 festgelegt. Die Bestimmungen sollten auf Hybridfahrzeuge und auf alle mit elektrischen Systemen ausgerüsteten Fahrzeuge, einschließlich Zugmaschinen der Klasse T1, ausgeweitet werden, wenn die Einhaltung der Anforderungen gerechtfertigt ist.

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

Die Änderungen wurde erstmals auf der 116. Tagung der Arbeitsgruppe „Landwirtschaftliche Zugmaschinen“ (WGAT) am 29. Mai 2024 vorgestellt. Die Mitgliedstaaten und Interessenträger wurden gebeten, ihre Stellungnahmen bis zum 12. Juni abzugeben. Die „All Terrain Vehicle Industry European Association“ (ATVEA), die Schweiz, Deutschland, Italien und die Niederlande übermittelten Anmerkungen. Die zweite Konsultation fand auf der Tagung der WGAT am 26. Februar 2025 statt.

In Übereinstimmung mit den Regelungen für eine bessere Rechtsetzung wurde der Entwurf des delegierten Rechtsakts auf dem Portal „Ihre Meinung zählt“ für einen vierwöchigen Rückmeldungszeitraum zwischen dem 9. Januar 2025 und 6. Februar 2025 veröffentlicht. Insgesamt nahmen 2 Interessenträger Stellung. Die Kommission hat alle eingegangenen Stellungnahmen sorgfältig geprüft und zur Kenntnis genommen.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

a) Rechtsgrundlage

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

b) Wahl des Instruments

Eine Verordnung stellt das geeignete Rechtsinstrument zur Änderung der beiden oben genannten Verordnungen dar.

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

vom 3.4.2025

zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2015/68 und der Delegierten Verordnung (EU) 2015/208 im Hinblick auf die Anforderungen für die Bremsen von Fahrzeugen und die Anforderungen an die funktionale Sicherheit von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen¹, insbesondere auf Artikel 17 Absatz 5 und Artikel 49 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Damit Königszapfenkupplungen für Starrdeichsel-Anhängerfahrzeuge verwendet werden können, muss deren funktionale Sicherheit gewährleistet werden. Daher ist es notwendig, Anforderungen für die Bremsen bei solchen Kombinationen von Zugmaschinen und Anhängerfahrzeugen einzuführen.
- (2) Eine beträchtliche Anzahl von Anhängerfahrzeugen wird nach wie vor mit Einleitungs-Kupplungen betrieben. Damit durch falsch angeschlossene Bremssysteme verursachte Unfälle vermieden werden und sichergestellt ist, dass mit einem Einleitungs-System ausgerüstete Anhängerfahrzeuge ordnungsgemäß funktionieren, wenn sie an mit zwei Steuerleitungen ausgerüsteten Zugmaschinen angeschlossen sind, sollten die Anforderungen für solche Kombinationen festgelegt werden, um das erforderliche Sicherheitsniveau mittels Anforderungen an die Typgenehmigung zu gewährleisten.
- (3) In der UN-Regelung Nr. 148 werden die Bestimmungen der UN-Regelungen Nr. 4, 6, 7, 23, 38, 50, 77, 87 und 91 zu einer einzigen UN-Regelung zusammengefasst, um die UN-Regelungen für die Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen zu vereinfachen und für mehr Klarheit zu sorgen sowie die Komplexität der Anforderungen zu konsolidieren und zu straffen, indem die Zahl der UN-Regelungen durch eine redaktionelle Maßnahme verringert wird, ohne die bis zum Inkrafttreten der UN-Regelung Nr. 148 bereits geltenden detaillierten technischen Anforderungen zu ändern. Daher sollte die UN-Regelung Nr. 148 in die Liste der geltenden UN-Regelungen als alternative Anforderung aufgenommen werden.
- (4) In der UN-Regelung Nr. 149 werden die Bestimmungen der UN-Regelungen Nr. 19, 98, 112, 113, 119 und 123 zu einer einzigen UN-Regelung zusammengefasst, um die UN-Regelungen für die Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen zu vereinfachen und für mehr Klarheit zu sorgen sowie die Komplexität der Anforderungen zu

¹ ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/167/oj>.

konsolidieren und zu straffen, indem die Zahl der UN-Regelungen durch eine redaktionelle Maßnahme verringert wird, ohne die bis zum Inkrafttreten der UN-Regelung Nr. 149 bereits geltenden detaillierten technischen Anforderungen zu ändern. Daher sollte die UN-Regelung Nr. 149 in die Liste der geltenden UN-Regelungen als alternative Anforderung aufgenommen werden.

- (5) In der UN-Regelung Nr. 150 werden die Bestimmungen der UN-Regelungen Nr. 3, 27, 69, 70 und 104 zu einer einzigen UN-Regelung zusammengefasst, um die UN-Regelungen für die Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen zu vereinfachen und für mehr Klarheit zu sorgen sowie die Komplexität der Anforderungen zu konsolidieren und zu straffen, indem die Zahl der UN-Regelungen durch eine redaktionelle Maßnahme verringert wird, ohne die bis zum Inkrafttreten der UN-Regelung Nr. 150 bereits geltenden detaillierten technischen Anforderungen zu ändern. Daher sollte die UN-Regelung Nr. 150 in die Liste der geltenden UN-Regelungen als alternative Anforderung aufgenommen werden.
- (6) Die Änderungen der Verordnung (EU) 2015/68 und der Verordnung (EU) 2015/208 sind sicherheitsbezogen und spiegeln zudem die technologischen Entwicklungen wider. Aus diesen Gründen ist es angezeigt, sie in einem einzigen Rechtsakt anzunehmen.
- (7) Damit dem technischen Fortschritt Rechnung getragen wird, ist es angebracht, bereits für andere Fahrzeugklassen mit Elektroantrieb entwickelte Anforderungen an die elektrische Sicherheit einzuführen, auf die weitere Anforderungen in Bezug auf mechanische Auswirkungen, Dauerhaftigkeit, Cybersicherheit und Softwareaktualisierungen folgen werden.
- (8) Die Delegierte Verordnung (EU) 2015/68 der Kommission² und die Delegierte Verordnung (EU) 2015/208 der Kommission³ sollten daher entsprechend geändert werden.
- (9) Die an den Artikeln 16 und 17 der Delegierten Verordnung (EU) 2015/68 vorgenommenen Änderungen spiegeln die tatsächliche technische Entwicklung wider. Es würde zu unnötigem Verwaltungsaufwand führen, die Fahrzeughersteller dazu zu verpflichten, lediglich für den kurzen Zeitraum vor der Veröffentlichung dieser Verordnung eine Produktionsanpassung vorzunehmen. Es ist daher gerechtfertigt, diese Verordnung so rasch wie möglich und rückwirkend anzuwenden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1
Änderungen der Delegierten Verordnung (EU) 2015/68

Die Delegierte Verordnung (EU) 2015/68 wird wie folgt geändert:

² Delegierte Verordnung (EU) 2015/68 der Kommission vom 15. Oktober 2014 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen für die Bremsen von Fahrzeugen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 17 vom 23.1.2015, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/68/oj).

³ Delegierte Verordnung (EU) 2015/208 der Kommission vom 8. Dezember 2014 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen für die Genehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 42 vom 17.2.2015, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/208/oj).

1. Artikel 2 Nummer 25 erhält folgende Fassung:

„25. ‚Starrdeichsel-Anhängerfahrzeug‘ bezeichnet ein Anhängerfahrzeug der Klasse R oder S, bei dem eine Achse oder Achsengruppe mit einer Deichsel ausgestattet ist, welche konstruktionsbedingt eine erhebliche statische Last auf die Zugmaschine überträgt, und auf das die Definition eines gezogenen Fahrzeugs mit Zentralachse nicht zutrifft; geringfügige senkrechte Bewegungen bei einer Starrdeichsel sind zulässig; eine hydraulisch einstellbare Deichsel mit Gelenk gilt als Starrdeichsel.“

2. Artikel 16 erhält folgende Fassung:

„Artikel 16

Anforderungen für Bremsanlagen, die mit Einleitungs-Hydraulikanschlüssen und damit ausgerüsteten Fahrzeuge verbunden werden können

- (1) Die Wirkungsanforderungen für Zugmaschinen, die mit Bremsanlagen ausgerüstet sind, die mit hydraulischen Einleitungs-Hydraulikanschlüssen verbunden werden können, sind in Anhang XIII festgelegt.
- (2) Die Fahrzeughersteller dürfen Bremssysteme, die sich nur für Einleitungs-Hydraulikanschlüsse eignen, nach dem 31. Dezember 2024 nicht mehr in neue Zugmaschinen einbauen.“

3. Artikel 17 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„Mit Wirkung ab dem 1. Januar 2025 verbieten die nationalen Behörden die Bereitstellung auf dem Markt, die Zulassung und die Inbetriebnahme neuer Zugmaschinen mit Bremssystemen, die sich nur für Einleitungs-Hydraulikanschlüsse eignen.“

4. Anhang XIII wird gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Änderungen der Delegierten Verordnung (EU) 2015/208

Die Anhänge I und XXIV werden gemäß Anhang II der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 3

Inkrafttreten

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

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

Brüssel, den 3.4.2025

Für die Kommission

Die Präsidentin

Ursula VON DER LEYEN