



Rat der  
Europäischen Union

Brüssel, den 1. Februar 2016  
(OR. en)

5712/16

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2016/0014 (COD)**

---

---

**ENT 20  
MI 45  
CODEC 103**

### **VORSCHLAG**

---

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	28. Januar 2016
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

---

Nr. Komm.dok.:	COM(2016) 31 final
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2016) 31 final.

---

Anl.: COM(2016) 31 final



Brüssel, den 27.1.2016  
COM(2016) 31 final

2016/0014 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und  
Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen  
Einheiten für diese Fahrzeuge**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2016) 9 final}

{SWD(2016) 10 final}

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

#### 1.1. Gründe und Ziele des Vorschlags

Der Rechtsrahmen für die Typgenehmigung von Kfz-Produkten erstreckt sich auf drei Klassen von Fahrzeugen: Kraftfahrzeuge und deren Anhänger, Krafträder und Zugmaschinen. Mit diesem Vorschlag soll der Rechtsrahmen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern überarbeitet werden. Der Rechtsrahmen für die beiden anderen Fahrzeugklassen wurde bereits 2013 grundlegend überarbeitet.

Die Typgenehmigungsanforderungen für Kraftfahrzeuge und deren Anhänger sind derzeit in der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> (im folgenden „Rahmenrichtlinie“) festgelegt. Mit diesem Rechtsrahmen soll der freie Verkehr mit Kraftfahrzeugen und deren Anhängern im Binnenmarkt dadurch erleichtert werden, dass zur Erreichung von Umwelt- und Sicherheitszielen harmonisierte Anforderungen erlassen werden. Die Richtlinie 2007/46/EG erfasst Kraftfahrzeuge zur Beförderung von Fahrgästen (Klasse M) und von Gütern (Klasse N) sowie deren Anhänger (Klasse O) und ferner deren Systeme und Bauteile. Sie bietet die Rechtsgrundlage, auf die sich die einzelnen Durchführungsrechtsakte mit ihren jeweiligen Sicherheits- und Umweltaanforderungen stützen. Diese Durchführungsrechtsakte regeln eine Vielzahl von technischen Einzelanforderungen für unterschiedliche Typen von Fahrzeugen, Systemen und Bauteilen.

Als Teil der Zusagen der Kommission in ihrem Aktionsplan „CARS 2020“ für eine starke, wettbewerbsfähige und nachhaltige europäische Automobilindustrie<sup>2</sup> wurde 2013 der Rahmen der EU-Typgenehmigungen für Kraftfahrzeuge umfassend auf seine Eignung geprüft. Es bestätigte sich dabei, dass der Rechtsrahmen der EU-Typgenehmigung durchaus geeignet ist, die Hauptziele der Harmonisierung, des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarktes und des fairen Wettbewerbs zu erreichen. Es wurde aber auch eingeräumt, dass es bei der Auslegung und der Strenge der Anwendung der Anforderungen zwischen den Mitgliedstaaten Unterschiede gibt, die die Wirksamkeit des Rahmens beeinträchtigen. In der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen über diese Eignungsprüfung wurde daher Spielraum für Verbesserungen eingeräumt und insbesondere die Überprüfung der Richtlinie 2007/46/EG als vorrangig bezeichnet, wobei sich das Augenmerk vor allem auf folgende Gesichtspunkte richten sollte:

- Einführung von Bestimmungen über die Marktüberwachung zur Ergänzung der Typgenehmigungsanforderungen
- Klärung der Rückruf- und Schutzverfahren sowie der Bedingungen für die Gewährung von Erweiterungen von Genehmigungen für bestehende Fahrzeugtypen
- Verbesserung der Durchsetzung des Rahmens für die Typgenehmigung durch Harmonisierung und Verbesserung der Verfahren für Typgenehmigungen und

---

<sup>1</sup> ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

<sup>2</sup> KOM(2012) 0636 endg.

für die Übereinstimmung der Produktion, die die mitgliedstaatlichen Behörden und technischen Dienste anwenden

- Klärung der Aufgaben und Verantwortlichkeiten der Wirtschaftsteilnehmer in der Lieferkette sowie der Behörden und sonstigen Stellen, die an der Durchsetzung des Rahmens beteiligt sind und
- Verbesserung der Tauglichkeit andersartiger Typgenehmigungen (nationale Kleinserien- und Einzelgenehmigungen) und des Verfahrens für die Mehrstufen-Typgenehmigung, um für Nischenmärkte und KMU ausreichend Flexibilität zu ermöglichen, ohne die Ausgangsbedingungen des Wettbewerbs zu verfälschen

Obwohl sich in der Eignungsprüfung bestätigt hat, dass das bestehende Regelwerk durchaus zur Erreichung der politischen Zielsetzungen beiträgt, ist es scharf kritisiert worden, nachdem sich herausstellte, dass ein deutscher Hersteller (VW) mehrere Jahre lang das Emissionsverhalten seiner Fahrzeuge mithilfe von Software manipuliert hat. Binnen einer Woche nach Bekanntwerden des Skandals kündigte die Kommission ihre Absicht an, das Typgenehmigungssystem zu verbessern und dazu insbesondere für Aufsichtsverfahren zu sorgen, die gewährleisten, dass die Typgenehmigungsverfahren korrekt und harmonisiert angewendet werden. In einem Binnenmarkt mit 28 Mitgliedstaaten und in einen Wirtschaftszweig, der von ständigem technischen und wissenschaftlichen Fortschritt geprägt ist, geht von erheblichen Unterschieden der Auslegung und Anwendung der Regeln die Gefahr aus, die Wirksamkeit des Systems damit die politischen Hauptziele der Gewährleistung der Sicherheit und Gesundheit der Bürger und des Umweltschutzes stark zu beeinträchtigen. In diesem Sinne forderten zahlreiche Interessenträger im Anschluss an den VW-Skandal eine Überarbeitung.

Mit dieser Überarbeitung sollen diese Schwächen und Lücken beseitigt und das Vertrauen der Bürger in die Fähigkeit des Regelwerks wiederhergestellt werden, ein angemessenes Maß von Gesundheits- und Umweltschutz zu gewährleisten.

## 1.2. Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet

- Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und technischen Einheiten für diese Fahrzeuge
- Verordnung (EG) Nr. 765/2008 über die Akkreditierung und Marktüberwachung mit Regeln für die Akkreditierungspolitik<sup>3</sup> (Kontrolle der Befähigung von Laboratorien und Bescheinigungs-/Kontrollstellen, die in der EU Bescheinigungen ausstellen) und für die Politik im Bereich der Marktüberwachung und der Kontrolle von Produkten aus Drittländern (damit die Produkte ungeachtet ihrer Herkunft sicher sind)
- Beschluss Nr. 768/2008/EG über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten<sup>4</sup> mit Musterbestimmungen, die in EU-Binnenmarktvorschriften für Produkte anzuwenden sind (z. B.

<sup>3</sup> ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30.

<sup>4</sup> ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 82.

Begriffsbestimmungen, Pflichten der Wirtschaftsteilnehmer, Schutzklausel usw.)

## 2. **ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN**

Die Europäische Kommission hat 2010<sup>5</sup> eine öffentliche Konsultation eingeleitet, um zu erfahren, was die Interessenträger von ihrer Absicht halten, die Rahmenrichtlinie zu überarbeiten. Bei dieser öffentlichen Konsultation ging es darum nachzuprüfen, ob die von den Kommissionsdienststellen als aussichtsreich für die Verbesserung der Durchsetzung des EU-Typgenehmigungsrechts für Kraftfahrzeuge ermittelten Bereiche nach Umfang und Zielrichtung für die geplante Überarbeitung der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG geeignet sind.

Es gingen 40 sachdienliche Antworten ein, in denen insgesamt eine starke Unterstützung für die Ziele der Initiative zum Ausdruck kam. Zwar waren 74 % der Antwortenden der Ansicht, der gegenwärtige Typgenehmigungsrahmen sei bereits recht gut, aber 57,6 % von diesen glaubten, dass gleichwohl mehr getan werden könne, um die rechtliche Anwendung von Marktüberwachungsgrundsätzen zu stärken und angemessen auszurichten, wobei 47 % der Antwortenden die bestehenden Marktüberwachungsvorschriften für wirkungslos und nur 2,9 % für wirksam hielten. Dieses Ergebnis zeigt deutlich die einhellige Ansicht der Interessenträger, es könne und müsse mehr getan werden, um die Vorabkontrollen des Typgenehmigungsrahmens um Bestimmungen für die nachträgliche Marktüberwachung zu ergänzen.

Als Grundlage und zur Begleitung der Folgenabschätzung haben die Kommissionsdienststellen ferner mehrere externe Studien in Auftrag gegeben. Eine Studie zur nachträglichen Bewertung der Rahmenrichtlinie<sup>6</sup> wurde in der ersten Hälfte 2011 durchgeführt, anschließend in der zweiten Hälfte 2011 eine Studie zur Folgenabschätzung<sup>7</sup>. Mit der Studie wurden die Folgen der möglichen Optionen für alle Bedarfe bewertet, die die Kommissionsdienststellen ermittelt hatten und die durch die öffentliche Konsultation als maßgeblich bestätigt worden waren. Anhand der Ergebnisse der öffentlichen Konsultation und der Folgenabschätzung wurde eine bevorzugte Kombination von politischen Optionen zur Deckung dieser Bedarfe ermittelt.

Weitere Arbeiten zur Vorbereitung der Folgenabschätzung und zur Überarbeitung der Rahmenrichtlinie wurden 2012/2013 unternommen, und zwar in Form eines Pilotprojekts für die Eignungsprüfung. Eine hierfür in Auftrag gegebene Studie wurde im März 2013 abgeschlossen. Das Ergebnis des Pilotprojekts für die Eignungsprüfung wurde im November 2013 in einer Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen<sup>8</sup> veröffentlicht; darin werden die Prioritäten für die geplante Überarbeitung der Richtlinie 2007/46/EG hervorgehoben (siehe Nr. 1.1).

---

<sup>5</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2010-internal-market/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2010-internal-market/index_en.htm)

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report-internal-market-legislation\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report-internal-market-legislation_en.pdf)

<sup>7</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/impact-assessment-internal-market-legislation\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/impact-assessment-internal-market-legislation_en.pdf)

<sup>8</sup> SWD(2013) 466 final.

Die intensive Beteiligung der Interessenträger vollzog sich im Rahmen der hochrangigen Gruppe CARS 21 und führte zu mehreren Empfehlungen zum Typgenehmigungsrahmen, die die Kommission in ihrem Aktionsplan „CARS 2020“ aufgriff, der im November 2012 angenommen wurde.

Schließlich wurde entsprechend den Zusagen der Europäischen Kommission in ihrem Aktionsplan „CARS 2020“ in der zweiten Hälfte 2013 zur Ergänzung der genannten Maßnahmen eine Untersuchung der Vereinbarkeit mit der Wettbewerbsfähigkeit durchgeführt. Im Zusammenhang mit dieser Untersuchung wurde die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Schonung von KMU erwogen, wobei in der Untersuchung nachgewiesen wurde, dass die in ihr gewählte Kombination politischer Optionen für die KMU in diesem Wirtschaftsbereich keine so erheblichen Folgen nach sich ziehen würde, dass mildernde Maßnahmen nötig würden.

Überdies fand während des gesamten Folgenabschätzungsverfahrens in den Sitzungen des „Technischen Ausschusses Kraftfahrzeuge“ und der Sachverständigengruppe der Typgenehmigungsbehörden ein themenbezogener Informationsaustausch mit den Typgenehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten statt. Mit den Verbänden der Industrie und der Nutzer wurden Ansichten im Rahmen der Arbeitsgruppe „Kraftfahrzeuge“ ausgetauscht. Alle Interessenträger wurden ferner im Zuge der Erhebung von Daten und Ansichten von den Auftragnehmern der externen Studie befragt.

Durch den VW-Emissionsskandal sah sich das Europäische Parlament am 5. Oktober 2015 veranlasst, eine Entschließung zu Emissionsmessungen in der Automobilbranche zu verabschieden; darin wird die Kommission aufgefordert, das bestehende Typgenehmigungsverfahren der EU erheblich zu verbessern, und zwar einschließlich einer wirksameren Aufsicht durch die EU, insbesondere hinsichtlich der Marktüberwachung, der Koordinierung und der Regelung zur Weiterverfolgung von in der Union verkauften Fahrzeugen.

### **3. RECHTLICHE ASPEKTE**

#### **3.1. Rechtsgrundlage**

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

#### **3.2. Subsidiaritätsprinzip**

Der Rechtsrahmen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen trägt zur Vollendung des Binnenmarktes für Waren bei. Mit diesem Vorschlag soll die Durchführung und Durchsetzung dieses Rechtsrahmens als Teil des übergeordneten politischen Ziels der Vertiefung der Binnenmarktstrategie wirksamer gestaltet werden.

Obwohl es Aufgabe der Mitgliedstaaten ist, für die Durchführung dieser Rechtsvorschriften auf ihrem Gebiet zu sorgen, ist es doch für die Aufrechterhaltung gleicher Ausgangsbedingungen in der ganzen EU wesentlich, auf der Grundlage gemeinsam anwendbarer und von den Mitgliedstaaten einheitlich angewandter Kriterien einen harmonisierten und koordinierten Ansatz sicherzustellen; dazu sollten

die Typgenehmigungsanforderungen harmonisiert ausgelegt, durchgeführt und durchgesetzt sowie durch harmonisierte Bestimmungen über die Marktüberwachung gestützt werden, damit die Mitgliedstaaten ein geeignetes Instrumentarium für Kontrollen nach dem Inverkehrbringen und für wirksame und gemeinsame Abhilfemaßnahmen gegen das Auftauchen von nicht vorschriftsmäßigen und unsicheren Produkten auf dem Markt erhalten.

Die Unterschiede bei der jeweiligen nationalen Organisation der Typgenehmigung und Marktüberwachung in den Mitgliedstaaten können dazu führen, dass die Durchsetzung nicht harmonisiert erfolgt; das gilt jedenfalls im Rahmen des Binnenmarktes der Union, in dem es keine Binnengrenzen und praktisch auch keine Kontrollen an den Staatsgrenzen mehr gibt. Um nichtkonforme Produkte von ihrem Gebiet fernzuhalten, sind die Mitgliedstaaten in erheblichem Maße darauf angewiesen, dass die Durchsetzung auch in ihren Nachbarstaaten wirksam erfolgt. Infolgedessen können Schwächen bei der Durchsetzung durch einen einzigen Mitgliedstaat die Anstrengungen anderer Mitgliedstaaten, nicht konforme Produkte von ihrem Markt fernzuhalten, erheblich beeinträchtigen. Diese wechselseitige Abhängigkeit wird dadurch noch verstärkt, dass die Zuständigkeit der Durchsetzungsbehörden auf das eigene Staatsgebiet beschränkt ist. Wenn jenseits der Grenze Abhilfebedarf besteht, müssen sich diese Behörden auf ihre Kollegen in anderen Mitgliedstaaten verlassen können.

Dies liegt daran, dass der Rahmen für die Typgenehmigung auf dem Grundsatz beruht, dass alle neuen Fahrzeuge, die in Übereinstimmung mit einem Fahrzeugtyp hergestellt wurden, der von einem Mitgliedstaat genehmigt worden ist, in den anderen Mitgliedstaaten ohne Einschränkungen vertrieben und zugelassen werden dürfen. Dieses Recht gilt für alle derartigen Fahrzeuge ungeachtet des Ortes ihrer Herstellung. Dies bedeutet folglich, dass außerhalb der EU hergestellte Fahrzeuge ohne Einschränkungen in die EU eingeführt werden können, wenn der Hersteller bescheinigt hat, dass sie in Übereinstimmung mit einem Fahrzeugtyp hergestellt worden sind, der in einem der EU-Mitgliedstaaten genehmigt worden ist. Da die Automobilindustrie weltweit aufgestellt ist und Kfz-Produkte in erheblichem Umfang von außerhalb der EU eingeführt werden, erfordert dieser grenzüberschreitende Aspekt ein koordiniertes Vorgehen auf EU-Ebene zur Sicherstellung gleicher Ausgangsbedingungen.

Würden die Maßnahmen zur Behebung von Marktproblemen von den Mitgliedstaaten einzeln auf nationaler Ebene durchgeführt, ergäbe sich die Gefahr, dass Hindernisse für den freien Verkehr mit Kraftfahrzeugen, den das Rahmenrecht gewährleistet, geschaffen werden. Ein Tätigwerden auf EU-Ebene ist daher gerechtfertigt.

### **3.3. Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

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

Die zur Verbesserung und weiteren Harmonisierung der Durchführung der Typgenehmigungsverfahren vorgeschlagenen Maßnahmen stützen sich auf die anerkannten Grundsätze des gemeinsamen Rechtsrahmens für die Vermarktung von

Produkten und auf die Musterbestimmungen für Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union für Produkte in Anhang I des Beschlusses Nr. 768/2008/EG. Sofern es notwendig und gerechtfertigt war, wurden diese Bestimmungen an die Besonderheiten der Automobilwirtschaft angepasst, und zwar insbesondere in Anerkennung des Bestehens eines gut eingeführten Typgenehmigungsrahmens und der Notwendigkeit, die Kohärenz mit diesem Rahmen ohne Abstriche zu wahren. Dies gilt vor allem für die Bestimmungen über den Informationsaustausch und die Zusammenarbeit zwischen Marktüberwachungsbehörden einerseits und den Typgenehmigungsbehörden sowie den von ihnen benannten technischen Diensten andererseits.

### **3.4. Wahl des Instruments**

Eine Verordnung wird für angemessen erachtet, weil sie zum einen die unmittelbare und harmonisierte Anwendung und Durchsetzung vorsieht und zum anderen nicht in nationales Recht umgesetzt werden muss.

Der Vorschlag baut nach wie vor auf dem Mehrstufen-Konzept auf, dass 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.
- Sodann werden die technischen Spezifikationen, die mit den grundlegenden Vorschriften verbunden sind, in delegierten Rechtsakten festgelegt, die von der Kommission gemäß Artikel 290 AEUV erlassen werden.
- Durchführungsrechtsakte zur Festlegung von Verwaltungsbestimmungen, etwa des Musters für den Beschreibungsbogen, den Typgenehmigungsbogen, die Übereinstimmungsbescheinigung usw. wird die Kommission gemäß Artikel 291 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union erlassen.

## **4. AUSWIRKUNG AUF DEN HAUSHALT**

Die Auswirkungen des Vorschlags auf den Haushalt sind folgende:

- Kosten für Kommissionsbedienstete, die die „gemeinsamen Bewertungen“ durch die technischen Dienste organisieren bzw. daran mitwirken
- Kosten der Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten, die an den „gemeinsamen Bewertungen“ der technischen Dienste mitwirken, die gemäß der Regelung der Kommission über die Erstattung der Kosten von Experten übernommen werden
- Personal der Kommission zur Bereitstellung wissenschaftlicher, technischer und logistischer Unterstützung für das System der Überprüfung durch Gleichrangige (gemeinsame Prüfungen technischer Dienste) und für die

Koordinierung der Marktüberwachungstätigkeiten der Mitgliedstaaten im Bereich der Kfz-Produkte

- Personal der Kommission zur Verwaltung und Weiterentwicklung des Regelungsrahmens der EU für die Typgenehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Fahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für solche Fahrzeuge (Funktionieren dieser Verordnung und Vorbereitung von delegierten bzw. Durchführungsrechtsakten) und zur Unterstützung und Überwachung der Mitgliedstaaten, um die wirksame und effiziente Umsetzung des Regelungsrahmens sicherzustellen
- Kosten für die Veranstaltung von Sitzungen des in Artikel 10 vorgesehenen Durchsetzungsforums, einschließlich Erstattung der Reisekosten der Mitgliedstaaten
- Kosten für die Einrichtung und Verwaltung des Überwachungsverfahrens für die von den technischen Diensten durchgeführten Konformitätsbewertungen
- Kosten für von der Kommission durchgeführte Prüfungen von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Einhaltung der Vorschriften und der Übereinstimmung sowie
- Kosten für die Beteiligung an der internationalen Regelungszusammenarbeit, insbesondere im Rahmen der UNECE

Näheres zu den Kosten ist dem Finanzbogen zu entnehmen.

Angesichts der durch den Mehrjährigen Finanzrahmen 2014-2020 beschränkten Mittel wird die Durchführung des legislativen Vorschlags mit vorhandenen Mitteln bewerkstelligt und so gestaltet werden müssen, dass dafür keine zusätzlichen finanziellen Mittel aus dem EU-Haushalt benötigt werden. Die in diesem Entwurf eines Vorschlags für eine Verordnung vorgesehenen Maßnahmen haben über die in der offiziellen Finanzplanung der Kommission bereits vorgesehenen Mittel hinaus keine finanziellen Auswirkungen auf den Haushaltsplan der EU, da jeder Finanzmittelbedarf durch zweckgebundene Einnahmen und Umschichtung gedeckt werden muss.

In dem Zeitraum nach dem 31. Dezember 2020 wird der Betrag gemäß Artikel 312 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union unter den Mehrjährigen Finanzrahmen fallen, der von 2021 an gelten wird.

## **5. FAKULTATIVE ELEMENTE**

### **5.1. Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

## **5.2. Aufhebung geltender Rechtsvorschriften**

Durch die Annahme des Vorschlags werden bestehende Rechtsvorschriften aufgehoben.

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge**

(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>9</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Binnenmarkt ist ein Raum ohne Binnengrenzen, innerhalb dessen der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital garantiert werden muss. Binnenmarktregeln sollten transparent, einfach und widerspruchsfrei sein und so Rechtssicherheit und Klarheit zum Vorteil von Unternehmen und Verbrauchern schaffen.
- (2) Deshalb wurde mit der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>10</sup> ein umfassender EU-Typgenehmigungsrahmen für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge geschaffen.
- (3) Eine Bewertung des Rechtsrahmens der Union für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und

---

<sup>9</sup> ABl. C , , S. .

<sup>10</sup> Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge wurde 2013<sup>11</sup> durchgeführt und hat ergeben, dass der mit der Richtlinie 2007/46/EG geschaffene Rahmen dazu geeignet ist, die Hauptziele der Harmonisierung, des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarktes und des fairen Wettbewerbs zu erreichen, und deshalb weiterhin angewendet werden sollte.

- (4) Bei der Bewertung wurde freilich festgestellt, dass Bedarf besteht an der Einführung von Marktüberwachungsbestimmungen zur Ergänzung der Typgenehmigungsanforderungen; ferner Bedarf an Klärung der Rückruf- und Schutzverfahren sowie der Bedingungen für die Erteilung von Erweiterungen von Genehmigungen bestehender Fahrzeugtypen; Bedarf an Verbesserung der Durchsetzung des Typgenehmigungsrahmens durch Harmonisierung und Verbesserung der Verfahren für die Typgenehmigung und für die Übereinstimmung der Produktion, die die Behörden und technischen Dienste der Mitgliedstaaten anwenden; Bedarf an Klärung der Aufgaben und Verantwortlichkeiten von Wirtschaftsteilnehmern in der Lieferkette sowie der Behörden und sonstigen der beteiligten Stellen bei der Durchsetzung des Rahmens sowie Bedarf an Verbesserung der Tauglichkeit alternativer Typgenehmigungsmodelle (nationale Genehmigungen für Kleinserien und Einzelfahrzeuge) und des Mehrstufen-Genehmigungsverfahrens, um Nischenmärkten und KMU angemessene Flexibilität zu verschaffen, freilich ohne die gleichen Wettbewerbsbedingungen zu verfälschen.
- (5) Überdies haben kürzlich aufgetretene Probleme bei der Umsetzung des Typgenehmigungsrahmens besondere Schwächen aufgedeckt und die Notwendigkeit einer grundsätzlichen Überarbeitung aufgezeigt, um sicherzustellen, dass der Regelungsrahmen stabil, transparent, vorhersehbar sowie nachhaltig ist und ein hohes Maß an Sicherheit wie an Gesundheits- und Umweltschutz bietet.
- (6) Mit dem Ziel, zum Vorteil der Unternehmen und Verbraucher das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherzustellen und für ein hohes Maß an Sicherheit sowie Gesundheits- und Umweltschutz zu sorgen, werden in dieser Verordnung die harmonisierten Vorschriften und Grundsätze für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Kraftfahrzeuge sowie für die Einzelfahrzeuggenehmigung festgelegt.
- (7) Um ein angemessenes Maß an Sicherheit und Umweltschutz zu gewährleisten, werden in dieser Verordnung die wesentlichen technischen und administrativen Typgenehmigungsanforderungen für Kraftfahrzeuge der Klassen M und N und für Kraftfahrzeuganhänger (Klasse O) sowie für die für diese Kraftfahrzeuge bestimmten Systeme, Bauteile und selbständigen technischen Einheiten festgelegt. Diese Klassen umfassen Kraftfahrzeuge für die Beförderung von Fahrgästen, Kraftfahrzeuge für die Beförderung von Gütern bzw. die zugehörigen Anhänger.
- (8) Mit dieser Verordnung soll der gegenwärtige Rahmen für die Typgenehmigung insbesondere durch die Einführung von Bestimmungen über die Marktüberwachung ausgebaut werden. Zur Einführung der Marktüberwachung im Kfz-Sektor sollten im Einzelnen die jeweiligen Pflichten der Wirtschaftsteilnehmer in der Lieferkette, die Verantwortlichkeiten der Durchsetzungsbehörden in den Mitgliedstaaten und die

---

<sup>11</sup> Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen „Fitness Check of the EU legal framework for the type-approval of motor vehicles“ (SWD(2013) 466 final).

Maßnahmen angegeben werden, die zu ergreifen sind, wenn auf dem Markt Kfz-Produkte angetroffen werden, die ernste Sicherheits- oder Umweltrisiken aufweisen oder die Typgenehmigungsanforderungen nicht erfüllen.

- (9) Die wirksame Umsetzung der Typgenehmigungsanforderungen sollte dadurch gewährleistet werden, dass die Bestimmungen über die Übereinstimmung der Produktion verschärft werden, unter anderem durch die Einführung verbindlicher regelmäßiger Überprüfungen der Methoden zur Kontrolle der Übereinstimmung und der fortgesetzten Übereinstimmung der betreffenden Produkte sowie durch Verschärfung der Anforderungen an die Befähigung, die Pflichten und die Leistung der technischen Dienste, die von den Typgenehmigungsbehörden verantwortete Prüfungen für Gesamtfahrzeug-Typgenehmigungen durchführen. Das ordnungsgemäße Funktionieren technischer Dienste ist entscheidend dafür, dass ein hohes Maß von Sicherheit und Umweltschutz sowie das Vertrauen der Bürger in dieses System sichergestellt sind. Die in der Richtlinie 2007/46/EG aufgeführten Kriterien für die Ernennung technischer Dienste sollten zur Gewährleistung ihrer einheitlichen Anwendung ausführlicher dargelegt werden. Da die Arbeit der technischen Dienste in den Mitgliedstaaten komplexer wird, neigen ihre Bewertungsmethoden dazu, sich nach und nach auseinander zu entwickeln. Es ist daher erforderlich, durch zu schaffende Verfahrensregeln sicherzustellen, dass ein Informationsaustausch stattfindet und die Verfahrensweisen der Mitgliedstaaten bei der Bewertung, Benennung, Meldung und Überwachung ihrer technischen Dienste überwacht werden. Etwaige Abweichungen zwischen den verwendeten Methoden und der Interpretation der Kriterien für die Benennung technischer Dienste sollten durch solche Verfahrensregeln beseitigt werden.
- (10) Die Notwendigkeit der Kontrolle und Überwachung der technischen Dienste durch die benennenden Behörden hat sich erhöht, seit durch den technischen Fortschritt das Risiko gestiegen ist, dass die technischen Dienste nicht über die notwendige Kompetenz zur Prüfung neuer Technologien oder Produkte verfügen, die in dem Bereich, für den sie benannt sind, neu entstehen. Da die Produktzyklen durch den technischen Fortschritt immer kürzer werden und die Überwachungsintervalle für Vor-Ort-Bewertungen und Kontrollen je nach benennender Behörde unterschiedlich lang sind, sollten Mindestanforderungen an die Zeitabstände für die Überwachung und Kontrolle der technischen Dienste festgelegt werden.
- (11) Die Benennung und Überwachung technischer Dienste durch die Mitgliedstaaten nach ausführlichen strengen Kriterien sollte daher durch eine Aufsicht auf Unionsebene kontrolliert werden, einschließlich unabhängiger Überprüfungen als einer Vorbedingung für die Erneuerung der Benennung nach fünf Jahren. Die Position der technischen Dienste gegenüber den Herstellern sollte gestärkt werden, insbesondere ihr Recht bzw. ihre Verpflichtung, unangekündigte Fabrikkontrollen sowie physische Kontrollen oder Laborprüfungen an den von dieser Verordnung erfassten Produkten durchzuführen, um sicherzustellen, dass die Hersteller auch nach Erlangung der Typgenehmigung die Vorschriften jederzeit einhalten.
- (12) Die Mitgliedstaaten sollten miteinander und mit der Kommission zusammenarbeiten, um Transparenz und gegenseitiges Vertrauen zu verbessern und die Kriterien für die Bewertung, Benennung und Meldung technischer Dienste sowie die Verfahren für die Erweiterung und Erneuerung einander weiter anzugleichen und weiterzuentwickeln. Sie sollten sich miteinander und mit der Kommission über Fragen von allgemeiner

Relevanz für die Umsetzung dieser Verordnung beraten und sich gegenseitig und die Kommission über ihre Musterbewertungsprüfliste unterrichten.

- (13) Falls sich die Benennung eines technischen Dienstes auf die Akkreditierung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 Europäischen Parlaments und des Rates<sup>12</sup> stützt, sollten Akkreditierungsstellen und benennende Behörden die für die Bewertung der Befähigung technischer Dienste maßgeblichen Informationen untereinander austauschen.
- (14) Die Mitgliedstaaten sollten für die Benennung und Kontrolle technischer Dienste Gebühren erheben, damit die Nachhaltigkeit der Überwachung der technischen Dienste durch die Mitgliedstaaten sichergestellt ist und gleiche Ausgangsbedingungen für die technischen Dienste geschaffen werden. Um Transparenz zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten unterrichten, bevor sie die Gebührenhöhe und -ordnung festlegen.
- (15) Wenn trotz den ergriffenen Maßnahmen zur Gewährleistung einer kohärenten Anwendung und zur Überprüfung der Erfüllung der Anforderungen durch die Mitgliedstaaten Zweifel an der Kompetenz eines technischen Dienstes bestehen, sollte die Kommission die Möglichkeit haben, einzelne Fälle zu untersuchen.
- (16) Um sicherzustellen, dass die von den technischen Diensten bereitgestellten Prüfungen und Berichte nicht durch unrechtmäßige Umstände beeinflusst werden, sollte die Organisation und Arbeitsweise technischer Dienste vollkommene Unparteilichkeit gewährleisten. Damit die technischen Dienste ihre Aufgaben kohärent und systematisch ausführen können, sollten sie über eine zufriedenstellende Führungsstruktur verfügen, einschließlich Bestimmungen zur Wahrung des Berufsgeheimnisses. Damit die technischen Dienste ihrer Arbeit ordnungsgemäß ausführen können, müssen der Kenntnisstand, die Befähigung und die Unabhängigkeit ihrer Mitarbeiter jederzeit gewährleistet sein.
- (17) Die Unabhängigkeit der technischen Dienste gegenüber den Herstellern sollte unter anderem dadurch sichergestellt werden, dass unmittelbare oder mittelbare Zahlungen der Hersteller für die durchgeführten Typgenehmigungskontrollen und -prüfungen vermieden werden. Die Mitgliedstaaten sollten für die Typgenehmigungen eine Gebührenordnung festlegen; diese Gebühren sollten folgende Kosten decken: Durchführung aller Typgenehmigungsprüfungen und -kontrollen, die die von der Typgenehmigungsbehörde benannten technischen Dienste durchführen, die Verwaltungskosten für die Ausstellung von Typgenehmigungen und die Kosten der Durchführung nachträglicher Prüfungen und Kontrollen zur Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften.
- (18) Es ist ein belastbares Verfahren zur Durchsetzung der Einhaltung der Vorschriften erforderlich, damit die Einhaltung der Anforderungen dieser Verordnung gewährleistet ist. Kernaufgabe der Genehmigungsbehörden sollte es bleiben sicherzustellen, dass die Anforderungen des einschlägigen Rechts für die Kfz-Branche hinsichtlich der Typgenehmigung und der Übereinstimmung der Produktion erfüllt werden, da diese

---

<sup>12</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).

Verpflichtung in engem Zusammenhang mit der Erteilung der Typgenehmigungen steht und deren Inhalt im Einzelnen bekannt sein muss. Es ist daher wichtig, dass die Leistung der Genehmigungsbehörden regelmäßig in Überprüfungen durch Gleichrangige nachgeprüft wird, damit sichergestellt ist, dass alle Genehmigungsbehörden bei der Durchsetzung der Typgenehmigungsanforderungen mit einheitlicher Qualität und Strenge verfahren. Des Weiteren ist es wichtig, dass für die Nachprüfung der Richtigkeit der Typgenehmigung selbst gesorgt wird.

- (19) Von grundlegender Bedeutung für die Sicherstellung eines durchgängig hohen Maßes von Sicherheit sowie von Gesundheits- und Umweltschutz im Binnenmarkt ist die engere Koordinierung zwischen den nationalen Behörden durch Informationsaustausch sowie koordinierte Bewertungen unter der Leitung einer Koordinierungsbehörde. Außerdem dürften dadurch die knappen Ressourcen auf nationaler Ebene effizienter genutzt werden. Hierzu sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission ein Forum für den Informationsaustausch und die Koordinierung ihrer Tätigkeiten zur Durchsetzung des Typgenehmigungsrechts einrichten. Dieser derzeit informellen Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten würde ein formellerer Rahmen Vorteile bringen.
- (20) Die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 über die Überwachung des Marktes der Union und die Kontrolle von Produkten, die auf den Unionsmarkt gelangen, gelten für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger sowie die für diese Fahrzeuge bestimmten Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten, hindern an die Mitgliedstaaten aber nicht daran, die für die Durchführung dieser Aufgaben zuständigen Behörden zu bestimmen. Die Zuständigkeit für die Marktüberwachung können die einzelnen nationalen Behörden miteinander teilen, um den nationalen Marktüberwachungssystemen in den Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen, die nach der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 eingerichtet worden sind. Durch eine wirksame Koordinierung und Überwachung auf Unionsebene sowie auf nationaler Ebene sollte sichergestellt werden, dass die Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden den neuen Rahmen für die Typgenehmigung und Marktüberwachung durchsetzen.
- (21) Es ist erforderlich, in diese Verordnung Bestimmungen über die Marktüberwachung aufzunehmen, mit denen die Rechte und Pflichten der zuständigen nationalen Behörden gestärkt werden, damit eine effiziente Koordination der Marktüberwachungstätigkeiten gewährleistet ist und die anzuwendenden Verfahren klar sind.
- (22) Um das Genehmigungsverfahren transparenter zu gestalten und den Informationsaustausch sowie die unabhängige Nachprüfung durch Marktüberwachungsbehörden, Genehmigungsbehörden und die Kommission zu erleichtern, sollten die Typgenehmigungsunterlagen in elektronischem Format und – abgesehen von Ausnahmen aufgrund des Schutzes von Geschäftsgeheimnissen des Schutzes personenbezogener Daten – öffentlich bereitgestellt werden.
- (23) In dieser Verordnung sind für die nationalen Behörden hinsichtlich der Marktüberwachung speziellere Pflichten vorgesehen als in Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008; damit soll den Besonderheiten des Typgenehmigungsrahmens und der Notwendigkeit Rechnung getragen werden, diesen Rahmen um ein wirksames Marktüberwachungsverfahren zu ergänzen, das gewährleistet, dass die von dieser

Verordnung erfassten Produkte hinsichtlich der Einhaltung der Vorschriften eine zuverlässige nachträgliche Nachprüfung durchlaufen.

- (24) Die in dieser Verordnung vorgesehenen spezielleren Verpflichtungen für die nationalen Behörden sollten Prüfungen und Kontrollen in Verkehr gebrachter Fahrzeuge in ausreichender Zahl zur nachträglichen Nachprüfung der Einhaltung der Vorschriften umfassen. Die Auswahl der Fahrzeuge, bei denen eine Nachprüfung auf Einhaltung der Vorschriften stattfindet, wird auf der Grundlage einer angemessenen Risikobewertung unter Berücksichtigung der Schwere der Nichteinhaltung und der Wahrscheinlichkeit ihres Eintretens getroffen.
- (25) Darüber hinaus sollte die Kommission Prüfungen und Kontrollen zur nachträglichen Nachprüfung der Einhaltung der Vorschriften organisieren und durchführen oder deren Durchführung anordnen, und zwar solche Prüfungen und Kontrollen, die unabhängig von denen sind, die die Mitgliedstaaten in Erfüllung ihrer Pflicht zur Überwachung des nationalen Marktes durchführen. Wird bei diesen Prüfungen und Kontrollen festgestellt, dass die Vorschriften nicht eingehalten werden, oder stellt sich heraus, dass eine Typgenehmigung auf der Grundlage nicht zutreffender Angaben erteilt worden ist, sollte die Kommission die Vollmacht erhalten, unionsweite Abhilfemaßnahmen einzuleiten, um die Übereinstimmung der betroffenen Fahrzeuge wiederherzustellen und die Gründe für die Fehlerhaftigkeit der Typgenehmigungen zu untersuchen. Im Gesamthaushaltsplan der Union sollten ausreichende Mittel bereitgestellt werden, damit solche Prüfungen und Kontrollen zur Nachprüfung der Einhaltung der Vorschriften durchgeführt werden können. Angesichts der durch den Mehrjährigen Finanzrahmen 2014-2020 beschränkten Haushaltsmittel wird die Durchführung des legislativen Vorschlags mit vorhandenen Mitteln bewerkstelligt und so gestaltet werden müssen, dass durch sie keine zusätzlichen finanziellen Mittel entstehen. Die Kommission sollte ermächtigt werden, Bußgelder zu verhängen, wenn die Nichteinhaltung von Vorschriften festgestellt wird.
- (26) Um eine hohe funktionale Sicherheit der Fahrzeuge, die Sicherheit der Fahrzeuginsassen und der anderen Straßenverkehrsteilnehmer sowie den Umweltschutz zu gewährleisten, sollten die für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten geltenden technischen Anforderungen und Umweltauflagen auch künftig harmonisiert sowie an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt angepasst werden.
- (27) Die Ziele dieser Verordnung sollten nicht dadurch beeinträchtigt werden, dass bestimmte Systeme, Bauteile, selbständige technische Einheiten oder Teile und Ausrüstung in ein Fahrzeug ein- oder an es angebaut werden können, nachdem das Fahrzeug in Verkehr gebracht, zugelassen oder in Betrieb genommen wurde. Daher sollten geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um sicherzustellen, dass Systeme, Bauteile, selbständige technische Einheiten oder Teile und Ausrüstung, die in ein Fahrzeug ein- oder an es angebaut werden können und die Funktionsweise von Systemen, die in Bezug auf Umweltschutz oder funktionale Sicherheit von wesentlicher Bedeutung sind, erheblich beeinträchtigen können, von einer Genehmigungsbehörde kontrolliert werden, bevor sie in Verkehr gebracht, zugelassen oder in Betrieb genommen werden.
- (28) Das EU-Typgenehmigungssystem muss jeden Mitgliedstaat in die Lage versetzen zu bestätigen, dass jeder Fahrzeugtyp und jeder Typ eines Systems, eines Bauteils und

einer selbständigen technischen Einheit, das/die für diesen Fahrzeugtyp bestimmt ist, die in dieser Verordnung vorgesehenen Prüfungen und Kontrollen durchlaufen hat, um nachzuprüfen, ob sie die Typgenehmigungsanforderungen dieser Verordnung erfüllen und ob der Hersteller für sie einen Typgenehmigungsbogen erhalten hat. Das EU-Typgenehmigungssystem verpflichtet einen Hersteller dazu, seine Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbständigen technischen Einheiten in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ herzustellen. Ein Fahrzeughersteller muss dies für jedes Fahrzeug durch Ausstellung einer Übereinstimmungsbescheinigung bescheinigen. Jedes mit einer solchen Bescheinigung versehene Fahrzeug sollte auf dem Markt bereitgestellt und für die Benutzung in der ganzen Union zugelassen werden können.

- (29) Die Übereinstimmung der Produktion ist einer der Eckpfeiler des EU-Typgenehmigungssystems, und deshalb sollten die vom Hersteller zu ihrer Sicherstellung getroffenen Vorkehrungen von der zuständigen Behörde oder von einem zu diesem Zweck benannten qualifizierten technischen Dienst genehmigt sowie unabhängig und regelmäßig nachgeprüft werden. Darüber hinaus sollten die Genehmigungsbehörden sicherstellen, dass die betroffenen Produkte auf Übereinstimmung geprüft werden.
- (30) Damit Typgenehmigungen ihre Gültigkeit behalten, muss der Hersteller die Behörde, die sein Fahrzeug typgenehmigt hat, über alle Änderungen der Merkmale des Typs oder der für diesen Typ geltenden Leistungswerte hinsichtlich der Sicherheit und des Umweltschutzes unterrichten. Es ist daher wichtig, dass die Gültigkeit ausgestellter Typgenehmigungsbogen befristet wird und dass diese nur erneuert werden können, wenn die Genehmigungsbehörde nachgeprüft hat, ob der Fahrzeugtyp weiterhin sämtliche anwendbaren Anforderungen erfüllt, und zu dem Schluss gekommen ist, dass dies der Fall ist. Des Weiteren sollten die Bedingungen für die Erweiterung von Typgenehmigungen geklärt werden, um sicherzustellen, dass die Verfahren unionsweit einheitlich angewendet und die Typgenehmigungsanforderungen unionsweit durchgesetzt werden.
- (31) Die Bewertung gemeldeter ernster Gefahren für die Sicherheit und von Schädigungen der öffentlichen Gesundheit und der Umwelt sollte auf nationaler Ebene erfolgen, eine Koordinierung auf Unionsebene ist aber, wenn sich die gemeldete Gefahr oder Schädigung über das Gebiet eines Mitgliedstaats hinaus erstrecken könnte mit dem Ziel sicherzustellen, die Einheitlichkeit der Abhilfemaßnahme zur Abmilderung der erkannten Gefahr oder Schädigung zu gewährleisten.
- (32) Um sicherzustellen, dass alle auf dem Markt bereitgestellten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbständigen technischen Einheiten ein hohes Sicherheits- und Umweltschutzniveau bieten, sollte der Hersteller oder jeder andere Wirtschaftsteilnehmer in der Lieferkette wirksame Abhilfemaßnahmen, einschließlich des Rückrufs von Fahrzeugen, ergreifen, wenn ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbständige technische Einheit gemäß Artikel 20 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 eine ernste Gefahr für die Benutzer oder die Umwelt darstellt. Daher sollten die Genehmigungsbehörden bevollmächtigt sein, zu beurteilen und nachzuprüfen, ob diese Maßnahmen ausreichend sind. Die Behörden anderer Mitgliedstaaten sollten das Recht haben, Schutzmaßnahmen zu ergreifen, sollten sie zu der Ansicht gelangen, dass die Abhilfemaßnahmen des Herstellers unzureichend sind.

- (33) Fahrzeugkleinserien-Herstellern sollte durch alternative Typgenehmigungsmodelle angemessene Flexibilität verschafft werden. Diese Hersteller sollten ebenfalls die Vorteile des Binnenmarktes der Union nutzen können, sofern ihre Fahrzeuge die besonderen EU-Typgenehmigungsanforderungen für Kleinserienfahrzeuge erfüllen. In bestimmten begrenzten Fällen ist es angemessen, eine nationale Kleinserien-Typgenehmigung zuzulassen. Zur Verhinderung von Missbrauch sollte ein vereinfachtes Verfahren für in Kleinserien produzierte Fahrzeuge auf Fälle einer sehr begrenzten Zahl von Fahrzeugen beschränkt werden. Es ist daher erforderlich, den Begriff der in Kleinserien hergestellten Fahrzeuge genau durch die Zahl der hergestellten Fahrzeuge, die zu erfüllenden Anforderungen und die Voraussetzungen für das Bereitstellen solcher Fahrzeuge auf dem Markt zu definieren. Ebenso wichtig ist es, ein alternatives Typgenehmigungsmodell für Einzelfahrzeuge festzulegen, insbesondere um für die Typgenehmigung von in mehreren Stufen hergestellten Fahrzeugen ausreichend Spielraum zu bieten.
- (34) Die Europäische Union ist Vertragspartei des Übereinkommens der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden („Geändertes Übereinkommen von 1958“)<sup>13</sup>. Die Union hat eine erhebliche Anzahl der dem Geänderten Abkommen von 1958 beigefügten Regelungen übernommen und ist deshalb verpflichtet, gemäß diesen Regelungen erteilte Typgenehmigungen anzuerkennen, da sie gleichwertige Anforderungen der Union erfüllen. Die Union hat, um ihren Typgenehmigungsrahmen zu vereinfachen und an den internationalen Rahmen der UNECE anzupassen, in der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>14</sup> ihre spezifischen Typgenehmigungsrichtlinien aufgehoben und sie durch die verbindliche Anwendung der entsprechenden UNECE-Regelungen ersetzt. Um den Verwaltungsaufwand für das Typgenehmigungsverfahren zu verringern, sollte es den Herstellern von Fahrzeugen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten gestattet werden, Typgenehmigungen in Übereinstimmung mit dieser Verordnung gegebenenfalls direkt über den Weg einer Genehmigung nach den jeweiligen UNECE-Regelungen, auf die in den Anhängen zu dieser Verordnung verwiesen wird, zu beantragen.
- (35) Somit sollten UNECE-Regelungen und Änderungen an UNECE-Regelungen, denen die Union gemäß dem Beschluss 97/836/EG des Rates<sup>15</sup> zugestimmt hat, in die Rechtsvorschriften für die EU-Typgenehmigung aufgenommen werden. Dementsprechend sollte der Kommission die Vollmacht übertragen werden, die Anhänge dieser Verordnung zu ändern und Durchführungsrechtsakte zu erlassen, um

---

<sup>13</sup> Beschluss des Rates 97/836/EG vom 27. November 1997 über den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zu dem Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden („Geändertes Übereinkommen von 1958“) (ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 81).

<sup>14</sup> Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Anlagen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1).

<sup>15</sup> Beschluss 97/836/EG des Rates vom 27. November 1997 (ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78).

sicherzustellen, dass die Verweise auf die UNECE-Regelungen und deren jeweilige Änderungen in der Liste der maßgeblichen Durchführungsrechtsakte auf dem neuesten Stand gehalten werden.

- (36) Unbeschränkter Zugang zu den für die Fahrzeugreparatur und -wartung notwendigen Informationen mittels eines vereinheitlichten Formats zum Auffinden technischer Informationen und ein wirksamer Wettbewerb auf dem Markt für Dienstleistungen zur Bereitstellung solcher Informationen sind für ein besseres Funktionieren des Binnenmarkts notwendig, insbesondere hinsichtlich des freien Warenverkehrs, der Niederlassungsfreiheit und der Dienstleistungsfreiheit. Die Anforderungen an die Bereitstellung von Reparatur- und Wartungsinformationen sind bislang in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>16</sup>, der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>17</sup>, der Verordnung (EU) Nr. 692/2008 der Kommission<sup>18</sup> und der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission<sup>19</sup> festgeschrieben. Jene Anforderungen sollten in dieser Verordnung konsolidiert und die Verordnungen (EG) Nr. 715/2007, (EG) Nr. 595/2009 (EU) Nr. 692/2008 und (EU) Nr. 582/2011 sollten entsprechend geändert werden.
- (37) Der technische Fortschritt sollte den Zugang zu Instandsetzungs- und Wartungsinformationen für unabhängige Wirtschaftsteilnehmer nicht durch die Einführung neuer Methoden und Techniken der Fahrzeugdiagnostik und -instandsetzung beeinträchtigen, etwa durch den Fernzugriff auf Fahrzeuginformationen und –software.
- (38) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung 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>20</sup> ausgeübt werden.
- (39) Im Hinblick auf die Ergänzung dieser Verordnung durch weitere technische Einzelheiten sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte in

---

<sup>16</sup> Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).

<sup>17</sup> Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG (ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1).

<sup>18</sup> Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1).

<sup>19</sup> Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission vom 25. Mai 2011 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und zur Änderung der Anhänge I und III der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 167 vom 25.6.2011, S. 1).

<sup>20</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).

Bezug auf die Typgenehmigungsanforderungen hinsichtlich der Umwelt- und Sicherheitseigenschaften von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte sollte die Kommission eine gleichzeitige, zügige und angemessene Weiterleitung der einschlägigen Dokumente an das Europäische Parlament und den Rat gewährleisten.

- (40) Die Mitgliedstaaten sollten Regeln darüber festlegen, welche Sanktionen bei einem Verstoß gegen diese Verordnung zu verhängen sind, und für ihre Durchsetzung sorgen. Diese Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Zur Überwachung der einheitlichen Umsetzung dieser Bestimmungen sollten die Mitgliedstaaten der Kommission jährlich die verhängten Geldbußen melden.
- (41) Im Interesse der Klarheit, Rationalität und Vereinfachung sollte die Richtlinie 2007/46/EG durch diese Verordnung aufgehoben und ersetzt werden. Mit dem Erlass einer Verordnung wird sichergestellt, dass Bestimmungen unmittelbar anwendbar sind und dass sie rechtzeitig und effizienter aktualisiert werden können, um die Entwicklung der Regelungen im Rahmen des Geänderten Übereinkommens von 1958 besser zu berücksichtigen.
- (42) Damit die Nachprüfung der Einhaltung der Vorschriften durch die Kommission ordnungsgemäß durchgeführt werden kann und gleiche Ausgangsbedingungen für Wirtschaftsteilnehmer und nationale Behörden gewährleistet sind, sollte die Kommission befugt sein, harmonisierte Bußgelder gegen Wirtschaftsteilnehmer zu verhängen, die nachweislich gegen diese Verordnung verstoßen haben, und zwar unabhängig davon, wo das Fahrzeug, System Bauteil oder die selbständige technische Einheit ursprünglich typgenehmigt wurde.
- (43) Wenn die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen mit der Verarbeitung personenbezogener Daten verbunden sind, sollten sie gemäß der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>21</sup> und der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>22</sup> und den entsprechenden nationalen Umsetzungsmaßnahmen durchgeführt werden.
- (44) Damit die Mitgliedstaaten und nationalen Behörden sowie die Wirtschaftsteilnehmer sich auf die Anwendung der durch diese Verordnung eingeführten neuen Vorschriften einstellen können, sollte ein Anwendungsdatum festgelegt werden, das nach dem Inkrafttreten liegt.
- (45) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Festlegung harmonisierter Verwaltungsvorschriften und technischer Anforderungen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen der Klassen M, N und O und von Systemen, Bauteilen und selbständigen

---

<sup>21</sup> Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31).

<sup>22</sup> Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).

technischen Einheiten sowie für die Marktüberwachung solcher Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbständiger technischer Einheiten, auf Ebene der Mitgliedstaaten allein nicht ausreichend verwirklicht werden können und wegen ihres Umfangs und ihrer Auswirkungen eher besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten 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. Mit dieser Verordnung werden die Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen für die Typp Genehmigung und das Inverkehrbringen aller neuen Fahrzeuge und der für diese bestimmten Systeme, Bauteile und selbständigen technischen Einheiten, die in Artikel 2 Absatz 1 genannt sind, festgelegt. Sie gilt auch für Einzelfahrzeuggenehmigungen.
2. Mit dieser Verordnung werden die Vorschriften für die Marktüberwachung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten, die gemäß dieser Verordnung genehmigt werden müssen, sowie von Teilen und Ausrüstung für solche Fahrzeuge festgelegt.

### *Artikel 2 Geltungsbereich*

1. Diese Verordnung gilt für Fahrzeuge der Klassen M und N sowie für deren Anhänger der Klasse O, die dazu bestimmt sind, auf öffentlichen Straßen gefahren zu werden, einschließlich Fahrzeuge, die in einer oder mehreren Stufen ausgelegt und gebaut werden, und für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten sowie für Teile und Ausrüstungen, die für solche Fahrzeuge und Anhänger ausgelegt und gebaut werden.
2. Diese Verordnung gilt nicht für die nachstehenden Fahrzeuge:
  - (a) landwirtschaftliche oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>23</sup>

---

<sup>23</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).

- (b) zwei- oder dreirädrige und vierrädrige Fahrzeuge im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>24</sup>
  - (c) Schienenfahrzeuge
- 3. Für die folgenden Fahrzeuge und Maschinen kann der Hersteller gemäß dieser Verordnung eine Typgenehmigung oder eine Einzelfahrzeuggenehmigung beantragen, sofern jene Fahrzeuge die wesentlichen Anforderungen dieser Verordnung erfüllen:
  - (a) Fahrzeuge, die hauptsächlich für den Einsatz auf Baustellen, in Steinbrüchen, in Häfen oder auf Flughäfen konstruiert und gebaut sind
  - (b) Fahrzeuge, die für den Einsatz durch die Streitkräfte, den Katastrophenschutz, die Feuerwehr und die Ordnungskräfte konstruiert und gebaut sind
  - (c) alle Fahrzeuge mit eigenem Antrieb, die speziell für die Verrichtung von Arbeiten konstruiert und gebaut und bauartbedingt nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern geeignet sind
- 4. Für die folgenden Fahrzeuge kann der Hersteller gemäß dieser Verordnung eine Einzelfahrzeuggenehmigung beantragen:
  - (a) Fahrzeuge, die ausschließlich für Straßenrennen bestimmt sind
  - (b) Prototypen von Fahrzeugen, die unter der Verantwortung eines Herstellers zur Durchführung eines speziellen Testprogramms auf der Straße betrieben werden, sofern sie eigens für diesen Zweck konstruiert und gebaut wurden.

### *Artikel 3* *Begriffsbestimmungen*

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- (1) „Typgenehmigung“ das Verfahren, nach dem eine Typgenehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht;
- (2) „Marktüberwachung“ die von den Marktüberwachungsbehörden durchgeführten Tätigkeiten und von ihnen getroffenen Maßnahmen, durch die sichergestellt werden soll, dass auf dem Markt bereitgestellte Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständige technische Einheiten sowie Teile und Ausrüstungen den Anforderungen der einschlägigen Vorschriften der Union entsprechen und keine Gefährdung für die Gesundheit, Sicherheit oder andere im öffentlichen Interesse schützenswerte Aspekte darstellen;

---

<sup>24</sup> Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52).

- (3) „Fahrzeug“ ein Kraftfahrzeug oder einen Anhänger im Sinne der Nummern 10 und 11;
- (4) „System“ eine den Anforderungen dieser Verordnung oder den in Anhang IV aufgeführten Rechtsakten unterliegende Gesamtheit von Einrichtungen, die gemeinsam eine oder mehrere bestimmte Funktionen in einem Fahrzeug erfüllen;
- (5) „Bauteil“ eine den Anforderungen dieser Verordnung oder den in Anhang IV aufgeführten Rechtsakten unterliegende Einrichtung, die Teil eines Fahrzeugs werden soll und unabhängig von diesem Fahrzeug typgenehmigt werden kann;
- (6) „selbständige technische Einheit“ eine den Anforderungen dieser Verordnung oder den in Anhang IV aufgeführten Rechtsakten unterliegende Einrichtung, die Teil eines Fahrzeugs werden soll und unabhängig, aber nur in Verbindung mit einem oder mehreren angegebenen Fahrzeugtypen typgenehmigt werden kann;
- (7) „Teile“ Waren, die für den Bau, die Reparatur und die Wartung eines Fahrzeugs verwendet werden, sowie Ersatzteile;
- (8) „Ausrüstung“ Waren, ausgenommen Teile, die einem Fahrzeug hinzugefügt oder daran angebracht werden können;
- (9) „Hersteller“ eine natürliche oder juristische Person, die für alle Aspekte der Typgenehmigung eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit oder für die Einzelfahrzeuggenehmigung oder das Autorisierungsverfahren für Teile und Ausrüstungen, für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion und für die Angelegenheiten der Marktüberwachung im Zusammenhang mit diesem Fahrzeug, Bauteil, dieser selbständigen technischen Einheit, diesem Teil und dieser Ausrüstung verantwortlich ist, und zwar unabhängig davon, ob diese Person unmittelbar an allen Phasen der Konstruktion und des Baus des Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder der selbständigen technischen Einheit beteiligt ist;
- (10) „Kraftfahrzeug“ ein vollständiges, vervollständigtes oder unvollständiges Fahrzeug, das dafür konstruiert und gebaut ist, von einem eigenen Antrieb auf mindestens vier Rädern und mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h bewegt zu werden;
- (11) „Anhänger“ ein Fahrzeug auf Rädern ohne eigenen Antrieb, das dafür konstruiert und gebaut ist, von einem Kraftfahrzeug gezogen zu werden;
- (12) „Genehmigungsbehörde“ die der Kommission von einem Mitgliedstaat gemeldeten Behörden dieses Mitgliedstaats, die zuständig sind für alle Belange der Typgenehmigung für ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbständige technische Einheit oder der Einzelgenehmigung für ein Fahrzeug sowie für das Autorisierungsverfahren für Teile und Ausrüstung sowie für die Ausstellung und gegebenenfalls den Entzug oder die Versagung von Genehmigungsbogen; sie fungieren ferner als Kontaktstelle für die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten, benennen die technischen Dienste und sorgen dafür, dass die Pflichten in Bezug auf die Übereinstimmung der Produktion des Herstellers erfüllt sind;

- (13) „Marktüberwachungsbehörde“ die nationalen Behörden, die für die Durchführung der Marktüberwachung auf dem Gebiet des Mitgliedstaats zuständig sind;
- (14) „nationale Behörde“ eine Genehmigungsbehörde oder jede andere Behörde, die in Bezug auf Fahrzeuge, Systeme, Bauteile, selbständige technische Einheiten sowie Teile oder Ausrüstungen an der Marktüberwachung, der Grenzkontrolle oder der Zulassung in einem Mitgliedstaat beteiligt oder dafür zuständig ist;
- (15) „Inverkehrbringen“ die erstmalige Bereitstellung eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils, einer selbständigen technischen Einheit, eines Teils oder einer Ausrüstung in der Union;
- (16) „Zulassung“ die unbefristete oder befristete Verwaltungsgenehmigung der Inbetriebnahme eines Fahrzeugs im Straßenverkehr, einschließlich der Kennzeichnung des Fahrzeugs und der Vergabe einer Seriennummer;
- (17) „Inbetriebnahme“ den erstmaligen bestimmungsgemäßen Einsatz eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils, einer selbständigen technischen Einheit, eines Teils oder einer Ausrüstung in der Union;
- (18) „Wirtschaftsteilnehmer“ den Hersteller, den Bevollmächtigten des Herstellers, den Einführer oder den Händler;
- (19) „Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung“ das Typgenehmigungsverfahren, durch das eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein unvollständiger, vollständiger oder vervollständigter Typ eines Fahrzeugs den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht;
- (20) „Mehrstufen-Typgenehmigung“ das Verfahren, nach dem eine oder mehrere Genehmigungsbehörden bescheinigen, dass — je nach Fertigungsstufe — ein Typ eines unvollständigen oder vervollständigten Fahrzeugs den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht;
- (21) „unvollständiges Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das mindestens eine weitere Fertigungsstufe benötigt, damit es den einschlägigen technischen Anforderungen dieser Verordnung und der in Anhang IV aufgeführten Rechtsakten entspricht;
- (22) „EU-Typgenehmigung“ das Verfahren, nach dem eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen dieser Verordnung und der in Anhang IV aufgeführten Rechtsakte entspricht;
- (23) „Typgenehmigungsbogen“ das Dokument, mit dem die Genehmigungsbehörde amtlich bescheinigt, dass für einen Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit eine Typgenehmigung erteilt wurde;
- (24) „Bevollmächtigter des Herstellers“ eine in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die vom Hersteller ordnungsgemäß dazu bevollmächtigt wurde, den Hersteller in den von dieser Verordnung geregelten Angelegenheiten bei der

Genehmigungsbehörde oder der Marktüberwachungsbehörde zu vertreten und im Namen des Herstellers zu handeln;

- (25) „Einführer“ jede in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die ein Fahrzeug, System, Bauteil, eine selbständige technische Einheit, ein Teil oder eine Ausrüstung in Verkehr bringt, die in einem Drittstaat gefertigt wurden;
- (26) „nationale Typgenehmigung“ das Verfahren, mit dem eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass der Typ eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit die maßgeblichen Verwaltungsbestimmungen und technischen Anforderungen des nationalen Rechts eines Mitgliedstaats erfüllt, wobei die Gültigkeit einer solchen Genehmigung auf das Gebiet jenes Mitgliedstaates beschränkt ist;
- (27) „Übereinstimmungsbescheinigung“ das in Anhang IX dargestellte Dokument, mit dem der Hersteller bescheinigt, dass ein hergestelltes Fahrzeug dem genehmigten Fahrzeugtyp entspricht;
- (28) „Händler“ jede natürliche oder juristische Person in der Lieferkette, mit Ausnahme des Herstellers oder des Einführers, die ein Fahrzeug, System, Bauteil, eine selbständige technische Einheit, ein Teil oder eine Ausrüstung auf dem Markt bereitstellt;
- (29) „Bereitstellung auf dem Markt“ die entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils, einer selbständigen technischen Einheit, eines Teils oder einer Ausrüstung zum Vertrieb oder zur Verwendung auf dem Markt im Rahmen einer Geschäftstätigkeit;
- (30) „Mehrphasen-Typgenehmigung“ das Verfahren, bei dem schrittweise für sämtliche zum Fahrzeug gehörigen Systeme, Bauteile und selbständigen technischen Einheiten die EU-Typgenehmigungsbogen zusammengetragen werden und das schließlich zur Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung führt;
- (31) „Einphasen-Typgenehmigung“ das Verfahren, nach dem eine Genehmigungsbehörde in einem einzigen Vorgang bescheinigt, dass ein Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen dieser Verordnung entspricht;
- (32) „gemischte Typgenehmigung“ eine Mehrphasen-Typgenehmigung, bei der die Typgenehmigungen für ein System oder mehrere Systeme in der Schlussphase des Genehmigungsverfahrens für das gesamte Fahrzeug erlangt wurden, ohne dass für diese Systeme EU-Typgenehmigungsbogen ausgestellt werden mussten;
- (33) „vervollständigtes Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das das Ergebnis einer Mehrstufen-Typgenehmigung ist und das den einschlägigen technischen Anforderungen dieser Verordnung und der in Anhang IV aufgeführten Rechtsakte entspricht;
- (34) „vollständiges Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das keiner Vervollständigung bedarf, um die einschlägigen technischen Anforderungen dieser Verordnung und der in Anhang IV aufgeführten Rechtsakte zu erfüllen;

- (35) „Fahrzeugtyp“ eine bestimmte Klasse von Fahrzeug, die wenigstens die wesentlichen in Anhang II Teil B angegebenen Kriterien gemeinsam haben, und die die dort genannten Varianten und Versionen enthalten kann;
- (36) „technischer Dienst“ eine Organisation oder Stelle, die von der Genehmigungsbehörde als Prüflabor für die Durchführung von Prüfungen oder als Konformitätsbewertungsstelle für die Durchführung der Anfangsbewertung und anderer Prüfungen und Kontrollen benannt wurde;
- (37) „Basisfahrzeug“ ein Fahrzeug, das für die erste Stufe einer Mehrstufen-Typgenehmigung verwendet wird;
- (38) „System-Typgenehmigung“ das Verfahren, durch das eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein Typ eines Systems den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht;
- (39) „Typgenehmigung einer selbständigen technischen Einheit“ ein Verfahren, durch das eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein Typ einer selbständigen technischen Einheit in Bezug auf einen oder mehrere bestimmte Fahrzeugtypen den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht;
- (40) „Bauteil-Typgenehmigung“ das Verfahren, durch das eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein Bauteil unabhängig von einem Fahrzeug den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht;
- (41) „virtuelles Prüfverfahren“ Computersimulationen einschließlich Berechnungen, um nachzuweisen, dass ein Fahrzeug, ein System, ein Bauteil oder eine selbständige technische Einheit den technischen Anforderungen eines in Anlage IV aufgeführten Rechtsakts entspricht, ohne dass dabei ein Fahrzeug, ein System, ein Bauteil oder eine selbständige technische Einheit physisch vorhanden sein muss;
- (42) „Einzelfahrzeuggenehmigung“ das Verfahren, nach dem ein Mitgliedstaat bescheinigt, dass ein bestimmtes einzelnes Fahrzeug, das eine oder keine Einzelausführung darstellt, den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht;
- (43) „Fahrzeug einer auslaufenden Serie“ ein zum Lagerbestand gehörendes Fahrzeug, das wegen des Inkrafttretens neuer technischer Anforderungen, für die es nicht typgenehmigt ist, nicht oder nicht mehr auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen werden kann;
- (44) „alternative Anforderungen“ Verwaltungsvorschriften und technische Anforderungen, die so weit, wie es praktisch machbar ist, darauf abzielen, ein gleichwertiges Maß an funktionaler Sicherheit, Umweltschutz und Arbeitssicherheit zu gewährleisten wie die Vorschriften eines oder mehrerer der in Anhang IV aufgeführten Rechtsakte;
- (45) „Ersatzteile“ Waren, die in ein Fahrzeug eingebaut oder an ihm angebracht werden, um Originalteile dieses Fahrzeugs zu ersetzen, wozu auch Waren wie Schmieröle zählen, die für die Nutzung des Fahrzeugs erforderlich sind, jedoch keine Kraftstoffe;

- (46) „Reparatur- und Wartungsinformationen“ sämtliche für Diagnose, Instandhaltung, Inspektion, regelmäßige Überwachung, Reparatur, Neuprogrammierung oder Neuinitialisierung des Fahrzeugs sowie für die Anbringung von Teilen und Ausrüstungen an Fahrzeugen erforderlichen Informationen, die der Hersteller seinen Vertragshändlern und -reparaturbetrieben zur Verfügung stellt, einschließlich aller nachfolgenden Ergänzungen und Aktualisierungen dieser Informationen;
- (47) „unabhängiger Wirtschaftsteilnehmer“ eine natürliche oder juristische Person, die kein Vertragshändler oder keine Vertragswerkstatt und direkt oder indirekt an der Wartung und Reparatur von Fahrzeugen beteiligt ist, einschließlich Reparaturbetriebe, Hersteller oder Händler von Werkstattausrüstung, Werkzeugen oder Ersatzteilen, Herausgeber von technischen Informationen, Automobilclubs, Pannenhilfsdienste, Anbieter von Inspektions- und Prüfdienstleistungen sowie Einrichtungen der Aus- und Weiterbildung von Mechanikern, Herstellern und Reparaturkräften für Ausrüstungen von Fahrzeugen, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden; hierzu gehören auch Vertragswerkstätten und Händler, die zum Vertriebsnetz eines Fahrzeugherstellers gehören, sofern sie Reparatur- und Wartungsarbeiten an Fahrzeugen ausführen, die nicht von dem Hersteller stammen, zu dessen Vertriebsnetz sie gehören;
- (48) „Vertragswerkstatt“ eine natürliche oder juristische Person, die Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen für Fahrzeuge erbringt und die dem Vertriebssystem des Herstellers angehört;
- (49) „unabhängige Reparaturwerkstatt“ eine natürliche oder juristische Person, die Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen für Fahrzeuge erbringt und die dem Vertriebssystem des Herstellers nicht angehört;
- (50) „Fahrzeugdaten des Systems für On-Board-Diagnose (OBD)“ die Daten in Zusammenhang mit einem System, das sich in einem Fahrzeug befindet oder an einen Motor angeschlossen und in der Lage ist, eine Funktionsstörung festzustellen und deren Auftreten gegebenenfalls durch ein Warnsystem anzuzeigen und mithilfe rechnergespeicherter Informationen den wahrscheinlichen Ort von Funktionsstörungen anzuzeigen sowie diese Informationen nach außen zu übermitteln;
- (51) „Kleinserienfahrzeug“ einen Fahrzeugtyp, für den die Zahl der auf dem Markt bereitgestellten, zugelassenen oder in Betrieb genommen Einheiten die jährlichen Höchstgrenzen in Anhang XII nicht überschreitet;
- (52) „Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung“: ein Fahrzeug, das der Klasse M, N oder O angehört und spezifische technische Merkmale aufweist, mit denen eine Funktion erfüllt werden soll, für die spezielle Vorkehrungen oder eine besondere Ausrüstung erforderlich sind;
- (53) „Sattelanhänger“ ein gezogenes Fahrzeug, dessen Achsen (bei gleichmäßiger Beladung) hinter dem Massenschwerpunkt des Fahrzeugs angeordnet sind und das mit einer Verbindungseinrichtung ausgerüstet ist, die die Übertragung horizontaler und vertikaler Kräfte zum Zugfahrzeug ermöglicht;

- (54) „nationale Akkreditierungsstelle“ die einzige Stelle in einem Mitgliedstaat, die gemäß Artikel 2 Absatz 11 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 im Auftrag dieses Staates Akkreditierungen durchführt;
- (55) „Vor-Ort-Bewertung“ eine Überprüfung durch die Typgenehmigungsbehörde in den Räumlichkeiten des technischen Dienstes oder eines seiner Unterauftragnehmer oder einer seiner Zweigstellen;
- (56) „Vor-Ort-Bewertung zu Kontrollzwecken“ eine regelmäßige routinemäßige Vor-Ort-Bewertung, bei der es sich weder um die für die Erstbenennung durchgeführte Vor-Ort-Bewertung noch um die für die Verlängerung der Benennung durchgeführte Vor-Ort-Bewertung handelt.

#### *Artikel 4* *Fahrzeugklassen*

1. Im Sinne dieser Verordnung gelten die nachstehenden Fahrzeugklassen:
- a) Klasse M umfasst vorwiegend für die Beförderung von Fahrgästen und deren Gepäck ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge, nämlich:
- i) Klasse M<sub>1</sub>: Fahrzeuge mit höchstens acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz und ohne Stehplätze. Die Anzahl der Sitzplätze kann auf den Fahrersitz beschränkt sein
  - ii) Klasse M<sub>2</sub>: Fahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz und mit einer Gesamtmasse von höchstens 5 Tonnen. Diese Fahrzeuge können über Stehplätze verfügen
  - iii) Klasse M<sub>3</sub>: Fahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen zusätzlich zum Fahrersitz und mit einer Gesamtmasse über 5 Tonnen. Diese Fahrzeuge können über Stehplätze verfügen
- b) Die Klasse N umfasst vorwiegend für die Beförderung von Gütern ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge, nämlich:
- i) Klasse N<sub>1</sub>: Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 Tonnen
  - ii) Klasse N<sub>2</sub>: Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen bis höchstens 12 Tonnen
  - iii) Klasse N<sub>3</sub>: Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 12 Tonnen
- c) Klasse O umfasst Anhänger, die sowohl für die Beförderung von Gütern und Fahrgästen als auch für die Unterbringung von Personen ausgelegt und gebaut sind, nämlich:
- i) Klasse O<sub>1</sub>: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 0,75 Tonnen

- ii) Klasse O<sub>2</sub>: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 0,75 Tonnen bis höchstens 3,5 Tonnen
  - iii) Klasse O<sub>3</sub>: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen bis höchstens 10 Tonnen
  - iv) Klasse O<sub>4</sub>: Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 10 Tonnen
2. Die Kriterien für die Einstufung von Fahrzeugen, Fahrzeugtypen, Varianten und Versionen sind in Anhang II angegeben.

Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 88 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Anhang II hinsichtlich der Einstufung von Fahrzeugunterklassen, Fahrzeugtypen und Aufbautypen zwecks Anpassung an den technischen Fortschritt zu aktualisieren.

## **KAPITEL II ALLGEMEINE PFLICHTEN**

### *Artikel 5 Allgemeine materielle Anforderungen*

1. Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten müssen die Anforderungen der in Anhang IV aufgeführten Durchführungsrechtsakte erfüllen.
2. Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 88 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Anhang IV zur Berücksichtigung technischer und rechtlicher Entwicklungen dadurch zu ändern, dass sie die Verweise auf die Durchführungsrechtsakte mit den Anforderungen, die Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten erfüllen müssen, einführt und aktualisiert.

### *Artikel 6 Pflichten der Mitgliedstaaten*

1. Die Mitgliedstaaten richten die Genehmigungsbehörden und die Marktüberwachungsbehörden ein oder benennen sie. Die Mitgliedstaaten melden der Kommission die Errichtung und Benennung solcher Behörden.

Die Meldung umfasst die Namen dieser Behörden, ihre Anschrift, einschließlich ihrer elektronischen Anschrift, und ihre Zuständigkeiten. Die Kommission veröffentlicht die Liste der Marktüberwachungsbehörden mit den dazugehörigen Angaben auf ihrer Website.

2. Die Mitgliedstaaten gestatten das Inverkehrbringen, die Zulassung oder die Inbetriebnahme nur derjenigen Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbständigen technischen Einheiten, die die Anforderungen dieser Verordnung erfüllen.

3. Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen, die Zulassung oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten, die die Anforderungen dieser Verordnung erfüllen, nur in den in Artikel 52 aufgeführten Fällen verbieten, beschränken oder behindern.

Eine Ausnahme von dieser Vorschrift sieht vor, dass die Mitgliedstaaten nicht dazu verpflichtet sind, das Inverkehrbringen, die Zulassung oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen zu gestatten, die nach dieser Verordnung typgeprüft worden sind, aber die harmonisierten Abmessungen in Anhang I der Richtlinie 96/53/EG des Rates<sup>25</sup> überschreiten.

4. Die Mitgliedstaaten organisieren die Marktüberwachung und führen sie und die Kontrolle von in den Markt eingeführten Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten gemäß Kapitel III der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 durch.
5. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Marktüberwachungsbehörden die Vollmacht erhalten können, die Grundstücke von Wirtschaftsteilnehmern zu betreten und die erforderlichen Stichproben von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für Prüfungen auf Einhaltung der Vorschriften zu beschlagnahmen, wenn sie dies für erforderlich und gerechtfertigt halten.
6. Die Mitgliedstaaten überprüfen und bewerten regelmäßig das Funktionieren ihrer Typgenehmigungstätigkeiten. Solche Überprüfungen und Bewertungen erfolgen mindestens alle vier Jahre, und die Ergebnisse werden den übrigen Mitgliedstaaten und der Kommission mitgeteilt. Die Mitgliedstaaten ermöglichen der Öffentlichkeit den Zugang zu einer Zusammenfassung der Ergebnisse, insbesondere zu der Zahl der erteilten Typgenehmigungen und der Identität der jeweiligen Hersteller.
7. Die Mitgliedstaaten überprüfen und bewerten regelmäßig die Funktionsweise ihrer Überwachungstätigkeiten. Solche Überprüfungen und Bewertungen erfolgen mindestens alle vier Jahre, und die Ergebnisse werden den übrigen Mitgliedstaaten und der Kommission mitgeteilt. Der betroffene Mitgliedstaat macht eine Zusammenfassung der Ergebnisse der Öffentlichkeit verfügbar.

#### *Artikel 7* *Pflichten der Genehmigungsbehörden*

1. Die Genehmigungsbehörden erteilen eine Genehmigung nur für solche Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständige technische Einheiten, die die Anforderungen dieser Verordnung erfüllen.
2. Die Genehmigungsbehörden kommen ihren Verpflichtungen unabhängig und unparteiisch nach. Sie wahren erforderlichenfalls zum Schutz von

---

<sup>25</sup> Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

Betriebsgeheimnissen die Vertraulichkeit, vorbehaltlich der Informationspflicht nach Artikel 9 Absatz 3, um die Interessen der Verwender in der Union zu schützen.

3. Ist im einem Mitgliedstaat mehr als eine Genehmigungsbehörde für die Fahrzeuggenehmigung, einschließlich der Einzelfahrzeug-Genehmigung, zuständig, so benennt dieser Mitgliedstaat eine einzige Typgenehmigungsbehörde als Verantwortliche für den Informationsaustausch mit den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten und für die Pflichten nach Kapitel XV dieser Verordnung.

Die Genehmigungsbehörden innerhalb eines Mitgliedstaats arbeiten miteinander zusammen, indem sie Informationen austauschen, die für ihre Rolle und Funktionen von Belang sind.

4. Wird eine Genehmigungsbehörde gemäß Artikel 8 Absatz 5, Artikel 9 Absatz 5, Artikel 52 Absatz 4 oder Artikel 54 informiert, so unternimmt sie alle erforderlichen Maßnahmen zur Überprüfung der erteilten Genehmigung und berichtigt oder entzieht die Genehmigung gegebenenfalls je nach den Gründen und der Schwere der aufgezeigten Abweichungen.
5. Die Kommission kann in Durchführungsrechtsakten die gemeinsamen Kriterien für die Benennung, Überprüfung und Bewertung der Genehmigungsbehörden auf nationaler Ebene erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Überprüfungsverfahren in Artikel 87 Absatz 2 erlassen.

#### *Artikel 8*

##### *Pflichten der Marktüberwachungsbehörden*

1. Die Marktüberwachungsbehörden führen regelmäßige Kontrollen durch, um nachzuprüfen, ob Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten die Anforderungen dieser Verordnung erfüllen und ob die Typgenehmigungen korrekt sind. Diese Kontrollen werden in angemessenem Umfang durch Überprüfung der Unterlagen sowie durch Prüfungen im praktischen Fahrbetrieb und auf dem Prüfstand auf Grundlage statistisch aussagekräftiger Stichproben durchgeführt. Dabei berücksichtigen die Marktüberwachungsbehörden die geltenden Grundsätze der Risikobewertung, Beschwerden und sonstige Informationen.
2. Die Marktüberwachungsbehörden verpflichten die Wirtschaftsteilnehmer dazu, die Unterlagen und Informationen bereitzustellen, die die Behörden für die Durchführung ihrer Tätigkeiten für erforderlich erachten.
3. Bei typgeprüften Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten berücksichtigen die Marktüberwachungsbehörden die von den Wirtschaftsteilnehmern vorgelegten Bescheinigungen ordnungsgemäß.
4. Die Marktüberwachungsbehörden treffen geeignete Maßnahmen, um Verwender in ihren Staatsgebieten innerhalb eines angemessenen Zeitraumes vor Gefahren zu warnen, die sie in Bezug auf ein beliebiges Fahrzeug, System, Bauteil und eine beliebige selbstständige technische Einheit ermittelt haben, um so die Gefahr einer Verletzung oder des Eintretens eines Schadens zu verhindern oder zu verringern.

Die Marktüberwachungsbehörden kooperieren mit den Wirtschaftsteilnehmern bei Vorkehrungen, durch die die Gefahren abgewendet oder gemindert werden könnten, die mit Fahrzeugen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten verbunden sind, die diese Wirtschaftsteilnehmer bereitgestellt haben.

5. Beschließen die Marktüberwachungsbehörden eines Mitgliedstaats, ein Fahrzeug, ein System, ein Bauteil und eine selbstständige technische Einheit nach Artikel 49 Absatz 5 vom Markt zu nehmen, so unterrichten sie hierüber den betroffenen Wirtschaftsteilnehmer und gegebenenfalls auch die zuständige Genehmigungsbehörde.
6. Die Marktüberwachungsbehörden kommen ihren Verpflichtungen unabhängig und unparteiisch nach. Sie wahren erforderlichenfalls zum Schutz von Betriebsgeheimnissen die Vertraulichkeit, vorbehaltlich der Pflicht nach Artikel 9 Absatz 3, Informationen so umfassend zu veröffentlichen, wie es zum Schutz der Interessen der Verwender der Informationen in der Europäischen Union erforderlich ist.
7. Die Mitgliedstaaten überprüfen und bewerten regelmäßig die Funktionsweise ihrer Überwachungstätigkeiten. Solche Überprüfungen und Bewertungen erfolgen mindestens alle vier Jahre, und die Ergebnisse werden den übrigen Mitgliedstaaten und der Kommission mitgeteilt. Der betroffene Mitgliedstaat macht eine Zusammenfassung der Ergebnisse der Öffentlichkeit verfügbar.
8. Die Marktüberwachungsbehörden der einzelnen Mitgliedstaaten koordinieren ihre Marktüberwachungstätigkeiten, kooperieren miteinander und halten einander und die Kommission über ihre Ergebnisse auf dem Laufenden. Die Marktüberwachungsbehörden vereinbaren eine Arbeitsteilung und Spezialisierung, wenn dies sachgerecht ist.
9. Ist in einem Mitgliedstaat mehr als eine Behörde für die Marktüberwachung und die Kontrolle der Außengrenzen zuständig, so kooperieren die entsprechenden Behörden, indem sie einander die für ihre jeweilige Rolle und Funktion relevanten Informationen mitteilen.
10. Die Kommission kann in Durchführungsrechtsakten die Kriterien für die Festlegung des Umfangs, des Erfassungsbereichs und der Häufigkeit festlegen, mit denen die Prüfungen zur Nachprüfung der Einhaltung der Vorschriften an den in Absatz 1 genannten Stichproben durchgeführt werden müssen. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Überprüfungsverfahren in Artikel 87 Absatz 2 erlassen.

#### *Artikel 9*

#### *Nachprüfung der Einhaltung der Vorschriften durch die Kommission und Koordination der Durchsetzung mit den Mitgliedstaaten*

1. Die Kommission organisiert in angemessenem Umfang Prüfungen und Kontrollen von bereits auf dem Markt bereitgestellten Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten, führt sie durch oder ordnet ihre Durchführung an, um nachzuprüfen, ob jene Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten den Typgenehmigungen sowie den einschlägigen

Rechtsvorschriften entsprechen, und um die Richtigkeit der Typgenehmigungen zu gewährleisten.

Diese Prüfungen und Kontrollen können an Neufahrzeugen durchgeführt werden, die Hersteller oder Wirtschaftsteilnehmer gemäß Absatz 2 geliefert haben.

Die Prüfungen und Kontrollen können aber auch im Einvernehmen mit dem Fahrzeughalter an zugelassenen Fahrzeugen vorgenommen werden.

2. Hersteller, die Inhaber von Typgenehmigungen sind, oder die Wirtschaftsteilnehmer stellen der Kommission auf ihr Verlangen hin eine statistisch aussagekräftige Zahl an von der Kommission ausgewählten serienmäßigen Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten bereit, die repräsentativ für die Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten sind, die für die Bereitstellung auf dem Markt entsprechend der jeweiligen Typgenehmigung verfügbar sind. Die Kommission kann festlegen, wann, wo und wie lange diese Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und Einheiten für die Prüfungen bereitzustellen sind.
3. Um die Kommission in die Lage zu versetzen, die in den Absätzen 1 und 2 genannten Prüfungen durchzuführen, stellen die Mitgliedstaaten der Kommission sämtliche Daten zur Verfügung, die mit der Typgenehmigung der Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten in Verbindung stehen, bei denen die Einhaltung der Vorschriften nachgeprüft wird. Diese Daten müssen wenigstens die Angaben im Typgenehmigungsbogen und in seinen Anlagen nach Artikel 26 Absatz 1 enthalten.

Für Fahrzeuge, die nach dem Mehrphasen- oder Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahren genehmigt worden sind, müssen die Mitgliedstaaten der Kommission auch für die zugrunde liegenden Typgenehmigungen von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten den Typgenehmigungsbogen und dessen Anlagen nach Artikel 26 Absatz 1 bereitstellen.

4. Die Hersteller veröffentlichen die Daten, die für die Nachprüfung der Einhaltung der Vorschriften durch Dritte erforderlich sind. Die Kommission legt in Durchführungsrechtsakten die zu veröffentlichenden Daten und die Bedingungen für ihre Veröffentlichung fest und beachtet dabei den Schutz von Geschäftsgeheimnissen und den Schutz personenbezogener Daten gemäß den Rechtsvorschriften der Union und der Einzelstaaten. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Überprüfungsverfahren in Artikel 87 Absatz 2 erlassen.
5. Stellt die Kommission fest, dass die geprüften oder kontrollierten Fahrzeuge den Typgenehmigungsanforderungen dieser Verordnung oder eines der in Anhang IV aufgeführten Durchführungsrechtsakte nicht genügen oder die Typgenehmigung auf der Grundlage nicht zutreffender Daten erteilt wurde, verpflichtet sie nach Artikel 54 Absatz 8 den betroffenen Wirtschaftsteilnehmer unverzüglich, alle angemessenen Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, um die Fahrzeuge in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen zu bringen, oder sie ergreift beschränkende Maßnahmen, indem sie den Wirtschaftsteilnehmer entweder dazu verpflichtet, die betroffenen Fahrzeuge vom Markt zu nehmen oder sie innerhalb einer angemessenen, von der Schwere des festgestellten Verstoßes gegen die Vorschriften abhängigen Frist zurückzurufen.

Ergeben sich durch diese Prüfungen und Kontrollen Zweifel an der Richtigkeit der Typgenehmigung selbst, so informiert die Kommission die betroffenen Genehmigungsbehörden sowie das Forum für den Informationsaustausch über die Durchsetzung.

Nach jeder Prüfung zur Nachprüfung der Einhaltung der Vorschriften veröffentlicht die Kommission einen Bericht über ihre Erkenntnisse.

#### *Artikel 10*

##### *Forum für den Informationsaustausch über die Durchsetzung*

1. Die Kommission richtet ein Forum für den Informationsaustausch über die Durchsetzung (im Folgenden „das Forum“) ein und führt darin den Vorsitz.

Die Mitglieder dieses Forums werden von den Mitgliedstaaten ernannt.

2. Das Forum organisiert ein Netz der nationalen Behörden, die für die Typgenehmigung und die Marktüberwachung zuständig sind.

Zu seinen Beratungsaufgaben gehören unter anderem die Förderung guter Praktiken, der Austausch von Informationen über Probleme bei der Durchsetzung, die Zusammenarbeit, die Entwicklung von Arbeitsmethoden und Werkzeugen, die Entwicklung eines Verfahrens für den elektronischen Informationsaustausch, die Entwicklung harmonisierter Durchsetzungsprojekte, Geldbußen und gemeinsame Kontrollen.

3. Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 88 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Zusammensetzung, das Benennungsverfahren, die einzelnen Aufgaben, die Arbeitsmethoden und die Geschäftsordnung des Forums festzulegen.

#### *Artikel 11*

##### *Allgemeine Pflichten der Hersteller*

1. Der Hersteller stellt sicher, dass die Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten, die er hergestellt hat und die in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen wurden, gemäß den Anforderungen dieser Verordnung hergestellt und genehmigt worden sind.
2. Im Falle einer Mehrstufen-Typgenehmigung ist der Hersteller auch für die Genehmigung und die Übereinstimmung der Produktion der Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten, die er auf seiner Fahrzeug-Fertigungsstufe hinzufügt hat, verantwortlich. Verändert ein Hersteller Bauteile, Systeme oder selbständige technische Einheiten, die auf früheren Fertigungsstufen bereits genehmigt wurden, so ist er für die Genehmigung und die Übereinstimmung der Produktion der veränderten Bauteile, Systeme oder selbständigen technischen Einheiten verantwortlich. Der Hersteller der vorhergehenden Fertigungsstufe stellt dem Hersteller der darauffolgenden Fertigungsstufe Angaben zu jeder Änderung bereit, die die Bauteil-Typgenehmigung, die System-Typgenehmigung, die Typgenehmigung für selbständige technische Einheiten oder die Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung betreffen könnte. Diese Angaben sind mitzuteilen, sobald die neue

Erweiterung der Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung vorliegt, spätestens jedoch zum Zeitpunkt des Produktionsbeginns des unvollständigen Fahrzeugs.

3. Verändert ein Hersteller ein unvollständiges Fahrzeug so, dass dieses in eine andere Fahrzeugklasse eingestuft wird und somit andere Rechtsvorschriften als jene für die früheren Fertigungsstufen gelten, so ist er auch für die Übereinstimmung mit den Anforderungen verantwortlich, die für die Fahrzeugklasse gelten, in die das veränderte Fahrzeug eingestuft wird.
4. Ein außerhalb der Union ansässiger Hersteller muss für die Zwecke der EU-Typgenehmigung einen in der Union ansässigen Bevollmächtigten benennen, der ihn bei der Genehmigungsbehörde vertritt. Der Hersteller ernennt ferner für die Zwecke der Marktüberwachung einen einzigen Bevollmächtigten mit Sitz in der Union, der derselbe sein kann wie der für die EU-Typgenehmigung ernannte Bevollmächtigte.
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 des Fahrzeugs, des Systems, des Bauteils oder der selbständigen technischen Einheit unmittelbar beteiligt ist.
6. Der Hersteller richtet Verfahren ein, um sicherzustellen, dass die Produktion von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten stets in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ erfolgt.
7. Zusätzlich zu dem am Fahrzeug angebrachten gesetzlich vorgeschriebenen Schild und den Typgenehmigungszeichen, die gemäß Artikel 36 an seinen Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten angebracht werden, gibt der Hersteller seinen Namen, seinen eingetragenen Handelsnamen oder seine eingetragene Handelsmarke und seine Kontaktanschrift in der Union entweder auf seinen auf dem Markt bereitgestellten Fahrzeugen, Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten selbst oder, wenn dies nicht möglich ist, auf der Verpackung oder in den dem Bauteil oder der selbständigen technischen Einheit beigelegten Unterlagen an.

#### *Artikel 12*

*Pflichten von Herstellern hinsichtlich ihrer Fahrzeuge, Systeme, Bauteile, selbständigen technischen Einheiten oder Teilen und Ausrüstungen, die nicht konform sind oder eine ernste Gefahr darstellen*

1. Ein Hersteller, der der Auffassung ist, dass ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbständige technische Einheit oder ein Teil oder eine Ausrüstung, das/die in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen wurde, nicht dieser Verordnung entspricht oder die Typgenehmigung auf der Grundlage unrichtiger Daten erteilt wurde, ergreift unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen, um die Übereinstimmung dieses Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder dieser selbständigen technischen Einheit, dieses Teils oder dieser Ausrüstung herzustellen oder es/sie gegebenenfalls vom Markt zurückzunehmen oder es/sie zurückzurufen.

Der Hersteller unterrichtet die Genehmigungsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat, unverzüglich im Einzelnen über die Nichtübereinstimmung und die ergriffenen Maßnahmen.

2. Wenn das Fahrzeug, das System, das Bauteil, die selbständige technische Einheit, das Teil oder die Ausrüstung eine ernste Gefahr darstellt, unterrichtet der Hersteller unverzüglich und ausführlich die Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen das Fahrzeug, das System, das Bauteil, die selbständige technische Einheit, das Teil oder die Ausrüstung auf dem Markt bereitgestellt oder in Betrieb genommen wurde, über die fehlende Übereinstimmung und die ergriffenen Maßnahmen.
3. Der Hersteller hebt die in Artikel 24 Absatz 4 genannten Beschreibungsunterlagen zehn Jahre lang nach dem Inverkehrbringen eines Fahrzeugs und fünf Jahre lang nach dem Inverkehrbringen eines Systems, Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit auf.

Der Hersteller hält für die Genehmigungsbehörden eine Kopie der in Artikel 34 genannten Übereinstimmungsbescheinigungen bereit.

4. Der Hersteller händigt einer nationalen Behörde auf deren begründetes Verlangen hin über die Genehmigungsbehörde eine Kopie des EU-Typgenehmigungsbogens oder der in Artikel 55 Absatz 1 genannten Autorisierung in einer für diese Behörde leicht zu verstehenden Sprache aus, aus der die Übereinstimmung des Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder der selbständigen technischen Einheit hervorgeht.

Der Hersteller kooperiert mit einer nationalen Behörde auf deren begründetes Verlangen bei allen Maßnahmen gemäß Artikel 20 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 zur Abwendung von Risiken, die mit dem Fahrzeug, System, Bauteil, der selbständigen technischen Einheit, dem Teil oder der Ausrüstung verbunden sind, das bzw. die er auf dem Markt bereitgestellt hat.

### *Artikel 13*

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

1. Der Bevollmächtigte des Herstellers für die Marktüberwachung nimmt die Aufgaben wahr, die der Hersteller in der entsprechenden Vollmacht festgelegt hat. Gemäß dieser Vollmacht muss der Bevollmächtigte mindestens Folgendes tun:
  - (a) Er muss Zugriff auf die Beschreibungsmappe nach Artikel 22 und die Übereinstimmungsbescheinigung nach Artikel 34 in allen Amtssprachen der Union haben. Diese Beschreibungsunterlagen sind den Typgenehmigungsbehörden zehn Jahre lang nach dem Inverkehrbringen eines Fahrzeugs und fünf Jahre lang nach dem Inverkehrbringen eines Systems, Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit bereitzustellen.
  - (b) Auf begründetes Verlangen einer Genehmigungsbehörde händigt er alle erforderlichen Informationen und Unterlagen zum Nachweis der Übereinstimmung der Produktion eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit an diese Behörde aus.
  - (c) Auf Verlangen der Genehmigungs- oder Marktüberwachungsbehörden kooperiert er bei allen Maßnahmen zur Abwendung der ernststen Gefahr, die mit Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen, selbständigen technischen Einheiten,

Teilen oder Ausrüstungen verbunden ist, auf die sich jene Vollmacht erstreckt.

- (d) Er unterrichtet den Hersteller über Beschwerden und Berichte über Risiken, mutmaßliche Vorkommnisse und Angelegenheiten der Nichteinhaltung der Vorschriften bei Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen, selbständigen technischen Einheiten, Teilen oder Ausrüstungen, auf die sich das Mandat erstreckt.
  - (e) Beendigung der Vollmacht, falls der Hersteller seine Verpflichtungen aus dieser Verordnung verletzt.
2. Beendet ein Bevollmächtigter eines Herstellers das Mandat aus den in Absatz 1 Buchstabe EG genannten Gründen, so unterrichtet er hierüber die Typgenehmigungsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat, sowie die Kommission.
3. In den Angaben zu der Änderung müssen mindestens folgende Aspekte geklärt sein:
- a) Zeitpunkt der Beendigung des Mandats des bisherigen Bevollmächtigten und Zeitpunkt des Beginns des Mandats des neuen Bevollmächtigten
  - b) Zeitpunkt, bis zu dem der bisherige Bevollmächtigte in den vom Hersteller bereitgestellten Informationen, einschließlich Werbematerial, genannt werden darf
  - c) Übergabe von Dokumenten, einschließlich der vertraulichen Aspekte und Eigentumsrechte;
  - d) Verpflichtung des bisherigen Bevollmächtigten, dem Hersteller oder dem neuen Bevollmächtigten nach Beendigung der Vollmacht alle eingehenden Beschwerden und Berichte über Risiken und mutmaßliche Vorkommnisse im Zusammenhang mit einem Fahrzeug, System, Bauteil, einer selbständigen technischen Einheit, einem Teil oder einer Ausrüstung, für den, die bzw. das er als Bevollmächtigter benannt war, weiterzuleiten.

#### *Artikel 14 Pflichten der Einführer*

1. Der Einführer bringt nur Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständige technische Einheiten in Verkehr, die entweder eine EU-Typgenehmigung oder eine nationale Genehmigung erhalten haben, oder Teile oder Ausrüstungen, die den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 entsprechen.
2. Vor dem Inverkehrbringen eines typgenehmigten Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer typgenehmigten selbständigen technischen Einheit prüft der Einführer nach, dass Beschreibungsunterlagen gemäß Artikel 24 Absatz 4 von der Genehmigungsbehörde zusammengestellt worden sind und dass das System, das Bauteil oder die selbständige technische Einheit das Typgenehmigungszeichen trägt und mit Artikel 11 Absatz 7 in Einklang steht.

Im Fall eines Fahrzeugs stellt der Einführer sicher, dass das Fahrzeug mit der vorgeschriebenen Übereinstimmungsbescheinigung versehen ist.

3. Ist ein Einführer der Auffassung, dass ein Fahrzeug, ein System, ein Bauteil oder eine selbständige technische Einheit nicht den Anforderungen dieser Verordnung entspricht und insbesondere nicht mit der entsprechenden Typgenehmigung übereinstimmt, darf er dieses Fahrzeug, System, Bauteil oder diese selbständige technische Einheit nicht in Verkehr bringen, seine bzw. ihre Inbetriebnahme nicht erlauben oder es bzw. sie nicht zulassen lassen, bevor die Übereinstimmung hergestellt ist. Ist er der Auffassung, dass das Fahrzeug, System, Bauteil, die selbständige technische Einheit, das Teil oder die Ausrüstung eine ernste Gefahr darstellt, unterrichtet er den Hersteller sowie die Marktüberwachungsbehörden davon. Bei typgenehmigten Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten unterrichtet er auch die Genehmigungsbehörde, die die Typgenehmigung erteilt hat.
4. Der Einführer gibt seinen Namen, seinen eingetragenen Handelsnamen oder seine eingetragene Handelsmarke und seine Kontaktanschrift auf dem Fahrzeug, System, Bauteil, der selbständigen technischen Einheit, dem Teil oder der Ausrüstung selbst oder, wenn dies nicht möglich ist, auf der Verpackung oder in den dem System, Bauteil, der selbständigen technischen Einheit, dem Teil oder der Ausrüstung beigelegten Unterlagen an.
5. Der Einführer stellt sicher, dass dem Fahrzeug, System, Bauteil oder der selbständigen technischen Einheit die gemäß Artikel 63 erforderlichen Anleitungen und Informationen in der Amtssprache oder den Amtssprachen der betreffenden Mitgliedstaaten beigelegt sind.
6. Zum Schutz der Gesundheit und Sicherheit der Verbraucher geht der Einführer Beschwerden und Rückrufen in Bezug auf Fahrzeuge, Systeme, Bauteile, selbständige technische Einheiten oder Teile und Ausrüstung, die er in Verkehr gebracht hat, nach und führt darüber ein Verzeichnis; darüber hinaus hält er seine Händler über diese Überwachung auf dem Laufenden.

#### *Artikel 15*

*Pflichten von Einführern in Bezug auf ihre Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten, die nicht konform sind, oder in Bezug auf ihre Fahrzeuge, Systeme, Bauteile, selbständigen technischen Einheiten oder Teile und Ausrüstung, die eine ernste Gefahr darstellen*

1. Wenn ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbständige technische Einheit vom Einführer in Verkehr gebracht wurde, das bzw. die nicht dieser Verordnung entspricht, ergreift der Einführer unverzüglich die geeigneten Maßnahmen, um die Übereinstimmung dieses Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder dieser selbständigen technischen Einheit herzustellen oder es/sie gegebenenfalls vom Markt zurückzunehmen oder es/sie zurückzurufen.
2. Wenn ein Fahrzeug, ein System, ein Bauteil, eine selbständige technische Einheit, ein Teil oder eine Ausrüstung eine ernste Gefahr darstellt, unterrichtet der Einführer unverzüglich und ausführlich den Hersteller und die Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen das Fahrzeug, das

System, das Bauteil, die selbständige technische Einheit, das Teil oder die Ausrüstung in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen wurde, über die ernste Gefahr.

Der Einführer unterrichtet ferner die Genehmigungs- und die Marktüberwachungsbehörde über die getroffenen Maßnahmen und macht dabei ausführliche Angaben, insbesondere über die ernste Gefahr und die vom Hersteller getroffenen Abhilfemaßnahmen.

3. Der Einführer hält zehn Jahre lang nach dem Inverkehrbringen eines Fahrzeugs und fünf Jahre lang nach dem Inverkehrbringen eines Systems, Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit eine Abschrift der Übereinstimmungsbescheinigung für die Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden bereit und stellt sicher, dass diesen Behörden die Beschreibungsunterlagen gemäß Artikel 24 Absatz 4 auf Verlangen vorlegt werden können.
4. Der Einführer händigt einer nationalen Behörde auf deren begründetes Verlangen hin alle Informationen und Unterlagen in einer für die betreffende Behörde leicht verständlichen Sprache aus, die für den Nachweis der Übereinstimmung des Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder der selbständigen technischen Einheit erforderlich sind. Der Einführer kooperiert mit einer nationalen Behörde auf deren begründetes Verlangen hin bei allen Maßnahmen gemäß Artikel 20 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 zur Abwendung von Risiken, die mit dem Fahrzeug, System, Bauteil, der selbständigen technischen Einheit, dem Teil oder der Ausrüstung verbunden sind, die er auf dem Markt bereitgestellt hat.

#### *Artikel 16 Pflichten der Händler*

Bevor ein Händler ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbständige technische Einheit auf dem Markt bereitstellt, zulassen lässt oder in Betrieb nimmt, prüft er nach, ob das Fahrzeug, System, Bauteil oder die selbständige technische Einheit mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Schild oder dem Typgenehmigungszeichen versehen ist, ob die nach Artikel 63 erforderlichen Unterlagen, die Gebrauchsanleitung und die Sicherheitsinformationen in der Amtssprache oder den Amtssprachen des jeweiligen Mitgliedstaates beigefügt sind und ob der Einführer und der Hersteller die Anforderungen von Artikel 11 Absatz 7 bzw. Artikel 14 Absatz 4 erfüllt haben.

#### *Artikel 17 Pflichten von Händlern in Bezug auf ihre Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten, die nicht konform sind, oder in Bezug auf ihre Fahrzeuge, Systeme, Bauteile, selbständigen technischen Einheiten oder Teile und Ausrüstung, die eine ernste Gefahr darstellen*

1. Ist ein Händler der Auffassung, dass ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbständige technische Einheit nicht mit den Anforderungen dieser Verordnung übereinstimmt, darf er dieses Fahrzeug, System, Bauteil oder diese selbständige technische Einheit nicht auf dem Markt bereitstellen, zulassen lassen oder in Betrieb nehmen, bis die Übereinstimmung hergestellt ist.

2. Ist ein Händler der Auffassung, dass ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbständige technische Einheit, das/die er auf dem Markt bereitgestellt hat, nicht dieser Verordnung entspricht, so unterrichtet er davon den Hersteller oder den Einführer, damit sichergestellt wird, dass gemäß Artikel 12 Absatz 1 oder Artikel 15 Absatz 1 die geeigneten Maßnahmen ergriffen werden, die erforderlich sind, um die Übereinstimmung dieses Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder dieser selbständigen technischen Einheit herzustellen oder es/sie gegebenenfalls vom Markt zurückzunehmen oder zurückzurufen.
3. Wenn das Fahrzeug, das System, das Bauteil, die selbständige technische Einheit, das Teil oder die Ausrüstung eine ernste Gefahr darstellt, unterrichtet der Händler unverzüglich und ausführlich den Hersteller und die Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden der Mitgliedstaaten, in denen das Fahrzeug, das System, das Bauteil, die selbständige technische Einheit, das Teil oder die Ausrüstung auf dem Markt bereitgestellt oder in Betrieb genommen wurde, über die ernste Gefahr. Der Händler unterrichtet diese ferner über die getroffenen Maßnahmen und macht dabei ausführliche Angaben, insbesondere über die ernste Gefahr und die vom Hersteller getroffenen Abhilfemaßnahmen.
4. Der Händler kooperiert mit einer nationalen Behörde auf deren begründetes Verlangen hin bei allen Maßnahmen gemäß Artikel 20 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 zur Abwendung von Risiken, die mit dem Fahrzeug, System, Bauteil, der selbständigen technischen Einheit, dem Teil oder der Ausrüstung verbunden sind, das/die er auf dem Markt bereitgestellt hat.

#### *Artikel 18*

##### *Fälle, in denen die Pflichten des Herstellers auch für Einführer und Händler gelten*

Ein Einführer oder Händler gilt als Hersteller für die Zwecke dieser Verordnung und unterliegt den Pflichten der Hersteller gemäß den Artikeln 8, 11 und 12, wenn er ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbständige technische Einheit unter seinem eigenen Namen oder seiner eigenen Marke auf dem Markt bereitstellt, zulassen lässt oder für dessen/deren Inbetriebnahme verantwortlich ist oder ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbständige technische Einheit so verändert, dass es/sie die geltenden Anforderungen möglicherweise nicht mehr erfüllt.

#### *Artikel 19*

##### *Identifizierung der Wirtschaftsteilnehmer*

Die Wirtschaftsteilnehmer stellen auf Verlangen einer Genehmigungsbehörde oder einer Marktaufsichtsbehörde zehn Jahre lang nach Inverkehrbringen eines Fahrzeugs und fünf Jahre lang nach Inverkehrbringen eines Systems, Bauteils, einer selbständigen technischen Einheit, eines Teiles oder einer Ausrüstung folgende Angaben bereit:

- (a) die Identität jedes Wirtschaftsteilnehmers, von dem sie ein Fahrzeug, System, Bauteil, eine selbständige technische Einheit, ein Teil oder eine Ausrüstung bezogen haben;
- (b) die Identität jedes Wirtschaftsteilnehmers, an den sie ein Fahrzeug, System, Bauteil, eine selbständige technische Einheit, ein Teil oder eine Ausrüstung geliefert haben.

## **KAPITEL III**

### **VERFAHREN FÜR DIE EU-TYPPGENEHMIGUNG**

#### *Artikel 20*

#### *Verfahren für die EU-Typgenehmigung*

1. Bei der Beantragung einer Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung kann der Hersteller zwischen den folgenden Verfahren wählen:
  - (a) Mehrphasen-Typgenehmigung
  - (b) Einphasen-Typgenehmigung
  - (c) gemischte Typgenehmigung

Ferner kann der Hersteller für ein unvollständiges oder vervollständigtes Fahrzeug die Mehrstufen-Typgenehmigung wählen.

2. Für die Typgenehmigung eines Systems, eines Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit kommt nur die Einphasen-Typgenehmigung zur Anwendung.
3. Die Mehrstufen-Typgenehmigung wird für einen Typ eines unvollständigen oder vervollständigten Fahrzeugs erteilt, das auf seinem Fertigungsstand mit den Angaben in der in Artikel 22 vorgesehenen Beschreibungsmappe übereinstimmt und den technischen Anforderungen der in Anhang IV aufgeführten einschlägigen Durchführungsrechtsakte entspricht.

Die Mehrstufen-Typgenehmigung gilt auch für vollständige Fahrzeuge, die nach ihrer Vervollständigung von einem anderen Hersteller umgerüstet oder verändert werden.

4. Die EU-Typgenehmigung für die letzte Fertigungsstufe wird erst erteilt, nachdem die Genehmigungsbehörde festgestellt hat, dass das in der letzten Fertigungsstufe typgenehmigte Fahrzeug zum Zeitpunkt der Genehmigung alle geltenden technischen Anforderungen erfüllt. Dies umfasst eine Dokumentenkontrolle aller Anforderungen, die von einer in einem mehrstufigen Verfahren erteilten EU-Typgenehmigung für ein unvollständiges Fahrzeug abgedeckt werden, auch wenn diese für eine andere Fahrzeugklasse erteilt wird.
5. Die Wahl der in Absatz 1 aufgeführten Typgenehmigung berührt nicht die geltenden materiellen Anforderungen, die der genehmigte Fahrzeugtyp zu dem Zeitpunkt erfüllen muss, zu dem die Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung erteilt wird.
6. Die Mehrstufen-Typgenehmigung kann auch von einem einzelnen Hersteller in Anspruch genommen werden, sofern sie nicht dazu benutzt wird, die Anforderungen zu umgehen, die für in einer Stufe hergestellte Fahrzeuge gelten. Von einem einzelnen Hersteller hergestellte Fahrzeuge gelten im Sinne der Artikel 39, 40 und 47 dieser Verordnung nicht als in mehreren Stufen hergestellt.

*Artikel 21*  
*Antrag auf Erteilung einer EU-Typgenehmigung*

1. Der Hersteller reicht bei der Genehmigungsbehörde einen Antrag auf eine EU-Typgenehmigung und die in Artikel 22 genannte Beschreibungsmappe ein.
2. Für ein und denselben Typ eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit kann nur ein einziger Antrag in nur einem einzigen Mitgliedstaat eingereicht werden.
3. Für jedes zu genehmigende Fahrzeug, System, Bauteil oder jede zu genehmigende selbständige technische Einheit ist ein gesonderter Antrag einzureichen.

*Artikel 22*  
*Beschreibungsmappe*

1. Die Beschreibungsmappe gemäß Artikel 21 Absatz 1 enthält Folgendes:
  - (a) einen Beschreibungsbogen entsprechend dem Muster in Anhang I für die Einphasen-Typgenehmigung oder die gemischte Typgenehmigung bzw. entsprechend dem Muster in Anhang III für die Mehrphasen-Typgenehmigung
  - (b) alle Daten, Zeichnungen, Fotos und sonstigen maßgeblichen Informationen
  - (c) für Fahrzeuge die Angabe des oder der gewählten Verfahren nach Artikel 20 Absatz 1
  - (d) alle zusätzlichen Informationen, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Antragsverfahrens angefordert werden
2. Die Beschreibungsmappe wird in dem von der Kommission bereitzustellenden elektronischen Format vorgelegt, kann aber auch auf Papier geliefert werden.
3. Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 88 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Anhänge I und III zur Berücksichtigung technischer und rechtlicher Entwicklungen dadurch zu ändern, dass sie das Muster für den Beschreibungsbogen, einschließlich eines in Absatz 2 erwähnten harmonisierten elektronischen Formats, aktualisiert.

*Artikel 23*  
*Zusätzliche Angaben, die bei Anträgen auf  
bestimmte EU-Typgenehmigungen bereitzustellen sind*

1. Ein Antrag auf Mehrphasen-Typgenehmigung umfasst neben der Beschreibungsmappe nach Artikel 22 sämtliche EU-Typgenehmigungsbogen einschließlich der Prüfberichte, die gemäß den in Anhang IV aufgeführten jeweils anwendbaren Rechtsakten erforderlich sind.

Im Falle eines Antrags auf Erteilung einer Typgenehmigung für ein System, ein Bauteil oder eine selbständige technische Einheit gemäß den in Anhang IV aufgeführten anwendbaren Rechtsakten hat die Genehmigungsbehörde Zugang zu

der Beschreibungsmappe, bis die Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung entweder erteilt oder versagt worden ist.

2. Ein Antrag auf eine gemischte Typgenehmigung umfasst neben der Beschreibungsmappe nach Artikel 22 sämtliche EU-Typgenehmigungsbogen einschließlich der Prüfberichte, die gemäß den in Anhang IV aufgeführten jeweils anwendbaren Rechtsakten erforderlich sind.

Anträgen für Systeme, für die keine EU-Typgenehmigung vorgelegt worden ist, sind neben der in Artikel 22 genannten Beschreibungsmappe die in Anhang I aufgeführten Angaben beizufügen, die während der Fahrzeuggenehmigungsphase für die Genehmigung jener Systeme erforderlich sind, sowie anstelle des EU-Typgenehmigungsbogens ein Prüfbericht.

3. Einem Antrag auf eine Mehrstufen-Typgenehmigung müssen folgende Informationen beiliegen:
  - (a) in der ersten Stufe diejenigen Teile der Beschreibungsmappe und diejenigen EU-Typgenehmigungsbogen, die den Fertigungsstand des Basisfahrzeugs betreffen
  - (b) in der zweiten und jeder weiteren Stufe diejenigen Teile der Beschreibungsmappe und diejenigen EU-Typgenehmigungsbogen, die die gegenwärtige Fertigungsstufe betreffen, sowie eine Kopie des EU-Typgenehmigungsbogens für das Fahrzeug, der für die vorangegangene Baustufe ausgestellt wurde, sowie ausführliche Angaben zu allen Änderungen oder Ergänzungen, die vom Hersteller am Fahrzeug vorgenommen wurden

Die Angaben nach den Buchstaben a oder b können gemäß Artikel 22 Absatz 2 gemacht werden.

4. Die Typgenehmigungsbehörde und der technische Dienst erhalten Zugang zur Software und zu den Algorithmen des Fahrzeugs.

Die Genehmigungsbehörde kann ferner vom Hersteller unter Angabe von Gründen zusätzliche Informationen anfordern, die für eine Entscheidung über die erforderlichen Prüfungen notwendig sind oder die die Durchführung dieser Prüfungen erleichtern.

## **KAPITEL IV DURCHFÜHRUNG DER VERFAHREN FÜR DIE EU- TYPGENEHMIGUNG**

### *Artikel 24*

#### *Allgemeine Bestimmungen für die Durchführung der Verfahren für die EU-Typgenehmigung*

1. Für jedes Fahrzeug, System, Bauteil oder für jede selbständige technische Einheit darf nur eine EU-Typgenehmigung ausgestellt werden.

2. Nachdem eine Genehmigungsbehörde einen Antrag gemäß Artikel 21 erhalten hat, erteilt sie eine EU-Typgenehmigung erst nach Nachprüfung sämtlicher folgender Punkte:
  - (a) der in Artikel 29 genannten Modalitäten für die Übereinstimmung der Produktion
  - (b) dass für den Typ des betreffenden Fahrzeugs, Systems oder Bauteils bzw. der betreffenden selbständigen technischen Einheit noch keine Typgenehmigung ausgestellt worden ist
  - (c) dass der Typ eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit die anwendbaren Anforderungen erfüllt
  - (d) bei Gesamtfahrzeug-Typgenehmigungen nach dem Mehrphasen-, Mehrstufen- und dem gemischten Verfahren prüft die Genehmigungsbehörde gemäß Artikel 20 Absatz 4 nach, dass die Systeme, Bauteile und selbständigen technischen Einheiten mit gesonderten Typgenehmigungen entsprechend den Anforderungen versehen sind, die zum Zeitpunkt der Erteilung der Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung anzuwenden waren

3. Es kommen die Verfahren für die EU-Typgenehmigungen nach Anhang V und für Mehrstufen-Typgenehmigungen nach Anhang XVII zur Anwendung.

Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 88 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Anhang V zur Berücksichtigung technischer und rechtlicher Entwicklungen dadurch zu ändern, dass sie die Verfahren für die EU-Typgenehmigung und Anhang XVII hinsichtlich der Mehrstufen-Typgenehmigung aktualisiert.

4. Die Genehmigungsbehörde stellt einen Satz Beschreibungsunterlagen zusammen; er besteht aus der in Artikel 22 genannten Beschreibungsmappe mit den Prüfberichten und allen anderen Unterlagen, die der technische Dienst oder die Genehmigungsbehörde der Mappe in Ausübung ihrer Aufgaben hinzugefügt haben.

Der Satz Beschreibungsunterlagen muss einen Index umfassen, in dem eindeutig alle Seiten und das Format einer jeden Unterlage angegeben sind und die Verwaltung der EU-Typgenehmigung im Zeitablauf aufgezeichnet ist.

Die Genehmigungsbehörde hält die Beschreibungsunterlagen nach dem Ende der Gültigkeit der betreffenden EU-Typgenehmigung zehn Jahre lang bereit.

5. Die Genehmigungsbehörde versagt die Erteilung der EU-Typgenehmigung, wenn sie zu der Ansicht gelangt ist, dass ein Typ eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit zwar die anwendbaren Anforderungen erfüllt, aber eine ernste Gefahr für die Sicherheit darstellt oder die Umwelt oder die öffentliche Gesundheit ernsthaft schädigen könnte. 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.

6. Gemäß Artikel 20 Absätze 4 und 5 versagt die Typgenehmigungsbehörde bei Mehrphasen-, gemischten und Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahren die Erteilung einer EU-Typgenehmigung, wenn sie feststellt, dass Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten die Anforderungen dieser Verordnung oder der in Anhang IV aufgeführten Rechtsakte nicht erfüllen.

Die Genehmigungsbehörde ersucht die Genehmigungsbehörden, die die Systeme, Bauteile oder technischen Einheiten genehmigt haben, gemäß Artikel 54 Absatz 2 zu verfahren.

#### *Artikel 25*

#### *Meldung der ausgestellten, geänderten, versagten und entzogenen EU-Typgenehmigungen*

1. Die Genehmigungsbehörde übermittelt den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten und der Kommission für jeden Typ eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit, für den sie eine Genehmigung erteilt hat, innerhalb eines Monats nach der Ausgabe oder Änderung des EU-Typgenehmigungsbogens eine Kopie des EU-Typgenehmigungsbogens einschließlich seiner Anlagen und der in Artikel 23 erwähnten Prüfberichte. Der Versand der Kopie erfolgt mittels eines gemeinsamen sicheren elektronischen Austauschsystems oder in Form einer sicheren elektronischen Datei.
2. Die Genehmigungsbehörde übermittelt den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten und der Kommission alle drei Monate eine Liste der EU-Typgenehmigungen für Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die sie im vorangegangenen Dreimonatszeitraum erteilt, geändert, versagt oder entzogen hat. Diese Liste enthält die in Anhang XIV genannten Angaben.
3. Die Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, übermittelt auf Verlangen einer Genehmigungsbehörde eines anderen Mitgliedstaats oder der Kommission dieser mittels eines gemeinsamen sicheren elektronischen Austauschsystems oder in Form einer sicheren elektronischen Datei innerhalb eines Monats nach Eingang des Ersuchens eine Kopie des angeforderten EU-Typgenehmigungsbogens mit den zugehörigen Anlagen.
4. Die Genehmigungsbehörde unterrichtet die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten und die Kommission unverzüglich über jede Versagung und jeden Entzug einer EU-Typgenehmigung sowie über die Gründe hierfür.
5. Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 88 delegierte Rechtsakte zu erlassen, indem sie das Muster für die Meldung ausgestellter, geänderter, versagter oder entzogener EU-Typgenehmigungen für Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten aktualisiert.

#### *Artikel 26*

#### *EU-Typgenehmigungsbogen*

1. Der EU-Typgenehmigungsbogen enthält Folgendes in Form von Anlagen:

- (a) die Beschreibungsunterlagen nach Artikel 24 Absatz 4
  - (b) im Falle einer Typgenehmigung eines Systems, Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit die gemäß den in Artikel 28 Absatz 1 aufgeführten Durchführungsrechtsakten erforderlichen Prüfberichte oder im Falle einer Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung die Anlage mit den Prüfergebnissen
  - (c) die Namen und Unterschriftsproben der zur Unterzeichnung von Übereinstimmungsbescheinigungen berechtigten Personen sowie die Angabe ihrer Stellung im Unternehmen
  - (d) im Falle einer Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung ein ausgefülltes Exemplar der Übereinstimmungsbescheinigung
2. Der EU-Typgenehmigungsbogen wird gemäß dem Muster in Anhang VI ausgestellt und gemäß dem harmonisierten System in Anhang VII nummeriert. Die Anlage mit den Prüfergebnissen wird gemäß dem Muster in Anhang VIII erstellt. Diese Unterlagen müssen in einem elektronischen Format verfügbar sein.

Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 88 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Anhänge VI, VII und VIII zur Berücksichtigung technischer und rechtlicher Entwicklungen dadurch zu ändern, dass sie die Muster für den Typgenehmigungsbogen, dessen Nummerierungssystem bzw. die Anlage mit den Prüfergebnissen, einschließlich der jeweiligen elektronischen Formate, aktualisiert.

3. Für jeden Typ eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit 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 Hersteller den ausgefüllten Typgenehmigungsbogen und seine Anlagen unverzüglich ausstellen
4. Bei EU-Typgenehmigungen, deren Gültigkeit gemäß den Artikeln 37 und 41 sowie Anhang IV Teil III beschränkt worden ist oder für die bestimmte Bestimmungen dieser Verordnung oder der in Anhang IV genannten Durchführungsrechtsakte nicht gelten, sind im EU-Typgenehmigungsbogen diese Beschränkungen bzw. die jeweiligen nicht geltenden Bestimmungen anzugeben.
5. Wählt der Fahrzeughersteller das gemischte Typgenehmigungsverfahren, so trägt die Genehmigungsbehörde in den Beschreibungsunterlagen die Angaben in die Prüfberichte ein, die gemäß den in Artikel 28 Absatz 1 genannten Durchführungsrechtsakten für Systeme, Bauteile oder selbständige technische Einheiten, zu denen keine EU-Typgenehmigungsbogen vorliegen, erforderlich sind.
6. Entscheidet sich der Fahrzeughersteller für das Verfahren der Einphasen-Typgenehmigung, fügt die Typgenehmigungsbehörde dem EU-

Typgenehmigungsbogen als Anlage eine Aufstellung der maßgeblichen Durchführungsrechtsakte gemäß dem Muster in der Anlage zu Anhang VI bei.

#### *Artikel 27*

##### *Spezifische Bestimmungen für EU-Typgenehmigungen für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten*

1. Die EU-Typgenehmigung wird für ein System, ein Bauteil oder eine selbständige technische Einheit erteilt, das bzw. die mit den Angaben in der in Artikel 22 vorgesehenen Beschreibungsmappe übereinstimmt und den technischen Anforderungen der in Anhang IV aufgeführten einschlägigen Rechtsakte entspricht.
2. Werden Bauteile oder selbständige technische Einheiten – auch solche, die zur Reparatur oder Wartung eines Fahrzeugs bestimmt sind – zugleich von einer System-Typgenehmigung in Bezug auf ein Fahrzeug erfasst, so ist für sie keine zusätzliche Typgenehmigung für ein Bauteil oder eine selbständige technische Einheit erforderlich, sofern dies in den in Anhang IV aufgeführten einschlägigen Rechtsakten nicht ausdrücklich vorgesehen ist.
3. Wenn ein Bauteil oder eine selbständige technische Einheit nur in Verbindung mit anderen Teilen des Fahrzeugs seine/ihre Funktion erfüllen kann oder nur in Verbindung mit anderen Teilen des Fahrzeugs ein besonderes Merkmal aufweist und daher die Einhaltung der Anforderungen nur dann geprüft werden kann, wenn das Bauteil oder die selbständige technische Einheit in Verbindung mit diesen anderen Fahrzeugteilen betrieben wird, wird der Geltungsbereich der EU-Typgenehmigung für das Bauteil oder die selbständige technische Einheit entsprechend eingeschränkt.

In diesem Fall muss der EU-Typgenehmigungsbogen Angaben zu etwaigen Beschränkungen für die Verwendung des Bauteils oder der selbständigen technischen Einheit und zu besonderen Vorschriften für deren Einbau in ein Fahrzeug enthalten.

Wird das Bauteil oder die selbständige technische Einheit in ein Fahrzeug eingebaut, prüft die Genehmigungsbehörde zum Zeitpunkt der Genehmigung des Fahrzeugs die Einhaltung der anwendbaren Beschränkungen für die Verwendung oder der Einbauvorschriften nach.

#### *Artikel 28*

##### *Für die EU-Typgenehmigung erforderliche Prüfungen*

1. Die Einhaltung der technischen Anforderungen dieser Verordnung und in den in Anhang IV aufgeführten Durchführungsrechtsakten wird durch geeignete Prüfungen nachgewiesen, die gemäß den maßgeblichen Durchführungsrechtsakten in Anhang IV von benannten technischen Diensten durchgeführt werden.
2. Der Hersteller stellt der Genehmigungsbehörde die Fahrzeuge, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten zur Verfügung, die gemäß den in Anhang IV aufgeführten einschlägigen Rechtsakten für die Durchführung der vorgeschriebenen Prüfungen notwendig sind.

3. Die erforderlichen Prüfungen werden an den Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten durchgeführt, die für den Typ, für den eine Genehmigung erteilt werden soll, repräsentativ sind.
4. Auf Antrag des Herstellers und mit Zustimmung der Typgenehmigungsbehörde können virtuelle Prüfmethode anstelle der in Absatz 1 aufgeführten Prüfverfahren gemäß Anhang XVI verwendet werden.
5. Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 88 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Anhang XVI zur Berücksichtigung technischer und rechtlicher Entwicklungen dadurch zu ändern, dass sie die Liste der Durchführungsrechtsakte, in Bezug auf welche ein Hersteller oder ein technischer Dienst virtuelle Prüfmethode verwenden darf, und die besonderen Bedingungen für den Einsatz virtueller Prüfmethode aktualisiert.

*Artikel 29*  
*Übereinstimmung der Produktion*

1. Die Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, ergreift gemäß Anhang X die notwendigen Maßnahmen, um – erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten – nachzuprüfen, ob geeignete Vorkehrungen getroffen wurden, um sicherzustellen, dass der Hersteller die Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ herstellt.
2. Eine Genehmigungsbehörde, die eine Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung erteilt hat, prüft anhand einer statistisch aussagekräftigen Zahl von Stichproben von Fahrzeugen und Übereinstimmungsbescheinigungen, ob diese den Artikeln 34 und 35 entsprechen und ob die Angaben in den Übereinstimmungsbescheinigungen korrekt sind.
3. Die Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, ergreift die notwendigen Maßnahmen, um – erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten – nachzuprüfen, ob die Vorkehrungen nach den Absätzen 1 und 2 weiterhin angemessen sind, damit die hergestellten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten weiterhin mit dem genehmigten Typ übereinstimmen und die Übereinstimmungsbescheinigungen weiterhin den Artikeln 34 und 35 entsprechen.
4. Um nachzuprüfen, dass die Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten dem genehmigten Typ entsprechen, führt die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, an Proben, die in den Betriebsstätten des Herstellers einschließlich seiner Fertigungsstätten entnommen wurden, jede Kontrolle oder Prüfung durch, die für die EU-Typgenehmigung erforderlich ist.
5. Hat eine Genehmigungsbehörde eine EU-Typgenehmigung erteilt und festgestellt, dass der Hersteller die Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten nicht mehr in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ herstellt oder dass die Übereinstimmungsbescheinigungen den Artikeln 34 und 35 trotz Fortsetzung der Produktion nicht mehr entsprechen, ergreift sie die erforderlichen

Maßnahmen, um sicherzustellen, dass das Verfahren für die Übereinstimmung der Produktion ordnungsgemäß befolgt wird, oder sie entzieht die Typgenehmigung.

6. Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 88 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Anhang X zur Berücksichtigung technischer und rechtlicher Entwicklungen dadurch zu ändern, dass sie die Verfahren für die Übereinstimmung der Produktion aktualisiert.

#### *Artikel 30*

#### *Nationale Gebührenordnung zur Deckung der Kosten für Typgenehmigungen und die Marktüberwachung*

1. Die Mitgliedstaaten erlassen eine nationale Gebührenordnung zur Deckung der Kosten ihrer Typgenehmigungs- und Marktüberwachungstätigkeiten sowie der Typgenehmigungsprüfungen und der Prüfungen und Kontrollen für die Übereinstimmung der Produktion, die die von ihnen benannten technischen Dienste durchführen.
2. Diese nationalen Gebühren werden bei den Herstellern erhoben, die im betreffenden Mitgliedstaat eine Typgenehmigung beantragt haben. Die Gebühren werden nicht unmittelbar von den technischen Diensten erhoben.
3. Die nationale Gebührenordnung deckt ferner die Kosten der Kontrollen und Prüfungen, die die Kommission nach Artikel 9 zur Nachprüfung der Einhaltung der Vorschriften durchführt. Diese Beiträge stellen nach Artikel 21 Absatz 4 der Haushaltsordnung<sup>26</sup> externe zweckgebundene Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Union dar.
4. Die Mitgliedstaaten teilen den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission die Einzelheiten ihrer nationalen Gebührenordnung mit. Die erste Mitteilung erfolgt am *[Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung + 1 Jahr]*. Die darauffolgenden Aktualisierungen dieser nationalen Gebührenordnungen werden den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission jährlich mitgeteilt.
5. Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, um den in Absatz 3 erwähnten Zuschlag auf die in Absatz 1 genannten nationalen Gebühren festzulegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Überprüfungsverfahren in Artikel 87 Absatz 2 erlassen.

---

<sup>26</sup> Verordnung (EU, EURATOM) Nr. 966/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2015 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1605/2002 des Rates (ABl. L 298 vom 26.10.2012, S. 1-96).

## **KAPITEL V**

### **ÄNDERUNGEN UND ERWEITERUNGEN VON EU-TYPGENEHMIGUNGEN**

#### *Artikel 31*

##### *Allgemeine Bestimmungen über Änderungen und Erweiterungen von EU-Typgenehmigungen*

1. Der Hersteller unterrichtet die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, unverzüglich über jede Änderung der Angaben in den Beschreibungsunterlagen.

Die Genehmigungsbehörde entscheidet, ob diese Änderung durch eine Änderung der EU-Typgenehmigung in Form von deren Revision oder Erweiterung gemäß dem Verfahren des Artikels 32 zu erfassen ist, oder ob für sie eine neue Typgenehmigung erforderlich ist.

2. Ein solcher Änderungsantrag wird ausschließlich bei der Genehmigungsbehörde eingereicht, die die ursprüngliche EU-Typgenehmigung erteilt hat.
3. Stellt die Genehmigungsbehörde fest, dass für eine Änderung Kontrollen oder Prüfungen wiederholt werden müssen, so unterrichtet sie den Hersteller entsprechend.
4. Stellt die Genehmigungsbehörde auf der Grundlage der in Absatz 3 genannten Kontrollen oder Prüfungen fest, dass die Anforderungen für die EU-Typgenehmigungen weiterhin erfüllt sind, kommen die Verfahren des Artikels 32 zur Anwendung.
5. Gelangt die Typgenehmigungsbehörde zu der Ansicht, dass die Änderungen der in den Beschreibungsunterlagen verzeichneten Einzelangaben so wesentlich sind, dass sie durch eine Erweiterung der bestehenden Typgenehmigung nicht erfasst werden können, versagt sie die Änderung der EU-Typgenehmigung und fordert den Hersteller auf, eine neue EU-Typgenehmigung zu beantragen.

#### *Artikel 32*

##### *Revisionen und Erweiterungen von EU-Typgenehmigungen*

1. Die Änderung wird als „Revision“ bezeichnet, wenn die Genehmigungsbehörde befindet, dass der betreffende Typ eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit trotz der Änderung der in den Beschreibungsunterlagen verzeichneten Einzelangaben weiterhin den für diesen Typ anwendbaren Anforderungen entspricht und folglich keine Kontrollen oder Prüfungen wiederholt zu werden brauchen.

In diesem Fall gibt die Genehmigungsbehörde, soweit erforderlich, unverzüglich alle revidierten Seiten der Beschreibungsunterlagen heraus und kennzeichnet sie auf leicht ersichtliche Weise mit der Art der Änderung und dem Datum der Neuausgabe, oder sie gibt eine konsolidierte und aktualisierte Fassung der

Beschreibungsunterlagen mit einer ausführlichen Beschreibung der Änderungen heraus.

2. Eine Änderung wird als „Erweiterung“ bezeichnet, wenn die Genehmigungsbehörde befindet, dass sich in den Beschreibungsunterlagen vermerkte Angaben geändert haben und wenn eine folgenden Bedingungen gegeben ist:
  - (a) es sind weitere Kontrollen und Prüfungen erforderlich, um nachzuprüfen, ob die Anforderungen, die der bestehenden Typgenehmigung zugrunde liegen, nach wie vor erfüllt sind
  - (b) es sind Angaben im EU-Typgenehmigungsbogen, außer in den zugehörigen Anlagen, geändert worden
  - (c) auf den genehmigten Typ eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit finden neue Anforderungen gemäß einem der in Anhang IV aufgeführten Rechtsakte Anwendung

Im Fall einer Erweiterung stellt die Genehmigungsbehörde unverzüglich 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 Neuausstellung und der Gültigkeit müssen auf diesem Genehmigungsbogen klar angegeben sein.

3. Anlässlich der Herausgabe geänderter Seiten oder einer konsolidierten, aktualisierten Fassung ist das Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen ebenfalls so zu ändern, dass daraus das Datum der jüngsten Erweiterung oder Revision oder das Datum der jüngsten Konsolidierung der aktualisierten Fassung ersichtlich ist.
4. Sind die neuen, in Absatz 2 Buchstabe c genannten Anforderungen unter technischen Gesichtspunkten für den Fahrzeugtyp nicht von Belang oder betreffen sie eine andere Fahrzeugklasse als die, zu der das Fahrzeug gehört, so ist keine Erweiterung der Typgenehmigung für den Fahrzeugtyp erforderlich.

### *Artikel 33 Erlöschen der Gültigkeit*

1. Typgenehmigungen für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten werden für eine Frist von fünf Jahren ohne die Möglichkeit der Verlängerung erteilt. Das Datum des Erlöschens wird auf dem Typgenehmigungsbogen angegeben. Nach dem Erlöschen der Typgenehmigung kann diese nur erneuert werden, wenn die Genehmigungsbehörde nachgeprüft hat, dass der Typ eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit sämtliche Anforderungen der einschlägigen Durchführungsrechtsakte für neue Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten dieses Typs erfüllt.
2. Eine EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge verliert ihre Gültigkeit vor dem Datum ihres Erlöschens in jedem der folgenden Fälle:

- (a) wenn für das Bereitstellen auf dem Markt, die Zulassung oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen neue, auf den Fahrzeugtyp anwendbare Anforderungen verbindlich werden und die Typgenehmigung nicht gemäß Artikel 32 Absatz 2 Buchstabe c erweitert werden kann
  - (b) wenn die Herstellung von Fahrzeugen in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ freiwillig und dauerhaft beendet wird
  - (c) wenn die Gültigkeit der Typgenehmigung aufgrund einer der Beschränkungen in Artikel 37 Absatz 6 erlischt
  - (d) wenn die Typgenehmigung gemäß Artikel 29 Absatz 5 oder Artikel 53 Absatz 1 entzogen wurde
  - (e) wenn sich herausstellt, dass die Typgenehmigungen auf falschen Erklärungen, gefälschten Prüfergebnissen oder darauf beruht, dass Daten zurückgehalten wurden, die zur Versagung der Typgenehmigung geführt hätten
3. Wird nur die Typgenehmigung für eine Variante innerhalb eines Fahrzeugtyps oder nur eine Version innerhalb einer Variante ungültig, so wird die EU-Typgenehmigung des jeweiligen Fahrzeugtyps nur für die betroffene Variante oder Version ungültig.
  4. Wird die Produktion eines bestimmten Typ eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit dauerhaft eingestellt, muss der Hersteller die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung für diesen Typ eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit erteilt hat, davon unverzüglich in Kenntnis setzen.

Innerhalb eines Monats nach Erhalt einer Mitteilung nach Unterabsatz 1 unterrichtet die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung für den Typ eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit erteilt hat, die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten entsprechend.

5. Wenn eine EU-Typgenehmigung für einen Typ eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit bald ungültig wird, setzt der Hersteller die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, davon unverzüglich in Kenntnis.
6. Nach Erhalt der Meldung durch den Hersteller teilt die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten und der Kommission unverzüglich alle sachdienlichen Angaben über die Bereitstellung auf dem Markt, die Zulassung bzw. die Inbetriebnahme von Fahrzeugen mit.

In dieser Mitteilung sind für das letzte hergestellte Fahrzeug das Datum der Herstellung und die Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) im Sinne von Artikel 2 der Verordnung (EU) Nr. 19/2011 der Kommission<sup>27</sup> anzugeben.

---

<sup>27</sup> Verordnung (EU) Nr. 19/2011 der Kommission über die Typgenehmigung des gesetzlich vorgeschriebenen Fabriksschildes und der Fahrzeug-Identifizierungsnummer für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und

## KAPITEL VI

# ÜBEREINSTIMMUNGSBESCHEINIGUNG UND KENNZEICHNUNG

### *Artikel 34*

#### *Allgemeine Bestimmungen über die Übereinstimmungsbescheinigung*

1. Der Hersteller stellt für jedes vollständige, unvollständige oder vervollständigte Fahrzeug, das in Übereinstimmung mit dem genehmigten Fahrzeugtyp hergestellt wurde, eine Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform aus und legt sie dem Fahrzeug bei.

Die Übereinstimmungsbescheinigung wird dem Käufer kostenlos zusammen mit dem Fahrzeug ausgehändigt. Ihre Aushändigung darf nicht von einer ausdrücklichen Aufforderung oder von der Vorlage zusätzlicher Informationen beim Hersteller abhängig gemacht werden.

Der Hersteller stellt dem Fahrzeughalter in den zehn Jahren nach dem Fertigungsdatum des Fahrzeugs auf Antrag gegen Entgelt ein Duplikat der Übereinstimmungsbescheinigung aus, wobei dieses Entgelt die Kosten der Ausstellung nicht übersteigen darf. Jedes Duplikat ist auf der Vorderseite deutlich sichtbar mit dem Vermerk „Duplikat“ zu kennzeichnen.

2. Der Hersteller verwendet das Formular der Übereinstimmungsbescheinigung in Anhang IX.

Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 88 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Anhang IX zur Berücksichtigung technischer und rechtlicher Entwicklungen dadurch zu ändern, dass sie das Muster für die Übereinstimmung der Produktion aktualisiert.

3. Die Übereinstimmungsbescheinigung ist in mindestens einer der Amtssprachen der Union abzufassen.
4. Die zur Unterzeichnung von Übereinstimmungsbescheinigungen berechtigten Personen sind in der Organisation des Herstellers beschäftigt und von der Unternehmensleitung ordnungsgemäß ermächtigt, für den Hersteller die volle rechtliche Verantwortung bezüglich Konstruktion und Bau eines Fahrzeugs oder bezüglich der Übereinstimmung der Produktion des Fahrzeugs zu übernehmen.
5. Die Übereinstimmungsbescheinigung ist vollständig auszufüllen und darf hinsichtlich der Nutzung des Fahrzeugs keine anderen als die in dieser Verordnung oder in einem der in Anhang IV aufgeführten delegierten Rechtsakte vorgesehenen Beschränkungen enthalten.
6. Unbeschadet des Absatzes 1 kann der Hersteller den nationalen Zulassungsstellen die Übereinstimmungsbescheinigung auch in elektronischer Form übermitteln.

---

von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 8 vom 12.1.2011, S. 1).

*Artikel 35*  
*Besondere Bestimmungen über die Übereinstimmungsbescheinigung*

1. Im Falle eines unvollständigen oder vervollständigten Fahrzeugs füllt der Hersteller nur diejenigen Felder der Übereinstimmungsbescheinigung aus, die die Hinzufügungen oder Änderungen auf der betreffenden Genehmigungsstufe betreffen, und fügt gegebenenfalls alle Übereinstimmungsbescheinigungen der vorangegangenen Genehmigungsstufen bei.
2. Die Übereinstimmungsbescheinigung enthält für nach Artikel 37 typgenehmigte Fahrzeuge im Titel folgenden Wortlaut: „Für vollständige/vervollständigte Fahrzeuge, die in Anwendung des Artikels 37 der Verordnung (EU) 201X/... des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen (vorläufige Genehmigung) [*Veröffentlichungsamt: Bitte hier Fundstelle einfügen*] typgenehmigt worden sind.“
3. Die Übereinstimmungsbescheinigung muss für Fahrzeuge, die nach Artikel 39 typgenehmigt wurden, in ihrem Titel folgenden Zusatz tragen: „Für vollständige/vervollständigte Fahrzeuge, die als Kleinserienfahrzeuge typgenehmigt wurden“; in der Nähe dieses Zusatzes ist das Herstellungsjahr gefolgt von einer fortlaufenden Nummer anzubringen, die zwischen 1 und der in Anhang XII genannten höchstzulässigen Stückzahl liegt und angibt, um das wievielte Fahrzeug der im betreffenden Jahr gefertigten zugelassenen Serie es sich handelt.

*Artikel 36*  
*Gesetzlich vorgeschriebenes Schild*  
*und Typgenehmigungszeichen für Bauteile oder selbständige technische Einheiten*

1. Der Hersteller eines Fahrzeugs versieht an jedem in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellten Fahrzeug das gesetzlich vorgeschriebene Schild mit der Kennzeichnung, die gemäß den in Anhang IV aufgeführten einschlägigen Durchführungsrechtsakten erforderlich ist.
2. An jedem Bauteil oder jeder selbständigen technischen Einheit, das bzw. die in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellt wurde, bringt deren Hersteller, unabhängig davon, ob es bzw. sie Teil eines Systems ist, das Typgenehmigungszeichen an, das gemäß den in Anhang IV aufgeführten maßgeblichen Durchführungsrechtsakten erforderlich ist.  
  
Ist kein Typgenehmigungszeichen erforderlich, so bringt der Hersteller an dem Bauteil oder der selbständigen technischen Einrichtung mindestens seinen Firmennamen oder sein Firmenzeichen sowie die Typennummer oder eine Identifizierungsnummer an.
3. Das EU-Typgenehmigungszeichen muss dem in Anhang VII wiedergegebenen Muster entsprechen.

## **KAPITEL VII**

### **AUSNAHMEN FÜR NEUE TECHNIKEN ODER NEUE KONZEPTE**

#### *Artikel 37*

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

1. Der Hersteller kann eine EU-Typgenehmigung für den Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit beantragen, bei dem bzw. der neue Techniken oder neue Konzepte verwirklicht sind, die mit einem oder mehreren der in Anhang IV aufgeführten Durchführungsrechtsakte unvereinbar sind.
2. Die Genehmigungsbehörde erteilt die EU-Typgenehmigung nach Absatz 1, wenn alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:
  - (a) In dem Antrag wird dargelegt, weshalb die in dem Fahrzeug, dem System, dem Bauteil oder der selbständigen technischen Einheit verwirklichten neuen Techniken oder neuen Konzepte das Fahrzeug, das System, das Bauteil oder die selbständige technische Einheit mit einem oder mehreren der in Anhang IV aufgeführten Durchführungsrechtsakte unvereinbar machen.
  - (b) In dem Antrag auf die EU-Typgenehmigung werden die Auswirkungen der neuen Technik oder des neuen Konzepts auf die Sicherheit und den Umweltschutz sowie die Maßnahmen beschrieben, durch die sichergestellt wird, dass Sicherheit und Umweltschutz mindestens in dem gleichen Maße gewährleistet sind wie durch die Anforderungen, von denen eine Ausnahme beantragt wird.
  - (c) Es werden eine Beschreibung der durchgeführten Prüfungen sowie deren Ergebnisse als Nachweis dafür vorgelegt, dass die Bedingung gemäß Buchstabe b erfüllt ist.
3. Für die Erteilung solcher EU-Typgenehmigungen mit Ausnahmen für neue Techniken oder neue Konzepte ist eine Autorisierung durch die Kommission erforderlich. Diese Autorisierung wird im Wege eines Durchführungsrechtsakts erteilt. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 87 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
4. Solange die Kommission nicht über die Autorisierung entschieden hat, kann die Genehmigungsbehörde eine vorläufige EU-Typgenehmigung erteilen, die nur in dem Hoheitsgebiet des Mitgliedstaates der Genehmigungsbehörde gültig ist und für einen Fahrzeugtyp gilt, der unter die beantragte Ausnahme fällt. Die Genehmigungsbehörde setzt die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten umgehend davon in Kenntnis, indem sie ihnen die in Absatz 2 genannten Unterlagen übermittelt.

Der vorläufige Charakter und die räumlich begrenzte Gültigkeit der EU-Typgenehmigung sind aus dem Kopf des Typgenehmigungsbogens und aus dem Kopf der Übereinstimmungsbescheinigung ersichtlich.

5. Die Genehmigungsbehörden anderer Mitgliedstaaten können entscheiden, die in Absatz 4 genannte vorläufige EU- Typgenehmigung auf ihrem Gebiet anzuerkennen, sofern sie von dieser Entscheidung die Genehmigungsbehörde benachrichtigen, welche die vorläufige EU-Typgenehmigung erteilt hat.
6. Gegebenenfalls enthält die in Absatz 3 genannte Autorisierung der Kommission die Angabe, ob für die vorläufige Genehmigung Einschränkungen insbesondere hinsichtlich der Höchstzahl der abgedeckten Fahrzeuge gelten. Die Gültigkeitsdauer der EU-Typgenehmigung beträgt in jedem Fall mindestens 36 Monate.
7. Beschließt die Kommission, die in Absatz 3 genannte Autorisierung zu versagen, so teilt die Genehmigungsbehörde dem Inhaber der vorläufigen Typgenehmigung nach Absatz 4 unverzüglich mit, dass die vorläufige EU-Typgenehmigung sechs Monate nach dem Tag des Beschlusses der Kommission über die Verweigerung aufgehoben wird.

Fahrzeuge, die in Übereinstimmung mit der vorläufigen EU-Typgenehmigung vor deren Ungültigwerden hergestellt wurden, dürfen jedoch in jedem Mitgliedstaat, der die vorläufige Genehmigung nach Absatz 5 anerkannt hat, in Verkehr gebracht, zugelassen oder in Betrieb genommen werden.

#### *Artikel 38*

##### *Nachfolgende Anpassung von Durchführungsrechtsakten*

1. Hat die Kommission die Erteilung einer EU-Typgenehmigung gemäß Artikel 37 erteilt, unternimmt sie unverzüglich die notwendigen Schritte, um die betreffenden Durchführungsrechtsakte an den neuesten technischen Fortschritt anzupassen.

Betrifft die Ausnahme nach Artikel 37 eine UNECE-Regelung, so unterbreitet die Kommission einen Vorschlag zur Änderung der betreffenden UNECE-Regelung gemäß Anhang III des Beschlusses 97/836/EG des Rates.

2. Sobald die einschlägigen Durchführungsrechtsakte geändert sind, werden alle Beschränkungen in dem Beschluss der Kommission zur Autorisierung der Erteilung einer EU-Typgenehmigung aufgehoben.
3. Wurden die erforderlichen Schritte zur Anpassung der in Absatz 1 genannten Durchführungsrechtsakte nicht unternommen, so kann die Kommission die Erweiterung der vorläufigen EU-Typgenehmigung auf Antrag des Mitgliedstaats, der die vorläufige EU-Typgenehmigung erteilt hat, durch einen Beschluss autorisieren. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Überprüfungsverfahren in Artikel 87 Absatz 2 erlassen.

## **KAPITEL VIII KLEINSERIENFAHRZEUGE**

### *Artikel 39*

#### *EU-Typgenehmigung für Kleinserienfahrzeuge*

1. Auf Antrag des Herstellers und innerhalb der in Anhang XII Abschnitt 1 festgelegten jährlichen Höchstgrenzen erteilen die Mitgliedstaaten eine EU-Typgenehmigung für einen Typ eines Kleinserienfahrzeugs, der wenigstens die Anforderungen des Anhangs IV Teil I Anlage 1 erfüllt.
2. Absatz 1 gilt nicht für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung.
3. Die EG-Typgenehmigungsbogen für Kleinserienfahrzeuge sind gemäß Anhang VII zu nummerieren.

### *Artikel 40*

#### *Nationale Typgenehmigung für Kleinserienfahrzeuge*

1. Der Hersteller kann eine nationale Typgenehmigung für Kleinserien-Fahrzeuge im Rahmen der in Anhang XII Abschnitt 2 festgelegten jährlichen Mengen beantragen. Diese festgelegten Mengen gelten für die Bereitstellung auf dem Markt, die Zulassung oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen des genehmigten Typs auf dem Markt eines jeden Mitgliedstaats in einem bestimmten Jahr.
2. Die Mitgliedstaaten können beschließen, einen in Absatz 1 genannten Fahrzeugtyp von der Erfüllung einer oder mehrerer wesentlicher Anforderungen der in Anhang IV aufgeführten Durchführungsrechtsakte auszunehmen, sofern sie entsprechende alternative Anforderungen festlegen.
3. Im Hinblick auf die nationale Typgenehmigung von Kleinserien-Fahrzeugen akzeptiert die Typgenehmigungsbehörde Systeme, Bauteile oder selbständige technische Einheiten, die gemäß den in Anhang IV aufgeführten Rechtsakten typgenehmigt wurden.
4. Der nationale Typgenehmigungsbogen für Kleinserien-Fahrzeuge, die gemäß diesem Artikel typgenehmigt wurden, wird gemäß dem Muster in Anhang VI abgefasst, muss aber die Überschrift „Nationaler Typgenehmigungsbogen für Kleinserien-Fahrzeuge“ tragen und Angaben zu Inhalt und Art der nach Absatz 2 gestatteten Ausnahmen enthalten. Typgenehmigungsbogen sind gemäß dem in Anhang VII genannten harmonisierten System zu nummerieren.

### *Artikel 41*

#### *Gültigkeit einer nationalen Typgenehmigung für Kleinserienfahrzeuge*

1. Die nationale Kleinserien-Typgenehmigung ist in ihrer Gültigkeit auf das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats der Genehmigungsbehörde beschränkt, die sie erteilt hat.

2. Auf Antrag des Herstellers übermittelt die Genehmigungsbehörde den Genehmigungsbehörden der vom Hersteller genannten Mitgliedstaaten eine Kopie des Typgenehmigungsbogens und seiner Anlagen mit Einschreiben oder elektronischer Post.
3. Die Genehmigungsbehörden der vom Hersteller genannten Mitgliedstaaten entscheiden innerhalb von drei Monaten nach Erhalt der in Absatz 2 genannten Unterlagen, ob sie die Typgenehmigung anerkennen.

Die Genehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten akzeptieren die nationale Typgenehmigung, sofern sie keinen begründeten Anlass zu der Annahme haben, dass die nationalen technischen Anforderungen, nach denen der Fahrzeugtyp genehmigt wurde, ihren eigenen Anforderungen nicht gleichwertig sind.

4. Die Genehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten teilen der Genehmigungsbehörde, die die nationale Typgenehmigung erteilt hat, binnen zwei Monaten ihre Entscheidung mit.
5. Auf Antrag eines Antragstellers, der ein Fahrzeug mit einer nationalen Kleinserien-Typgenehmigung in einem anderen Mitgliedstaat in Verkehr bringen, zulassen lassen oder in Betrieb nehmen will, übermittelt die Genehmigungsbehörde, die die nationale Kleinserien-Typgenehmigung erteilt hat, der nationalen Behörde des anderen Mitgliedstaats eine Kopie des Typgenehmigungsbogens einschließlich der Beschreibungsunterlagen.

Die Typgenehmigungsbehörde des anderen Mitgliedstaates gestattet das Inverkehrbringen, die Zulassung oder die Inbetriebnahme eines solchen Fahrzeugs, es sei denn, sie hat begründeten Anlass zu der Annahme, dass die nationalen technischen Vorschriften, nach denen der Fahrzeugtyp genehmigt wurde, den eigenen Vorschriften nicht gleichwertig sind.

## **KAPITEL IX EINZELFAHRZEUGGENEHMIGUNGEN**

### *Artikel 42 EU-Einzelfahrzeuggenehmigungen*

1. Die Mitgliedstaaten erteilen eine Einzelfahrzeuggenehmigung für ein Fahrzeug, das die Anforderungen in Anhang IV Teil I Anlage 2 bzw. bei Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung von Anhang IV Teil III erfüllt.
2. Ein Antrag auf EU-Einzelfahrzeuggenehmigung wird vom Hersteller oder dem Halter des Fahrzeugs oder von einem Vertreter des Letzteren, sofern dieser in der Union ansässig ist, eingereicht.
3. Die Mitgliedstaaten führen keine zerstörenden Prüfungen durch, um festzustellen, ob das Fahrzeug die Anforderungen in Absatz 1 erfüllt und verwenden alle sachdienlichen Informationen, die der Antragsteller hierfür bereitstellt.

4. Ein EU Einzelfahrzeuggenehmigungsbogen muss dem Muster in Anhang VI entsprechen. EU-Einzelfahrzeuggenehmigungsbogen sind gemäß Anhang VII zu nummerieren.
5. Die Mitgliedstaaten gestatten das Inverkehrbringen, die Zulassung oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen mit einem gültigen EU-Einzelfahrzeuggenehmigungsbogen.

*Artikel 43*  
*Nationale Einzelfahrzeuggenehmigungen*

1. Die Mitgliedstaaten können beschließen, ein bestimmtes Fahrzeug oder ein Fahrzeug, das eine Einzelausführung darstellt, von der Erfüllung einer oder mehrerer Bestimmungen dieser Verordnung oder der wesentlichen Anforderungen der in Anhang IV aufgeführten Durchführungsrechtsakte auszunehmen, sofern sie entsprechende alternative Anforderungen festlegen.
2. Ein Antrag auf eine nationale Einzelfahrzeuggenehmigung wird vom Hersteller oder dem Halter des Fahrzeugs oder von einem Vertreter des Letzteren, sofern dieser in der Union ansässig ist, eingereicht.
3. Die Mitgliedstaaten führen keine zerstörenden Prüfungen durch, um festzustellen, ob das Fahrzeug die alternativen Anforderungen in Absatz 1 erfüllt und verwenden alle sachdienlichen Informationen, die der Antragsteller hierfür bereitstellt.
4. Im Hinblick auf die nationale Einzelfahrzeuggenehmigung akzeptiert die Genehmigungsbehörde Systeme, Bauteile oder selbständige technische Einheiten, die gemäß den in Anhang IV aufgeführten Rechtsakten typgenehmigt wurden.
5. Ein Mitgliedstaat stellt unverzüglich einen nationalen Einzelfahrzeuggenehmigungsbogen aus, wenn das Fahrzeug der Beschreibung entspricht, die dem Antrag beigefügt ist, und die maßgeblichen alternativen Anforderungen erfüllt.
6. Das Format des Einzelfahrzeuggenehmigungsbogens ist auf der Grundlage des Musters für den EU-Typgenehmigungsbogen gemäß Anhang VI zu gestalten und muss mindestens die Angaben enthalten, die notwendig sind, um den Antrag auf Zulassung nach der Richtlinie 1999/37/EG des Rates zu stellen<sup>28</sup>.

Auf einem nationalen Einzelfahrzeuggenehmigungsbogen muss die FIN des Fahrzeugs vermerkt sein und es muss die Überschrift „Nationaler Einzelfahrzeuggenehmigungsbogen“ tragen.

*Artikel 44*  
*Gültigkeit nationaler Einzelfahrzeuggenehmigungen*

1. Die Gültigkeit einer nationalen Einzelfahrzeuggenehmigung gilt nur für das Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, der sie erteilt hat.

---

<sup>28</sup> Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABL L 138 vom 1.6.1999, S. 57).

2. Möchte ein Antragsteller ein Fahrzeug, für das eine nationale Einzelfahrzeuggenehmigung erteilt worden ist, in einem anderen Mitgliedstaat auf dem Markt bereitstellen, zulassen oder in Betrieb nehmen, so fertigt ihm der Mitgliedstaat, der die Genehmigung erteilt hat, auf sein Ersuchen hin eine Erklärung über die technischen Vorschriften aus, nach denen das Fahrzeug genehmigt wurde.
3. Ein Mitgliedstaat gestattet die Bereitstellung auf dem Markt, die Zulassung oder die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs, für das ein anderer Mitgliedstaat eine nationale Einzelfahrzeuggenehmigung gemäß Artikel 43 erteilt hat, sofern der Mitgliedstaat keine stichhaltigen Gründe zu der Annahme hat, dass die maßgeblichen alternativen Anforderungen, gemäß denen das Fahrzeug genehmigt worden ist, seinen eigenen nicht gleichwertig sind.
4. Dieser Artikel kann auf Fahrzeuge angewandt werden, die nach dieser Verordnung typgenehmigt, aber vor ihrer Erstzulassung oder ihrer ersten Inbetriebnahme verändert wurden.

*Artikel 45*  
*Besondere Bestimmungen*

1. Die Verfahren der Artikel 43 und 44 können auf ein gemäß einer Mehrstufen-Typgenehmigung in mehreren Fertigungsstufen zu genehmigendes Einzelfahrzeug angewandt werden.
2. Die Verfahren der Artikel 43 und 44 dürfen nicht an die Stelle einer Zwischenstufe im üblichen Ablauf des Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens treten und sind auch nicht für die Genehmigung der ersten Fertigungsstufe eines Fahrzeugs zulässig.

**KAPITEL X**  
**BEREITSTELLUNG AUF DEM MARKT,**  
**ZULASSUNG ODER INBETRIEBNAHME**

*Artikel 46*  
*Bereitstellung auf dem Markt, Zulassung oder Inbetriebnahme von Fahrzeugen, die nicht zu einer auslaufenden Serie gehören*

1. Unbeschadet der Artikel 49 bis 51 dürfen Fahrzeuge, für die die Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung vorgeschrieben ist oder für die der Hersteller eine solche Typgenehmigung erhalten hat, nur dann auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, wenn sie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung nach den Artikeln 34 und 35 versehen sind.

Unvollständige Fahrzeug können auf dem Markt bereitgestellt oder in Betrieb genommen werden, aber die nationalen Fahrzeugzulassungsbehörden können die Zulassung solcher Fahrzeuge und ihre Verwendung im Straßenverkehr versagen.

2. Fahrzeuge, für die keine Übereinstimmungsbescheinigung vorgelegt werden muss, können nur dann auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen

werden, wenn sie den einschlägigen technischen Anforderungen dieser Verordnung entsprechen.

3. Die Zahl der innerhalb eines einzelnen Jahres auf dem Markt bereitgestellten, zugelassenen oder in Betrieb genommenen Kleinserien-Fahrzeuge darf die in Anhang XII festgelegten jährlichen Höchstgrenzen nicht überschreiten.

#### *Artikel 47*

#### *Bereitstellung auf dem Markt, Zulassung oder Inbetriebnahme von Fahrzeugen einer auslaufenden Serie*

1. Fahrzeuge einer auslaufenden Serie, deren EU-Typgenehmigung gemäß Artikel 33 Absatz 2 Buchstabe a ungültig geworden ist, dürfen nur dann auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, wenn die Anforderungen in Absatz 4 erfüllt und die Fristen in den Absätzen 2 und 4 eingehalten sind.

Der erste Unterabsatz gilt nur für Fahrzeuge, die sich bereits auf dem Gebiet der Union befanden und vor dem Ungültigwerden ihrer EU-Typgenehmigung weder auf dem Markt bereitgestellt noch zugelassen oder in Betrieb genommen worden sind.

2. Absatz 1 gilt bei vollständigen Fahrzeugen für einen Zeitraum von 12 Monaten und bei vervollständigten Fahrzeugen für einen Zeitraum von 18 Monaten vom Tag des Ungültigwerdens der EU-Typgenehmigung an.
3. Möchte ein Hersteller Fahrzeuge einer auslaufenden Serie gemäß Absatz 1 auf dem Markt bereitstellen, zulassen lassen oder in Betrieb nehmen, so reicht er zu diesem Zweck bei dem Mitgliedstaat, der die EU-Typgenehmigung erteilt hat, einen Antrag ein. In diesem Antrag ist darzulegen, aus welchen technischen oder wirtschaftlichen Gründen die Fahrzeuge den neuen Anforderungen für die Typgenehmigung nicht entsprechen können, und die FIN der betroffenen Fahrzeuge anzugeben.

Die nationale Behörde entscheidet innerhalb von drei Monaten nach Erhalt des Antrags, ob sie das Inverkehrbringen, die Zulassung und die Inbetriebnahme jener Fahrzeuge auf dem Gebiet des betroffenen Mitgliedstaats erlaubt, und sie legt die Anzahl der Fahrzeuge fest, für die die Erlaubnis gewährt werden darf.

4. Es dürfen ausschließlich Fahrzeuge einer auslaufenden Serie mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung, die nach dem Datum der Ausstellung noch wenigstens drei Monate gültig geblieben ist, deren Typgenehmigung aber nach Artikel 33 Absatz 2 Buchstabe a ungültig geworden ist, in der Union auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen werden.
5. Die Übereinstimmungsbescheinigung der Fahrzeuge, die gemäß diesem Artikel auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, muss in einem besonderen Feld die Angabe, dass es sich um Fahrzeuge einer auslaufenden Serie handelt, sowie das Datum enthalten, bis zu dem diese Fahrzeuge in der Union auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen werden dürfen.

6. Die Mitgliedstaaten führen Aufzeichnungen über die FIN der Fahrzeuge, deren Bereitstellung auf dem Markt, Zulassung oder Inbetriebnahme sie gemäß diesem Artikel erlaubt haben.

#### *Artikel 48*

#### *Bereitstellung auf dem Markt oder Inbetriebnahme von Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten*

1. Bauteile oder selbständige technische Einheiten, einschließlich der für den Zubehör- und Ersatzteilmarkt bestimmten, dürfen nur dann auf dem Markt bereitgestellt oder in Betrieb genommen werden, wenn sie den Anforderungen der in Anhang IV aufgeführten einschlägigen Durchführungsrechtsakte entsprechen und ordnungsgemäß gemäß Artikel 36 gekennzeichnet sind.
2. Absatz 1 gilt nicht für Bauteile oder selbständige technische Einheiten, die speziell für Neufahrzeuge ausgelegt und gebaut sind, die nicht unter diese Verordnung fallen.
3. Die Mitgliedstaaten können die Bereitstellung auf dem Markt oder die Inbetriebnahme von Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten gestatten, für die Artikel 37 eine Ausnahme vorsieht oder die für den Einbau in Fahrzeuge bestimmt sind, für die eine Genehmigung gemäß den Artikeln 39, 40, 42 und 43 erteilt wurde, die diese Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten selbst betrifft.
4. Die Mitgliedstaaten können ferner die Bereitstellung auf dem Markt oder die Inbetriebnahme von Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten erlauben, die für den Einbau in Fahrzeuge bestimmt sind, für die zu dem Zeitpunkt, zu dem diese Fahrzeuge auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, keine Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung oder der Richtlinie 2007/46/EG erforderlich war.

## **KAPITEL XI SCHUTZKLAUSELN**

#### *Artikel 49*

#### *Verfahren zur Behandlung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten, mit denen eine ernste Gefahr verbunden ist, auf nationaler Ebene*

1. Sind die Marktüberwachungsbehörden eines Mitgliedstaats gemäß Artikel 20 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 und Artikel 8 dieser Verordnung tätig geworden oder haben sie hinreichenden Grund zu der Annahme, dass ein/e in dieser Verordnung geregelte/s Fahrzeug, System, Bauteil oder selbständige technische Einheit die Gesundheit oder Sicherheit von Menschen oder andere im öffentlichen Interesse schützenswerte Aspekte ernsthaft gefährdet, die unter diese Verordnung fallen, so unterrichten sie unverzüglich die Genehmigungsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat, über ihre Erkenntnisse.

2. Die in Absatz 1 genannte Genehmigungsbehörde führt für das betreffende Fahrzeug, System, Bauteil oder die betreffende selbständige technische Einheit eine Bewertung durch, die sich auf alle Anforderungen in dieser Verordnung erstreckt. Die betroffenen Wirtschaftsteilnehmer arbeiten uneingeschränkt mit den Genehmigungs- und den Marktüberwachungsbehörden zusammen.

Gelangt die Genehmigungsbehörde, die die Genehmigung erteilt hat, im Verlauf dieser Beurteilung zu dem Ergebnis, dass das Fahrzeug, System, Bauteil oder die selbständige technische Einheit nicht die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt, so fordert sie unverzüglich den betroffenen Wirtschaftsteilnehmer dazu auf, innerhalb einer von der Art des Risikos abhängenden Frist alle geeigneten Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, um die Übereinstimmung des Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder der selbständigen technischen Einheit mit diesen Anforderungen herzustellen, oder beschränkende Maßnahmen, um es/sie vom Markt zu nehmen oder zurückzurufen.

Artikel 21 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 gilt für die in Unterabsatz 2 genannten beschränkenden Maßnahmen.

3. Die jeweilige Genehmigungsbehörde unterrichtet sie die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten über die Ergebnisse der in Absatz 1 genannten Bewertung und die Maßnahmen, zu denen sie den Wirtschaftsteilnehmer aufgefordert hat.
4. Der Wirtschaftsteilnehmer stellt gemäß den in den Artikeln 11 bis 19 aufgeführten Pflichten sicher, dass sich alle geeigneten Abhilfemaßnahmen, die er ergreift, auf sämtliche nicht übereinstimmenden Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten erstrecken, die er in der Union in Verkehr gebracht hat, hat zulassen lassen oder die er in der Union in Betrieb genommen hat.
5. Ergreift der betreffende Wirtschaftsteilnehmer innerhalb der in Absatz 2 Unterabsatz 2 genannten Frist keine angemessenen Abhilfemaßnahmen, so treffen die nationalen Behörden alle geeigneten vorläufigen beschränkenden Maßnahmen, um die Bereitstellung auf dem Markt, die Zulassung oder die Inbetriebnahme der nicht übereinstimmenden Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten auf ihrem nationalen Markt zu untersagen oder einzuschränken, sie von diesem Markt zu nehmen oder zurückzurufen.

#### *Artikel 50*

##### *Melde- und Widerspruchsverfahren im Zusammenhang mit auf nationaler Ebene ergriffenen beschränkenden Maßnahmen*

1. Die nationalen Behörden melden der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich die nach Artikel 49 Absätze 1 und 5 ergriffenen beschränkenden Maßnahmen.

Aus den Informationen gehen alle verfügbaren Angaben hervor, insbesondere die Daten für die Identifizierung des/der nicht übereinstimmenden Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder selbständigen technischen Einheit, seine/ihre Herkunft, die Art der behaupteten Nichtübereinstimmung und des Risikos sowie die Art und Dauer der ergriffenen beschränkenden nationalen Maßnahmen und die Argumente des betroffenen Wirtschaftsteilnehmers.

2. Die in Artikel 49 Absatz 1 genannte Genehmigungsbehörde gibt an, ob die Nichtübereinstimmung auf einem der folgenden Gründe beruht:
  - (a) das Fahrzeug, System, Bauteil oder die selbständige technische Einheit erfüllt Anforderungen hinsichtlich der Gesundheit oder Sicherheit von Menschen, des Umweltschutzes oder anderer im öffentlichen Interesse schützenswerter Aspekte gemäß dieser Verordnung nicht
  - (b) die in Anhang IV aufgeführten einschlägigen Rechtsakte weisen Mängel auf
3. Die Mitgliedstaaten außer dem Mitgliedstaat, der das Verfahren eingeleitet hat, unterrichten die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten innerhalb eines Monats nach Erhalt der in Absatz 1 genannten Informationen über alle erlassenen beschränkenden Maßnahmen und jede weitere ihnen vorliegende Information zur Nichtübereinstimmung des Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder der selbständigen technischen Einheit sowie, falls sie der gemeldeten nationalen Maßnahme nicht zustimmen, über ihre Einwände.
4. Erhebt ein anderer Mitgliedstaat oder die Kommission innerhalb eines Monats nach Erhalt der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Informationen einen Einwand gegen eine beschränkende Maßnahme eines Mitgliedstaats, so beurteilt die Kommission diese Maßnahme nach Artikel 51.
5. Erhebt weder ein Mitgliedstaat noch die Kommission innerhalb eines Monats nach Erhalt der in Absatz 1 genannten Informationen einen Einwand gegen eine beschränkende Maßnahme eines Mitgliedstaats, gilt diese Maßnahme als gerechtfertigt. Die anderen Mitgliedstaaten stellen sicher, dass hinsichtlich des betreffenden Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder der betreffenden selbständigen technischen Einheit ähnliche beschränkende Maßnahmen ergriffen werden.

*Artikel 51*  
*Schutzklauselverfahren der Union*

1. Wurden im Zuge des Verfahrens gemäß Artikel 50 Absätze 3 und 4 Einwände gegen eine beschränkende Maßnahme eines Mitgliedstaats erhoben oder ist die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass eine nationale Maßnahme nicht mit dem Unionsrecht vereinbar ist, so nimmt die Kommission nach Konsultation der Mitgliedstaaten und der betroffenen Wirtschaftsteilnehmer unverzüglich eine Beurteilung der nationalen Maßnahme vor. Anhand der Ergebnisse dieser Beurteilung stellt die Kommission in einem von ihr erlassenen Durchführungsrechtsakt fest, ob die nationale Maßnahme gerechtfertigt ist. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Überprüfungsverfahren in Artikel 87 Absatz 2 erlassen.

Die Kommission richtet ihre Beschlüsse an alle Mitgliedstaaten und teilt sie dem betroffenen Wirtschaftsteilnehmer unverzüglich mit. Die Mitgliedstaaten führen den Beschluss der Kommission unverzüglich durch und unterrichten die Kommission hierüber.

2. Hält die Kommission die nationale Maßnahme für gerechtfertigt, ergreifen alle Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass das/die

nicht übereinstimmende Fahrzeug, System, Bauteil oder selbständige technische Einheit vom Markt genommen wird, und unterrichten die Kommission darüber. Hält die Kommission die nationale Maßnahme nicht für gerechtfertigt, so muss der betreffende Mitgliedstaat die Maßnahme gemäß dem Beschluss der Kommission nach Absatz 1 zurücknehmen oder anpassen.

3. Wird die nationale Maßnahme als gerechtfertigt erachtet und mit Mängeln der in Anhang IV aufgeführten Durchführungsrechtsakte begründet, so schlägt die Kommission geeignete Maßnahmen wie folgt vor:
  - (a) handelt es sich um Durchführungsrechtsakte, schlägt die Kommission die notwendigen Änderungen an dem betreffenden Rechtsakt vor
  - (b) handelt es sich um UNECE-Regelungen, schlägt die Kommission gemäß den Bestimmungen des Anhangs III des Beschlusses 97/836/EG des Rates die erforderlichen Änderungen an den betreffenden UNECE-Regelungen vor

#### *Artikel 52*

*Konforme Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständige technische Einheiten die eine ernste Gefahr für die Sicherheit darstellen oder die Gesundheit oder die Umwelt schädigen*

1. Stellt ein Mitgliedstaat nach einer Beurteilung gemäß Artikel 49 Absatz 1 fest, dass Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständige technische Einheiten eine ernste Gefahr für die Sicherheit von Menschen darstellen oder die Umwelt oder die öffentliche Gesundheit ernsthaft schädigen, obwohl sie den für sie geltenden Anforderungen entsprechen oder ordnungsgemäß gekennzeichnet sind, fordert er den betroffenen Wirtschaftsteilnehmer dazu auf, alle geeigneten Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, um dafür zu sorgen, dass das/die betreffende Fahrzeug, System, Bauteil oder selbständige technische Einheit beim Inverkehrbringen, bei der Zulassung oder nach der Inbetriebnahme kein solches Risiko mehr darstellt, oder er erlässt beschränkende Maßnahmen, damit es/sie innerhalb einer vertretbaren, von der Art des Risikos abhängigen Frist vom Markt genommen oder zurückgerufen wird.

Der Mitgliedstaat kann die Zulassung solcher Fahrzeuge versagen, solange der Wirtschaftsteilnehmer nicht alle geeigneten Abhilfemaßnahmen ergriffen hat.

2. Der Wirtschaftsteilnehmer stellt sicher, dass für alle in Absatz 1 aufgeführten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder unabhängigen technischen Einheiten geeignete Abhilfemaßnahmen durchgeführt werden.
3. Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten innerhalb eines Monats nach der in Absatz 1 genannten Aufforderung mit allen verfügbaren Angaben, insbesondere über die für die Identifizierung des betreffenden Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder der selbständigen technischen Einheit erforderlichen Daten, die Herkunft und die Lieferkette des Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder der selbständigen technischen Einheit, die Art des Risikos sowie die Art und Dauer der ergriffenen beschränkenden nationalen Maßnahmen.
4. Die Kommission konsultiert unverzüglich die Mitgliedstaaten und die betroffenen Wirtschaftsteilnehmer sowie insbesondere die Genehmigungsbehörde, die die

Typgenehmigung erteilt hat, und beurteilt die ergriffene nationale Maßnahme. Anhand der Ergebnisse dieser Beurteilung entscheidet die Kommission, ob sie die in Absatz 1 genannte nationale Maßnahme als gerechtfertigt betrachtet, und schlägt, soweit erforderlich, geeignete Maßnahmen vor. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Überprüfungsverfahren in Artikel 87 Absatz 2 erlassen.

5. Die Kommission richtet ihre Beschlüsse an alle Mitgliedstaaten und teilt sie den betroffenen Wirtschaftsteilnehmern unverzüglich mit.

#### *Artikel 53*

#### *Allgemeine Bestimmungen über den Rückruf nichtkonformer Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständiger technischer Einheiten*

1. Wenn Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständige technische Einheiten, die mit einer Übereinstimmungsbescheinigung oder einem Genehmigungszeichen versehen sind, nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmen, nicht dieser Verordnung entsprechen oder aufgrund nicht zutreffender Daten genehmigt wurden, können die Genehmigungsbehörden, die Marktüberwachungsbehörden oder die Kommission die erforderlichen beschränkenden Maßnahmen gemäß Artikel 21 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 treffen, um die Bereitstellung auf dem Markt, die Zulassung oder die Inbetriebnahme nicht den Vorschriften entsprechender Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständiger technischer Einheiten zu untersagen, zu beschränken, sie vom Markt zurückzunehmen oder zurückzurufen, einschließlich des Entzugs der Typgenehmigung durch die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, bis der jeweilige Wirtschaftsteilnehmer alle geeigneten Abhilfemaßnahmen ergriffen hat, welche sicherstellen, dass die Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten in Übereinstimmung gebracht werden.
2. Für die Zwecke des Absatzes 1 gelten Abweichungen von den Angaben im EU-Typgenehmigungsbogen oder in den Beschreibungsunterlagen als Nichtübereinstimmung mit dem genehmigten Typ.

#### *Artikel 54*

#### *Verfahren der Meldung und des Einspruchs im Zusammenhang mit nichtkonformen Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten*

1. Stellt eine Genehmigungsbehörde oder eine Marktüberwachungsbehörde fest, dass Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständige technische Einheiten, die mit einer Übereinstimmungsbescheinigung oder einem Genehmigungszeichen versehen sind, nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmen, nicht dieser Verordnung entsprechen oder aufgrund nicht zutreffender Daten genehmigt wurden oder dass Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständige technische Einheiten, die mit einer Übereinstimmungsbescheinigung oder einem Genehmigungszeichen versehen sind, nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmen, kann sie alle geeigneten Abhilfemaßnahmen nach Artikel 53 Absatz 1 ergreifen.
2. Die Genehmigungsbehörde, die Marktüberwachungsbehörde oder die Kommission fordert ferner die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, dazu auf, nachzuprüfen, ob Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständige

technische Einheiten in der Produktion nach wie vor dem genehmigten Typ entsprechen oder gegebenenfalls bereits in Verkehr gebrachte Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten wieder in Übereinstimmung gebracht werden.

3. Ist die Nichtübereinstimmung im Falle einer Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung auf ein System, ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit zurückzuführen, so ist die in Absatz 2 genannte Aufforderung auch an die Genehmigungsbehörde zu richten, die die EU-Typgenehmigung für das System, das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit erteilt hat.
4. Ist die Nichtübereinstimmung im Falle einer Mehrstufen-Typgenehmigung auf ein System, ein Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit, das bzw. die einen Teil des unvollständigen Fahrzeugs darstellt, oder auf das unvollständige Fahrzeug selbst zurückzuführen, so ist die in Absatz 2 genannte Aufforderung auch an die Genehmigungsbehörde zu richten, die die EU-Typgenehmigung für das System, das Bauteil, die selbstständige technische Einheit oder ein unvollständiges Fahrzeug erteilt hat.
5. Nach Erhalt der in den Absätzen 1 bis 4 genannten Aufforderung führt die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, für die betreffenden Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten eine Bewertung durch, die sich auf alle Anforderungen dieser Verordnung erstreckt. Die Genehmigungsbehörde prüft ferner die Angaben nach, auf deren Grundlage die Genehmigung erteilt wurde. Die betroffenen Wirtschaftsteilnehmer arbeiten uneingeschränkt mit der Genehmigungsbehörde zusammen.
6. Stellt eine Genehmigungsbehörde fest, dass ein von ihr typgenehmigtes Fahrzeug, System, Bauteil oder eine von ihr typgenehmigte selbstständige Einheit nicht den Vorschriften entspricht, so fordert diese Genehmigungsbehörde unverzüglich den jeweiligen Wirtschaftsteilnehmer auf, alle geeigneten Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, um das Fahrzeug, System, Bauteil oder die selbstständige technische Einheit wieder in Übereinstimmung mit den Vorschriften zu bringen, und erforderlichenfalls ergreift die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, die in Artikel 53 Absatz 1 aufgeführten Maßnahmen schnellstmöglich, spätestens aber innerhalb eines Monats nach dem Datum der Aufforderung.
7. Wenn nationale Behörden einschränkende Maßnahmen nach Artikel 53 Absatz 1 ergreifen, unterrichten sie darüber unverzüglich die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten.
8. Erhebt innerhalb eines Monats nach Meldung der nach Artikel 53 Absatz 1 von einer Genehmigungsbehörde oder Marktüberwachungsbehörde getroffenen beschränkenden Maßnahmen ein anderer Mitgliedstaat einen Einwand gegen die gemeldete beschränkende Maßnahme oder stellt die Kommission eine Nichteinhaltung der Vorschriften gemäß Artikel 9 Absatz 5 fest, konsultiert die Kommission unverzüglich die betroffenen Wirtschaftsteilnehmer sowie insbesondere die Genehmigungsbehörde, die die Typgenehmigung erteilt hat, und bewertet die getroffene nationale Maßnahme. Auf der Grundlage dieser Bewertung kann die Kommission die erforderlichen Abhilfemaßnahmen nach Artikel 53 Absatz 1 durch

Durchführungsrechtsakte beschließen. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Prüfverfahren in Artikel 87 Absatz 2 erlassen.

Die Kommission richtet ihre Beschlüsse an alle Mitgliedstaaten und teilt sie dem betroffenen Wirtschaftsteilnehmer unverzüglich mit. Die Mitgliedstaaten führen den Beschluss der Kommission unverzüglich durch und unterrichten die Kommission hierüber.

9. Erhebt weder ein Mitgliedstaat noch die Kommission innerhalb eines Monats nach Meldung der nach Artikel 53 Absatz 1 getroffenen beschränkenden Maßnahmen einen Einwand gegen eine beschränkende Maßnahme eines Mitgliedstaats, gilt diese Maßnahme als gerechtfertigt. Die anderen Mitgliedstaaten stellen sicher, dass hinsichtlich des betreffenden Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder der betreffenden selbständigen technischen Einheit ähnliche beschränkende Maßnahmen ergriffen werden.

#### *Artikel 55*

*Inverkehrbringen und Inbetriebnahme von Teilen oder Ausrüstungen,  
von denen eine ernste Gefahr für das einwandfreie Funktionieren wesentlicher Systeme  
ausgehen kann*

1. Teile oder Ausrüstungen, von denen eine ernste Gefahr für das einwandfreie Funktionieren von Systemen ausgehen kann, die für die Sicherheit des Fahrzeugs oder für seine Umweltverträglichkeit von wesentlicher Bedeutung sind, dürfen nicht in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden und müssen verboten werden, es sei denn, für sie wurde von einer Genehmigungsbehörde eine Autorisierung gemäß Artikel 56 Absätze 1 und 4 erteilt.
2. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 88 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Anforderungen festzulegen, die die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Teile und Ausrüstungen erfüllen müssen.

Diese Anforderungen können auf die in Anhang IV aufgeführten Durchführungsrechtsakte gegründet sein oder gegebenenfalls in einem Vergleich zwischen den Teilen oder Ausrüstungen und der Umweltverträglichkeit und dem Sicherheitsniveau der Originalteile oder -ausrüstungen bestehen. In beiden Fällen muss mit den Anforderungen sichergestellt werden, dass die Teile oder Ausrüstungen das Funktionieren der Systeme, die für die Sicherheit des Fahrzeugs oder seine Umweltverträglichkeit von wesentlicher Bedeutung sind, nicht beeinträchtigen.

3. Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 88 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Anhang XIII zur Berücksichtigung technischer und rechtlicher Entwicklungen dadurch zu ändern, dass sie die Liste der Teile oder Ausrüstungen anhand von Angaben zu folgenden Punkten aktualisiert:
  - (a) Vorhandensein einer ernsten Gefahr für die Sicherheit oder die Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen, die mit den betreffenden Teilen oder Ausrüstungen ausgestattet sind

- (b) die möglichen Auswirkungen einer möglichen Autorisierung für die Teile oder Ausrüstungen gemäß Artikel 56 Absatz 1 auf Verbraucher und Hersteller von Nachrüstteilen
4. Absatz 1 findet keine Anwendung auf Originalteile oder -ausrüstungen und auf Teile oder Ausrüstungen, die zu einem System gehören, das gemäß einem der in Anhang IV aufgeführten Durchführungsrechtsakte typgenehmigt wurde, es sei denn, dass sich die Typgenehmigung auf andere Aspekte als die in Absatz 1 genannte ernste Gefahr bezieht.

Im Sinne dieses Absatzes bedeutet „Originalteil oder -ausrüstung“ ein Teil oder eine Ausrüstung, das/die nach den Spezifikationen und Produktionsnormen gefertigt wird, die der Fahrzeughersteller für den Bau des betreffenden Fahrzeugs vorschreibt.

5. Absatz 1 findet keine Anwendung auf Teile oder Ausrüstungen, die ausschließlich für Rennfahrzeuge hergestellt werden. In Anhang XIII aufgeführte Teile oder Ausrüstungen, die sowohl in Rennen als auch im Straßenverkehr eingesetzt werden, dürfen nur dann für Fahrzeuge für den Einsatz im öffentlichen Straßenverkehr bereitgestellt werden, wenn sie die Anforderungen der in Absatz 2 genannten delegierten Rechtsakte erfüllen und von der Kommission durch Durchführungsrechtsakte autorisiert worden sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Überprüfungsverfahren in Artikel 87 Absatz 2 erlassen.

#### *Artikel 56*

*Weitere Anforderungen für Teile oder Ausrüstungen, von denen eine ernste Gefahr für das einwandfreie Funktionieren wesentlicher Systeme ausgehen kann*

1. Der Hersteller von Teilen oder Ausrüstungen kann die in Artikel 55 Absatz 1 genannte Autorisierung beantragen, indem er bei der Genehmigungsbehörde einen Antrag einreicht, dem ein von einem benannten technischen Dienst erstellter Prüfbericht beigelegt ist, mit dem bescheinigt wird, dass die Teile oder Ausrüstungen, für die eine Autorisierung beantragt wird, die in Artikel 55 Absatz 2 genannten Anforderungen erfüllen. Der Hersteller darf je Teil und Ausrüstung nur einen einzigen Antrag bei nur einer einzigen Genehmigungsbehörde einreichen.
2. Der Antrag auf Autorisierung muss Angaben zum Hersteller der Teile oder Ausrüstungen, Angaben zum Typ, die Identifizierungs- und Teilenummern der Teile oder Ausrüstungen, den Namen des Fahrzeugherstellers, die Typbezeichnung des Fahrzeugs und gegebenenfalls das Baujahr oder alle sonstigen Informationen enthalten, die die Identifizierung des Fahrzeugs ermöglichen, das mit den Teilen oder Ausrüstungen ausgestattet werden soll.

Die Genehmigungsbehörde genehmigt das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme der Teile oder Ausrüstungen, wenn sie unter Berücksichtigung der in Absatz 1 genannten Prüfberichte und anderer Nachweise zu der Ansicht gelangt, dass die betreffenden Teile oder Ausrüstungen die Anforderungen des Artikels 55 Absatz 2 erfüllen.

Die Genehmigungsbehörde stellt dem Hersteller unverzüglich eine Autorisierungsbescheinigung gemäß dem Muster in Anhang XI Anlage 1 aus, die gemäß Anhang XI Nummer 2 nummeriert ist.

Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 88 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Anhang XI zur Berücksichtigung technischer und rechtlicher Entwicklungen dadurch zu ändern, dass sie das Muster und das Nummerierungssystem für die Autorisierungsbescheinigung aktualisiert.

3. Der Hersteller teilt der Genehmigungsbehörde, die die Autorisierung erteilt hat, unverzüglich jede Änderung mit, die sich auf die Bedingungen auswirkt, unter denen die Autorisierung erteilt wurde. Die Genehmigungsbehörde entscheidet dann, ob die Autorisierung geändert oder neu ausgestellt werden muss und ob weitere Prüfungen erforderlich sind.

Der Hersteller stellt sicher, dass die Teile oder Ausrüstungen jederzeit unter den Bedingungen hergestellt werden, aufgrund deren die Autorisierung erteilt wurde.

4. Vor der Ausstellung jeder Autorisierung prüft die Genehmigungsbehörde, ob Vorkehrungen getroffen wurden und Verfahren bestehen, die eine wirksame Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion gewährleisten.

Stellt die Genehmigungsbehörde fest, dass die Bedingungen für die Erteilung der Autorisierung nicht mehr erfüllt sind, fordert sie den Hersteller auf, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die Teile und Ausrüstungen in Übereinstimmung gebracht werden. Erforderlichenfalls entzieht sie die Autorisierung.

5. Die Genehmigungsbehörde, die eine Autorisierung ausgestellt hat, übermittelt auf Ersuchen einer nationalen Behörde eines anderen Mitgliedstaats mittels eines gemeinsamen sicheren elektronischen Austauschsystems innerhalb eines Monats nach Eingang des Ersuchens eine Kopie der ausgestellten Bescheinigung der Autorisierung mit den zugehörigen Anlagen. Die Kopie kann auch die Form einer sicheren elektronischen Datei haben.
6. Ist eine Genehmigungsbehörde mit der von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Autorisierung nicht einverstanden, so teilt sie der Kommission die Gründe für die Ablehnung mit. Nach Anhörung der jeweiligen Genehmigungsbehörden ergreift die Kommission geeignete Maßnahmen zur Beilegung der Meinungsverschiedenheiten, was erforderlichenfalls auch die Aufforderung zum Entzug der Autorisierung einschließen kann. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Überprüfungsverfahren in Artikel 87 Absatz 2 erlassen.
7. Solange die in Artikel 55 Absatz 3 genannte Liste nicht erstellt ist, dürfen die Mitgliedstaaten ihre nationalen Bestimmungen über Teile oder Ausrüstungen beibehalten, die das einwandfreie Funktionieren von Systemen, die für die Sicherheit des Fahrzeugs oder seine Umweltverträglichkeit von wesentlicher Bedeutung sind, beeinträchtigen können.

#### *Artikel 57*

#### *Allgemeine Bestimmungen über den Rückruf von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten*

1. Ist ein Hersteller, dem eine Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung erteilt wurde, verpflichtet, Fahrzeuge gemäß Artikel 12 Absatz 1, Artikel 15 Absatz 1, Artikel 17 Absatz 2, Artikel 49 Absatz 1, Artikel 49 Absatz 6, Artikel 51 Absatz 4, Artikel 52 Absatz 1) und Artikel 53 Absatz 1 dieser Verordnung oder Artikel 20 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 zurückzurufen, so unterrichtet er hiervon unverzüglich die Genehmigungsbehörde, die die Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung erteilt hat.
2. Ist ein Hersteller von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten, dem eine EU-Typgenehmigung erteilt wurde, verpflichtet, Fahrzeuge gemäß Artikel 12 Absatz 1, Artikel 15 Absatz 1, Artikel 17 Absatz 2, Artikel 49 Absatz 1, Artikel 49 Absatz 6, Artikel 51 Absatz 4, Artikel 52 Absatz 1 und Artikel 53 Absatz 1 dieser Verordnung oder Artikel 20 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 zurückzurufen, so unterrichtet er hiervon unverzüglich die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat.
3. Der Hersteller muss der Genehmigungsbehörde, die die Typgenehmigung erteilt hat, Abhilfemaßnahmen vorschlagen, die geeignet sind, die Übereinstimmung der Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder der selbständigen technischen Einheiten herzustellen und gegebenenfalls die in Artikel 20 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 genannte ernste Gefahr zu beseitigen.

Die Genehmigungsbehörde führt eine Bewertung durch, um nachzuprüfen, ob die vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen ausreichend sind und rechtzeitig durchgeführt werden, und teilt die von ihr genehmigten Abhilfemaßnahmen den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten und der Kommission unverzüglich mit.

#### *Artikel 58*

#### *Besondere Bestimmungen über den Rückruf von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten*

1. Ist eine Genehmigungsbehörde oder die Kommission zu der Ansicht gelangt, dass die in Artikel 57 Absatz 3 genannten Abhilfemaßnahmen unzulänglich sind oder nicht schnell genug durchgeführt werden, so teilen sie unverzüglich ihre Bedenken der Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, und der Kommission mit.

Die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, fordert den Hersteller auf, Abhilfemaßnahmen im Hinblick auf die gemeldeten Bedenken zu ergreifen. Wenn der Hersteller keine wirksamen Abhilfemaßnahmen vorschlägt oder durchführt, so ergreift die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, alle erforderlichen beschränkenden Maßnahmen bis hin zum Entzug der EU-Typgenehmigung und zum verbindlichen Rückruf und unterrichtet die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten sowie die Kommission über diese Maßnahmen. Wenn eine EU-Typgenehmigung entzogen wird, so unterrichtet

die Genehmigungsbehörde den Hersteller hierüber unverzüglich mit Einschreiben oder auf einem gleichwertigen elektronischen Wege.

2. Ist eine Genehmigungsbehörde der Ansicht, dass die beschränkenden Maßnahmen der Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung nach Artikel 58 Absatz 1 erteilt hat, nicht ausreichen oder nicht rechtzeitig getroffen werden, so unterrichtet sie die Kommission darüber und trifft geeignete beschränkende Maßnahmen, um die Bereitstellung auf dem Markt, die Zulassung oder die Inbetriebnahme der nicht den Vorschriften entsprechenden Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten auf dem nationalen Markt zu untersagen oder zu beschränken, sie von jenem Markt zurückzuziehen oder zurückzurufen.
3. Die Kommission führt mit den Beteiligten geeignete Konsultationen durch und entscheidet, ob die von der Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigungen erteilt hat, getroffenen Maßnahmen ausreichen und rechtzeitig getroffen werden, und schlägt erforderlichenfalls geeignete Maßnahmen vor, um sicherzustellen, dass die Einhaltung der Vorschriften wiederhergestellt und/oder dass die in Artikel 57 Absatz 3 genannte ernste Gefahr wirksam beseitigt wird. In dieser Entscheidung ist auch über die Eignung der beschränkenden Maßnahmen zu befinden, die die Genehmigungsbehörden getroffen haben, die der Ansicht sind, dass die von der Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, getroffenen Maßnahmen nicht ausreichen oder nicht rechtzeitig getroffen werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Überprüfungsverfahren in Artikel 87 Absatz 2 erlassen.

Die Kommission richtet ihren Beschluss an die betroffenen Mitgliedstaaten und teilt sie den betroffenen Wirtschaftsteilnehmern unverzüglich mit.

4. Die Mitgliedstaaten führen den Beschluss der Kommission unverzüglich durch und unterrichten die Kommission hierüber.
5. Die Abhilfemaßnahmen gelten als gerechtfertigt, wenn innerhalb eines Monats nach Erhalt der Meldung der in Artikel 57 Absatz 3 genannten genehmigten Abhilfemaßnahmen weder ein anderer Mitgliedstaat noch die Kommission Einwände gegen diese Abhilfemaßnahmen erhebt. Die anderen Mitgliedstaaten stellen die Anwendung dieser Abhilfemaßnahmen hinsichtlich der Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten sicher, die auf ihrem Gebiet auf dem Markt bereitgestellt, zugelassen oder in Betrieb genommen wurden.

#### *Artikel 59*

#### *Anhörungsrecht der Wirtschaftsteilnehmer, Meldung von Beschlüssen und verfügbare Abhilfemaßnahmen*

1. Sofern nicht aufgrund einer ernsten Gefahr für die menschliche Gesundheit und Sicherheit sowie für die Umwelt Sofortmaßnahmen erforderlich sind, wird dem betroffenen Wirtschaftsteilnehmer Gelegenheit gegeben, vor Ergreifen einer Maßnahme innerhalb einer geeigneten Frist bei der nationalen Behörde seine Anmerkungen einzureichen, bevor die nationalen Behörden der Mitgliedstaaten eine Maßnahme nach den Artikeln 49 bis 58 erlassen.

Wurde eine Maßnahme getroffen, ohne dass der betreffende Wirtschaftsteilnehmer angehört wurde, wird ihm so schnell wie möglich Gelegenheit zur Äußerung gegeben und die getroffene Maßnahme daraufhin umgehend von der nationalen Behörde überprüft.

2. In jeder Maßnahme, die von den nationalen Behörden erlassen wird, ist genau anzugeben, auf welcher Grundlage sie beruht.

Ist die Maßnahme an einen bestimmten Wirtschaftsteilnehmer gerichtet, so ist sie dem Betroffenen unverzüglich unter Angabe der Rechtsbehelfe, die nach den in dem betreffenden Mitgliedstaat geltenden Rechtsvorschriften zur Verfügung stehen, und der entsprechenden Fristen für deren Einlegung mitzuteilen.

Handelt es sich um eine Maßnahme von allgemeiner Tragweite, so ist sie in geeigneter Weise im nationalen Amtsblatt oder in einem gleichwertigen Medium zu veröffentlichen

3. Jede von den nationalen Behörden erlassene Maßnahme wird umgehend zurückgenommen oder geändert, sobald der Wirtschaftsteilnehmer nachweist, dass wirksame Abhilfemaßnahmen getroffen wurden.

## **KAPITEL XII INTERNATIONALE REGELUNGEN**

### *Artikel 60*

#### *Für die EU-Typgenehmigung erforderliche UNECE-Regelungen*

1. UNECE-Regelungen oder deren Änderungen, denen die Union beigetreten ist oder die sie anwendet und die in Anhang IV aufgeführt sind, sind Bestandteil der Anforderungen für die EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge.
2. Die Genehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten erkennen die nach den in Absatz 1 genannten UNECE-Regelungen erteilten Genehmigungen und gegebenenfalls die einschlägigen Genehmigungszeichen anstelle der Genehmigungen und Genehmigungszeichen an, die gemäß dieser Verordnung und den gemäß dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakten erteilt wurden.
3. Hat die Union für die Zwecke der Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung einer UNECE-Regelung oder Änderungen daran zugestimmt, so erlässt die Kommission gemäß Artikel 88 einen delegierten Rechtsakt, um die UNECE-Regelung oder die Änderungen daran verbindlich zu machen oder diese Verordnung entsprechend zu ändern.

In diesem delegierten Rechtsakt werden auch die Zeitpunkte angegeben, ab denen die UNECE-Regelung oder die Änderungen daran verbindlich gelten, und erforderlichenfalls Übergangsbestimmungen festgelegt.

#### *Artikel 61*

#### *Gleichwertigkeit von UNECE-Regelungen für die Zwecke der EU-Typgenehmigung*

1. Die in Anhang IV Teil II aufgeführten UNECE-Regelungen werden in so weit als gleichwertig mit den entsprechenden Durchführungsrechtsakten anerkannt, als sie denselben Geltungsbereich und Gegenstand betreffen.
2. Die Genehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten erkennen die nach den in Absatz 1 genannten UNECE-Regelungen erteilten Typgenehmigungen und gegebenenfalls die einschlägigen Genehmigungszeichen anstelle der Typgenehmigungen und Genehmigungszeichen an, die gemäß dieser Verordnung und den gemäß dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakten erteilt wurden.

#### *Artikel 62*

#### *Gleichwertigkeit mit anderen Regelungen*

Im Rahmen mehrseitiger oder zweiseitiger Übereinkünfte zwischen der Union und Drittländern kann der Rat auf Vorschlag der Kommission mit qualifizierter Mehrheit die Gleichwertigkeit zwischen den Bedingungen oder Bestimmungen für die EU-Typgenehmigung von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten gemäß dieser Verordnung einerseits und den Bedingungen oder Bestimmungen von internationalen Regelungen oder Drittlandregelungen andererseits anerkennen.

### **KAPITEL XIII BEREITSTELLUNG TECHNISCHER INFORMATIONEN**

#### *Artikel 63*

#### *Für Nutzer bestimmte Informationen*

1. Technische Informationen des Herstellers in Bezug auf Angaben über den Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit, die in dieser Verordnung oder in den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten oder Durchführungsrechtsakten vorgesehen sind, dürfen nicht von den Angaben über den von der Genehmigungsbehörde genehmigten Typ abweichen.
2. Der Hersteller stellt den Nutzern alle sachdienlichen Informationen und erforderlichen Anweisungen zur Verfügung, aus denen alle mit einem Fahrzeug, einem System, einem Bauteil oder einer selbständigen technischen Einheit verbundenen besonderen Nutzungsbedingungen oder Nutzungseinschränkungen zu ersehen sind.
3. Die in Absatz 2 genannten Informationen sind in der Amtssprache oder den Amtssprachen des Mitgliedstaates abzufassen, in dem das Fahrzeug, das System, das Bauteil oder die selbständige technische Einheit in Verkehr gebracht, zugelassen oder in Betrieb genommen wird. Sie sind nach ihrer Annahme durch die Genehmigungsbehörde im Benutzerhandbuch bereitzustellen.

*Artikel 64*  
*Für Hersteller bestimmte Informationen*

1. Der Fahrzeughersteller stellt den Herstellern von Systemen, Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten sämtliche Angaben bereit, die für die EU-Typgenehmigung von Systemen, Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten oder für die Erlangung der in Artikel 55 Absatz 1 genannten Autorisierung erforderlich sind.

Der Fahrzeughersteller kann Hersteller von Systemen, Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten vertraglich zur Geheimhaltung von Informationen verpflichten, die nicht öffentlich zugänglich sind, einschließlich der Informationen, die Rechte des geistigen Eigentums betreffen.

2. Der Hersteller von Systemen, Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten stellt dem Fahrzeughersteller sämtliche ausführlichen Informationen über die Beschränkungen bereit, die für seine Typgenehmigungen gelten und entweder in Artikel 27 Absatz 3 genannt oder durch einen Durchführungsrechtsakt in Anhang IV vorgeschrieben sind.

## **KAPITEL XIV**

### **ZUGANG ZU REPARATUR- UND WARTUNGSINFORMATIONEN**

*Artikel 65*  
*Pflichten des Herstellers zur Bereitstellung von Reparatur- und Wartungsinformationen*

1. Die Hersteller gewähren unabhängigen Marktteilnehmern uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu Fahrzeug-OB-Informationen, Diagnose- und anderen Geräten und Instrumenten einschließlich einschlägiger Software sowie zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen.

Die Hersteller stellen eine standardisierte, zuverlässige und ortsungebundene Struktur zur Verfügung, die es unabhängigen Reparaturbetrieben ermöglicht, Arbeiten durchzuführen, bei denen auf das Sicherheitssystem des Fahrzeugs zugegriffen werden muss.

2. Bis die Kommission die einschlägigen Normen mithilfe des Europäischen Komitees für Normung (CEN) oder eines vergleichbaren Normungsgremiums erlassen hat, werden die Informationen zur Fahrzeug-OB sowie die Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen leicht zugänglich so dargeboten, dass unabhängige Wirtschaftsteilnehmer sie mit angemessenem Aufwand verarbeiten können.

Die Informationen zur OB sowie die Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen sollten auf den Webseiten der Hersteller oder, wenn dies aufgrund der Art der Informationen nicht möglich ist, in einem anderen geeigneten Format veröffentlicht werden. Insbesondere ist dieser Zugang so zu

gestalten, dass gegenüber dem Zugang oder der Informationsbereitstellung für Vertragshändler und Reparaturbetriebe keine Diskriminierung stattfindet.

3. Die geeigneten technischen Spezifikationen für die Bereitstellung von Informationen zur Fahrzeug-OBD sowie die Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen werden von der Kommission festgelegt und aktualisiert. Die Kommission trägt der aktuellen Informationstechnologie, vorhersehbaren Entwicklungen der Kraftfahrzeugtechnologie, den geltenden ISO-Normen sowie einer eventuellen weltweiten ISO-Norm Rechnung.
4. Die Anforderungen an den Zugang zu den Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, insbesondere technische Angaben über die Art und Weise der Bereitstellung von Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, sind in Anhang XVIII im Einzelnen festgelegt.
5. Der Hersteller stellt unabhängigen Wirtschaftsteilnehmern und autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben ebenfalls Weiterbildungsmaterial zur Verfügung.
6. Der Hersteller stellt sicher, dass Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen außer während der Wartung des Informationssystems jederzeit zugänglich sind.

Der Hersteller macht Änderungen und Ergänzungen seiner Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformation im Internet zum selben Zeitpunkt zugänglich, zu dem er sie seinen autorisierten Reparaturbetrieben zur Verfügung stellt.

7. Für die Zwecke der Herstellung und Instandhaltung von OBD-kompatiblen Ersatzteilen oder von für die Instandhaltung benötigten Teilen sowie Diagnose- und Prüfgeräten stellt der Fahrzeughersteller allen interessierten Herstellern oder Reparaturbetrieben von Bauteilen und Diagnose- und Prüfgeräten die einschlägigen Fahrzeug-OBD- sowie Reparatur- und -wartungsinformationen diskriminierungsfrei zur Verfügung.
8. Für die Zwecke der Entwicklung, Herstellung und Reparatur von Fahrzeugausrüstungen für mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge stellt der Fahrzeughersteller den betroffenen Herstellern, Einbaubetrieben und Reparaturbetrieben von Ausrüstungen für mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge die einschlägigen Fahrzeug-OBD- sowie Reparatur- und Wartungsinformationen diskriminierungsfrei zur Verfügung.
9. Unabhängige Reparaturbetriebe haben kostenlosen Zugang zu den Reparatur- und Wartungsunterlagen eines Fahrzeugs, die in einer zentralen Datenbank des Herstellers oder einer in seinem Auftrag vorgehaltenen Datenbank gespeichert sind.

Diese unabhängigen Reparaturbetriebe erhalten die Möglichkeit, in die jeweilige Datenbank Angaben über die von ihnen durchgeführten Reparatur- und Wartungsarbeiten einzugeben.

10. Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 88 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Anhang XVIII zur Berücksichtigung technischer und rechtlicher Entwicklungen oder zur Verhinderung von Missbrauch dadurch zu ändern, dass sie die Anforderungen hinsichtlich des Zugangs zu Informationen zur Fahrzeug-OBD

sowie zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen aktualisiert sowie die in den Absätzen 2 und 3 genannten Normen annimmt und einbezieht.

#### *Artikel 66*

##### *Pflichten bei mehreren Typgenehmigungsinhabern*

1. Der für die jeweilige Typgenehmigung eines Systems, eines Bauteils, einer selbständigen technischen Einheit oder einer bestimmten Fertigungsstufe eines Fahrzeugs zuständige Hersteller ist bei einer gemischten Typgenehmigung, einer Mehrphasen-Typgenehmigung oder einer Mehrstufen-Typgenehmigung dafür verantwortlich, dem Endhersteller und den unabhängigen Wirtschaftsteilnehmern die Reparatur- und -wartungsinformationen mitzuteilen, die sich auf das/die jeweilige System, Bauteil bzw. selbständige technische Einheit oder auf die jeweilige Fertigungsstufe beziehen.
2. Der Endhersteller ist dafür verantwortlich, unabhängigen Wirtschaftsteilnehmern Informationen über das Gesamtfahrzeug bereitzustellen.

#### *Artikel 67*

##### *Gebühren für den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen*

1. Für den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen mit Ausnahme der in Artikel 65 Absatz 8 erwähnten Unterlagen dürfen die Hersteller angemessene und verhältnismäßige Gebühren erheben. Die Gebühren dürfen nicht vom Zugriff auf diese Informationen abschrecken, indem der Umfang der Nutzung dieser Informationen durch den unabhängigen Wirtschaftsteilnehmer nicht berücksichtigt wird.
2. Der Hersteller bietet den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen, einschließlich Transaktionsdiensten wie Umprogrammierung oder technischer Unterstützung, für eine Stunde, einen Tag, einen Monat oder ein Jahr an, wobei die Gebühr nach der Dauer des Zugangs gestaffelt ist.

Zusätzlich zu einem zeitbasierten Zugang können Hersteller einen transaktionsbasierten Zugang anbieten, für den die Gebühr nach Transaktion und nicht nach der Dauer des Zugangs gestaffelt ist.

Wenn der Hersteller beide Zugangssysteme anbietet, wählen die unabhängigen Reparaturbetriebe ein Zugangssystem, also entweder das zeitbasierte System oder das transaktionsbasierte System, aus.

#### *Artikel 68*

##### *Nachweis der Erfüllung der Pflichten hinsichtlich der Reparatur- und Wartungsinformationen*

1. Hat ein Hersteller eine EU-Typgenehmigung oder eine nationale Typgenehmigung beantragt, so erbringt er gegenüber der Genehmigungsbehörde innerhalb von sechs Monaten nach dem Datum der jeweiligen Typgenehmigung den Nachweis der Einhaltung der Artikel 65 bis 70.

2. Wird die Einhaltung dieser Vorschriften innerhalb der in Absatz 1 genannten Frist nicht nachgewiesen, so trifft die Genehmigungsbehörde nach Artikel 69 geeignete Maßnahmen.

#### *Artikel 69*

##### *Übereinstimmung mit den Vorschriften über den Zugang zu Informationen über OBD-Systeme sowie Reparatur- und Wartungsinformationen von Fahrzeugen*

1. Eine Genehmigungsbehörde kann jederzeit aus eigener Initiative, anlässlich einer Beschwerde oder aufgrund einer Bewertung eines technischen Dienstes prüfen, ob sich ein Hersteller an die Artikel 65 bis 70 und an die Regeln von Anhang XVIII Anlage 1 für die Bescheinigung über den Zugang zu Informationen über OBD-Systeme sowie Reparatur- und Wartungsinformationen von Fahrzeugen hält.
2. Stellt eine Genehmigungsbehörde fest, dass ein Hersteller seinen Verpflichtungen hinsichtlich des Zugangs zu Informationen über OBD-Systeme sowie Reparatur- und Wartungsinformationen nicht nachgekommen ist, ergreift die Behörde, die die entsprechende Typgenehmigung erteilt hat, geeignete Maßnahmen, um Abhilfe zu schaffen.

Dazu können auch der Entzug oder die Aussetzung der Typgenehmigung, Bußgelder oder sonstige Maßnahmen gemäß Artikel 89 gehören.

3. Reicht ein unabhängiger Wirtschaftsteilnehmer oder ein Fachverband unabhängiger Wirtschaftsteilnehmer bei der Genehmigungsbehörde eine Beschwerde wegen Nichteinhaltung der Artikel 65 bis 70 durch den Hersteller ein, so führt die Genehmigungsbehörde eine Überprüfung durch, um die Einhaltung der Vorschriften durch den Hersteller nachzuprüfen.
4. Im Rahmen dieser Überprüfung kann die Genehmigungsbehörde einen technischen Dienst oder einen anderen unabhängigen Sachverständigen hinzuziehen, damit dieser beurteilt, ob die Verpflichtungen hinsichtlich des Zugangs zu Fahrzeug-OBD-Systemen und Reparatur- und Wartungsinformationen eingehalten wurden.

#### *Artikel 70*

##### *Forum für Fragen des Zugangs zu Fahrzeuginformationen*

1. Das gemäß Artikel 13 Absatz 9 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 eingerichtete Forum für Fragen des Zugangs zu Fahrzeuginformationen führt seine Tätigkeiten gemäß den Vorschriften in Anhang XVIII durch.
2. Das in Absatz 1 genannte Forum berät die Kommission über Maßnahmen zur Verhinderung des Missbrauchs von Informationen zur Fahrzeug-OBD sowie zur Fahrzeugreparatur und -wartung.

## **KAPITEL XV**

### **BEWERTUNG, BENENNUNG, MELDUNG UND ÜBERWACHUNG VON TECHNISCHEN DIENSTEN**

#### *Artikel 71*

##### *Für technische Dienste zuständige Genehmigungsbehörde*

1. Die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 7 Absatz 3 benannte Typgenehmigungsbehörde (im Folgenden „Typgenehmigungsbehörde“) ist für die Bewertung, Benennung, Meldung und Überwachung technischer Dienste deren etwa vorhandener Unterauftragnehmer oder Zweigunternehmen zuständig.
2. Die Typgenehmigungsbehörde wird so eingerichtet, strukturiert und in ihren Arbeitsabläufen organisiert, dass ihre Objektivität und Unparteilichkeit gewährleistet ist und jegliche Interessenkonflikte mit den technischen Diensten vermieden werden.
3. Die Typgenehmigungsbehörde ist so zu organisieren, dass die Meldung eines technischen Dienstes von anderen Mitarbeitern als jenen ausgeführt wird, die die Bewertung des technischen Dienstes durchgeführt haben.
4. Die Typgenehmigung darf keine Tätigkeit ausführen, die auch technische Dienste ausführen, und Beratungsdienstleistungen weder gewerblich noch im Wettbewerb erbringen.
5. Die Typgenehmigungsbehörde behandelt die Informationen, die sie erlangt, als vertraulich.
6. Der Typgenehmigungsbehörde müssen kompetente Mitarbeiter in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen, so dass sie ihre in dieser Verordnung vorgesehenen Aufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen kann.
7. Jeder Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten über seine Verfahren zur Bewertung, Benennung und Meldung von technischen Diensten und zur Überwachung der technischen Dienste sowie über alle diesbezüglichen Änderungen.
8. Die Typgenehmigungsbehörde wird alle zwei Jahre einer Überprüfung durch Gleichrangige durch zwei Typgenehmigungsbehörden anderer Mitgliedstaaten unterzogen.

Die Mitgliedstaaten erstellen einen Jahresplan für Überprüfungen durch Gleichrangige, mit dem ein angemessener Wechsel zwischen überprüfenden und überprüften Typgenehmigungsbehörden gewährleistet ist, und legen diesen der Kommission vor.

Die Überprüfung durch Gleichrangige umfasst einen Vor-Ort-Besuch bei einem technischen Dienst im Zuständigkeitsbereich der überprüften Behörde. Die Kommission kann an der Überprüfung teilnehmen und auf der Grundlage einer Risikobewertungsanalyse über ihre Teilnahme entscheiden.

9. Das Ergebnis der Überprüfungen durch Gleichrangige wird allen Mitgliedstaaten sowie der Kommission übermittelt, und eine Zusammenfassung der Ergebnisse wird der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Es ist in dem nach Artikel 10 eingerichteten Forum auf der Grundlage der Bewertung dieses Ergebnisses durch die Kommission zu erörtern, und es sind Empfehlungen abzugeben.
10. Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten darüber, wie er die Empfehlungen im Bericht über die Überprüfung durch Gleichrangige umgesetzt hat.

## *Artikel 72*

### *Benennung von technischen Diensten*

1. Die Typgenehmigungsbehörden benennen technische Dienste entsprechend ihrem Zuständigkeitsbereich für eine oder mehrere der folgenden Tätigkeitskategorien:
  - (a) Kategorie A: in dieser Verordnung und in den in Anhang IV aufgeführten Rechtsakten genannte Prüfungen, die die technischen Dienste in ihren eigenen Einrichtungen durchführen
  - (b) Kategorie B: Überwachung der Prüfungen, die in dieser Verordnung und in den in Anhang IV aufgeführten Rechtsakten genannt sind, soweit diese Prüfungen in Einrichtungen des Herstellers oder eines Dritten durchgeführt werden
  - (c) Kategorie C: regelmäßige Bewertung und Verfolgung der Verfahren der Hersteller zur Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion
  - (d) Kategorie D: Überwachung oder Durchführung der Prüfungen oder Kontrollen zur Überwachung der Übereinstimmung der Produktion
2. Ein Mitgliedstaat darf eine Genehmigungsbehörde für eine oder mehrere der in Absatz 1 genannten Tätigkeitskategorien als technischen Dienst benennen. Ist eine Genehmigungsbehörde als technischer Dienst benannt und wird sie von einem Mitgliedstaat finanziert oder von ihm geschäftlich und finanziell beherrscht, so kommen die Artikel 72 bis 85 und Anhang V Anlagen 1 und 2 zur Anwendung.
3. Ein technischer Dienst wird nach dem nationalen Recht eines Mitgliedstaates gegründet und verfügt über Rechtspersönlichkeit, sofern es sich nicht um einen internen technischen Dienst eines Herstellers im Sinne von Artikel 76 handelt.
4. Ein technischer Dienst schließt eine Haftpflichtversicherung für seine Tätigkeiten ab, sofern die Haftpflicht nicht aufgrund der nationalen Rechtsvorschriften vom Mitgliedstaat übernommen wird oder der Mitgliedstaat selbst unmittelbar für die Konformitätsbewertung verantwortlich ist.
5. Technische Dienste eines Drittlandes, bei denen es sich nicht um nach Artikel 76 benannte Dienste handelt, dürfen für die Zwecke des Artikels 78 nur gemeldet werden, wenn in einer zweiseitigen Übereinkunft zwischen der Union und dem betreffenden Drittland die Möglichkeit der Benennung dieser Dienste vorgesehen ist. Dies hindert einen nach dem nationalen Recht eines Mitgliedstaats gemäß Absatz 3 gegründeten technischen Dienst nicht daran, Zweigunternehmen in Drittländern

einzurichten, sofern diese Zweigunternehmen direkt vom benannten technischen Dienst verwaltet und überwacht werden.

### *Artikel 73*

#### *Unabhängigkeit der technischen Dienste*

1. Technische Dienste einschließlich ihrer Mitarbeiter führen die Tätigkeiten, für die sie benannt wurden, mit der größtmöglichen beruflichen Sorgfalt und der vorauszusetzenden fachlichen Kompetenz in ihrem Tätigkeitsbereich 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.
2. Bei einem technischen Dienst muss es sich um eine unabhängige dritte Organisation oder Stelle handeln, die mit dem Prozess des Entwurfs und der Herstellung, Lieferung oder Wartung eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit, das/die sie bewertet, prüft oder kontrolliert, in keinerlei Verbindung steht.

Eine Stelle, die einem Wirtschaftsverband oder einem Fachverband angehört und die Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständige technische Einheiten bewertet, prüft oder kontrolliert, an deren Entwurf, Herstellung, Bereitstellung, Montage, Lieferung oder Wartung Unternehmen beteiligt sind, die von diesem Verband vertreten werden, kann unter der Bedingung als Stelle gelten, die die Anforderungen von Unterabsatz 1 erfüllt, dass ihre Unabhängigkeit sowie die Abwesenheit jedweder Interessenkonflikte gegenüber der benennenden Genehmigungsbehörde nachgewiesen sind.

3. Ein technischer Dienst, seine oberste Leitungsebene und die Mitarbeiter, die für die Erfüllung von Tätigkeiten, für die sie gemäß Artikel 72 Absatz 1 benannt sind, zuständig sind, darf die von ihm zu bewertenden Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten weder konstruieren, herstellen, liefern oder warten noch an diesen Tätigkeiten Beteiligte vertreten. Dies schließt nicht die Verwendung von bereits bewerteten Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten, die für die Tätigkeit des technischen Dienstes nötig sind, oder die Verwendung solcher Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten zum persönlichen Gebrauch aus.
4. Ein technischer Dienst gewährleistet, dass die Tätigkeiten seiner Zweigunternehmen oder Unterauftragnehmer die Vertraulichkeit, Objektivität oder Unparteilichkeit bezüglich der Tätigkeitskategorien, für die er benannt wurde, nicht beeinträchtigen.
5. Informationen, welche die Mitarbeiter eines technischen Dienstes bei der Durchführung ihrer Aufgaben gemäß dieser Verordnung erhalten, fallen unter die berufliche Schweigepflicht außer gegenüber der Genehmigungsbehörde oder im Fall anderslautender Bestimmungen der Rechtsvorschriften der Union oder des Mitgliedstaats.

*Artikel 74*  
*Befähigung der technischen Dienste*

1. Ein technischer Dienst verfügt über die Fähigkeit zur Ausführung aller Tätigkeiten, für die er gemäß Artikel 72 Absatz 1 die Benennung beantragt. Er weist gegenüber der Typgenehmigungsbehörde nach, dass er über alle folgenden Voraussetzungen verfügt:
  - (a) Sein Personal verfügt für die Ausübung der Tätigkeiten, für die er die Benennung beantragt, über die sachgerechte Befähigung, die besonderen technischen Kenntnisse, die Berufsausbildung sowie über ausreichende und sachgerechte Erfahrung.
  - (b) Er verfügt über die Beschreibungen der Verfahren zur Durchführung der Tätigkeiten, für die er benannt werden soll, unter gebührender Berücksichtigung des Grads an Komplexität der Technik, die bei dem jeweiligen Fahrzeug, System, Bauteil oder der selbständigen technischen Einheit zur Anwendung kommt, sowie des Umstands, dass es sich bei dem Produktionsprozess um eine Massen- oder eine Serienfertigung handelt. Der technische Dienst weist die Transparenz und die Wiederholbarkeit dieser Verfahren nach.
  - (c) Er verfügt über die erforderlichen Mittel zur Durchführung der Aufgaben, die mit den Tätigkeitskategorien, für die er benannt werden soll, verbunden sind, und über Zugang zu allen benötigten Ausrüstungen oder Einrichtungen.
2. Ein technischer Dienst weist ferner nach, dass er über die sachgerechte Befähigung, die besonderen technischen Kenntnisse und die nachgewiesene Erfahrung für die Durchführung der Prüfungen und Kontrollen verfügt, um die Konformität der Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbständigen technischen Einheiten mit dieser Verordnung und mit den in Artikel IV aufgeführten Durchführungsrechtsakten ebenso zu bewerten wie die Frage, ob er die in Anhang V Anlage 1 aufgeführten Normen einhält.

*Artikel 75*  
*Zweigunternehmen von technischen Diensten und Vergabe von Unteraufträgen*

1. Technische Dienste dürfen mit Zustimmung der Typgenehmigungsbehörde, die sie benannt hat, Tätigkeiten einiger der Kategorien, für die sie nach Artikel 72 Absatz 1 benannt worden sind, an Unterauftragnehmer vergeben oder von einem Zweigunternehmen durchführen lassen.
2. Vergibt ein technischer Dienst bestimmte Aufgaben aus den Tätigkeitskategorien, für die er benannt wurde, an Unterauftragnehmer oder überträgt er deren Ausführung einem Zweigunternehmen, so stellt er sicher, dass der Unterauftragnehmer oder das Zweigunternehmen die Anforderungen der Artikel 73 und 74 erfüllt, und unterrichtet die Typgenehmigungsbehörde darüber.
3. Die technischen Dienste tragen die volle Verantwortung für die Arbeiten, die von ihren Unterauftragnehmern oder Zweigunternehmen ausgeführt werden, unabhängig davon, wo diese niedergelassen sind.

4. Die technischen Dienste halten die einschlägigen Unterlagen über die Bewertung der Qualifikation des Unterauftragnehmers oder des Zweigunternehmens und die von ihnen ausgeführten Aufgaben für die Typgenehmigungsbehörde bereit.

*Artikel 76*  
*Interne technische Dienste des Herstellers*

1. Ein interner technischer Dienst eines Herstellers darf für die in Artikel 72 Absatz 1 Buchstabe a genannten Tätigkeiten der Kategorie A nur hinsichtlich der in Anhang XV aufgeführten Durchführungsrechtsakte benannt werden. Ein interner technischer Dienst stellt einen eigenen und gesonderten Teil des Unternehmens des Herstellers dar und darf nicht an Entwurf, Herstellung, Lieferung oder Wartung der von ihm bewerteten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten beteiligt sein.
2. Ein interner technischer Dienst erfüllt folgende Anforderungen:
  - (a) er ist von einer nationalen Akkreditierungsstelle im Sinne von Artikel 2 Nummer 11 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 und gemäß Anhang V Anlagen 1 und 2 dieser Verordnung akkreditiert worden
  - (b) der interne technische Dienst einschließlich seiner Mitarbeiter ist organisatorisch abgrenzbar und verfügt innerhalb des Unternehmens des Herstellers, dem er angehört, über Berichtsverfahren, die seine Unparteilichkeit gewährleisten, und weist dies gegenüber der nationalen Akkreditierungsstelle nach
  - (c) weder der interne technische Dienst noch seine Mitarbeiter üben eine Tätigkeit aus, die mit seiner Unabhängigkeit bei der Beurteilung oder seiner Integrität im Zusammenhang mit den Tätigkeitskategorien, für die er benannt wurde, im Widerspruch stehen könnte
  - (d) die Stelle erbringt ihre Leistungen ausschließlich für das Unternehmen des Herstellers, dem sie angehört
3. Ein interner technischer Dienst braucht für die Zwecke des Artikels 78 der Kommission nicht gemeldet zu werden; allerdings werden der Typgenehmigungsbehörde auf deren Verlangen Informationen von dem Hersteller, zu dem er gehört, oder von der nationalen Akkreditierungsstelle Informationen über die Akkreditierung übermittelt.
4. Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 88 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Anhang XV zur Berücksichtigung technischer und rechtlicher Entwicklungen dadurch zu ändern, dass sie die Liste der Durchführungsrechtsakte und die darin enthaltenen Beschränkungen aktualisiert:

*Artikel 77*  
*Bewertung und Benennung technischer Dienste*

1. Vor der Benennung eines technischen Dienstes bewertet die Typgenehmigungsbehörde diesen anhand einer Bewertungsprüfliste, die wenigstens die Anforderungen in Anhang V Anlage 2 umfasst. Die Bewertung umfasst eine Bewertung vor Ort auf dem Grundstück des antragstellenden technischen Dienstes sowie gegebenenfalls jedes seiner Tochterunternehmen oder Unterauftragnehmer innerhalb oder außerhalb der Union.

In Abstimmung mit der Typgenehmigungsbehörde des Mitgliedstaats, in dem der antragstellende technische Dienst niedergelassen ist, bilden die Vertreter der Typgenehmigungsbehörden von wenigstens zwei anderen Mitgliedstaaten sowie ein Vertreter der Kommission ein gemeinsames Bewertungsteam und nehmen an der Bewertung des technischen Dienstes, einschließlich der Vor-Ort-Bewertung, teil. Die benennende Typgenehmigungsbehörde des Mitgliedstaats, in dem der antragstellende technische Dienst niedergelassen ist, verschafft diesen Vertretern rechtzeitig Zugang zu den Unterlagen, die für die Bewertung des antragstellenden technischen Dienstes erforderlich sind.

2. Während des Bewertungsverfahrens sammeln die gemeinsamen Bewertungsteams Erkenntnisse hinsichtlich der Nichteinhaltung der Anforderungen der Artikel 72 bis 76, der Artikel 84 und 85 und des Anhangs V Anlage 2. Diese Erkenntnisse erörtern die benennende Genehmigungsbehörde und das gemeinsame Bewertungsteam mit dem Ziel, zu einer Einigung über die Bewertung des Antrags zu gelangen.
3. Das gemeinsame Bewertungsteam legt innerhalb von 45 Tagen nach der Vor-Ort-Bewertung in einem Bericht dar, inwieweit der Antragsteller die Anforderungen der Artikel 72 bis 76, der Artikel 84 und 85 und des Anhangs V Anlage 2 dieser Verordnung erfüllt.
4. Der Bericht umfasst eine Zusammenfassung der ermittelten Anforderungen, die nicht erfüllt wurden. Abweichende Meinungen zwischen Mitgliedern des gemeinsamen Bewertungsteam sind im Bericht ebenso festzuhalten wie eine Empfehlung, ob der Antragsteller als technischer Dienst benannt werden könnte.
5. Die Mitgliedstaaten melden der Kommission die Namen der Vertreter der Typgenehmigungsbehörde, die für jede gemeinsame Bewertung einzuberufen sind.
6. Die Befähigung eines technischen Dienstes wird gemäß den Bestimmungen von Anhang V Anlage 2 bewertet.
7. Die Typgenehmigungsbehörde übermittelt den Bewertungsbericht der Kommission den benennenden Behörden der anderen Mitgliedstaaten zusammen mit Unterlagen hinsichtlich der Befähigung des technischen Dienstes und der getroffenen Vorkehrungen zur regelmäßigen Überwachung des technischen Dienstes und dazu sicherzustellen, dass dieser die Anforderungen dieser Verordnung auch weiterhin erfüllen wird.

Der meldende Typgenehmigungsbehörde legt außerdem Nachweise dafür vor, dass ihr gemäß Artikel 71 Absatz 6 befähigte Mitarbeiter zur Überwachung des technischen Dienstes zur Verfügung stehen.

8. Die Typgenehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten und die Kommission können den Bewertungsbericht und die Unterlagen prüfen und innerhalb eines Monats nach Übermittlung des Bewertungsberichts und der Unterlagen Fragen stellen, Bedenken erheben und weitere Unterlagen anfordern.
9. Die Typgenehmigungsbehörde des Mitgliedstaats, in dem der antragstellende technische Dienst niedergelassen ist, antwortet auf die Fragen, Bedenken und Anforderungen weiterer Unterlagen innerhalb von vier Wochen nach ihrem Eingang.
10. Die Typgenehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten oder die Kommission können einzeln oder gemeinsam innerhalb von vier Wochen nach Erhalt der in Absatz 9 genannten Antwort Empfehlungen an die Typgenehmigungsbehörde des Mitgliedstaats richten, in dem der antragstellende technische Dienst niedergelassen ist. Die Typgenehmigungsbehörde berücksichtigt die Empfehlungen bei ihrer Entscheidung über die Benennung des technischen Dienstes. Beschließt die Typgenehmigungsbehörde, den Empfehlungen der anderen Mitgliedstaaten oder der Kommission nicht zu folgen, so begründet sie diesen Beschluss innerhalb von zwei Wochen, nachdem er gefasst wurde.
11. Die Gültigkeit der Benennung technischer Dienste ist auf höchstens fünf Jahre befristet.
12. Die Genehmigungsbehörde, die gemäß Artikel 72 Absatz 2 als technischer Dienst benannt werden will, weist die Einhaltung der Anforderungen dieser Verordnung anhand einer Bewertung nach, die von unabhängigen Bewertern durchgeführt wird. Diese Bewerber dürfen nicht zur selben Genehmigungsbehörde gehören und müssen die Anforderungen des Anhangs V Anlage 2 erfüllen.

#### *Artikel 78*

##### *Mitteilung an die Kommission in Bezug auf technische Dienste*

1. Die Mitgliedstaaten melden der Kommission den Namen, die Anschrift einschließlich der E-Mail-Adresse, die Namen der zuständigen Personen und die Tätigkeitskategorie eines jeden von ihnen benannten technischen Dienstes. In der Meldung ist Folgendes klar anzugeben: der Umfang der Benennung, die Konformitätsbewertungstätigkeiten und -verfahren, die Art der Produkte und die in Anhang IV aufgeführten Gegenstände, für die die technischen Dienste benannt worden sind, sowie anschließende Änderungen jeder dieser Angaben.

Diese Meldung erfolgt, bevor die benannten technischen Dienste eine der in Artikel 72 Absatz 1 genannten Tätigkeiten aufnehmen.

2. Innerhalb von 28 Tagen nach der Meldung kann ein Mitgliedstaat oder die Kommission schriftlich begründete Einwände gegen den technischen Dienst oder bezüglich seiner Überwachung durch die Typgenehmigungsbehörde erheben. Erhebt ein Mitgliedstaat oder die Kommission Einwände, wird die Wirkung der Benennung ausgesetzt. In diesem Fall konsultiert die Kommission die Beteiligten und entscheidet mit einem Durchführungsrechtsakt, ob die Aussetzung der Benennung aufgehoben werden kann. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 87 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Wird kein Einwand erhoben oder ist die Kommission der Auffassung, dass die Meldung ganz oder zum Teil hingenommen werden kann, veröffentlicht die Kommission die Meldung gemäß Absatz 5.

3. Ein und derselbe technische Dienst kann ungeachtet der Kategorien der Tätigkeiten, die er nach Artikel 72 Absatz 1 durchführen wird, von mehreren Typgenehmigungsbehörden benannt und von den Mitgliedstaaten dieser Typgenehmigungsbehörden der Kommission gemeldet werden.
4. Muss eine Typgenehmigungsbehörde aufgrund eines der in Anhang IV aufgeführten Durchführungsrechtsaktes eine bestimmte Organisation oder zuständige Stelle mit der Durchführung einer Tätigkeit betrauen, die nicht zu den in Artikel 72 Absatz 1 genannten Tätigkeitskategorien gehört, so übermittelt der Mitgliedstaat die in Absatz 1 genannte Meldung.
5. Die Kommission veröffentlicht auf ihrer Website eine aktualisierte Liste sowie Einzelangaben zu den technischen Diensten und den bestimmten Organisationen sowie zuständigen Stellen, die gemäß diesem Artikel gemeldet worden sind.

#### *Artikel 79*

##### *Änderungen und Erneuerungen von Benennungen technischer Dienste*

1. Falls eine Typgenehmigungsbehörde feststellt oder darüber unterrichtet wird, dass ein technischer Dienst die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen nicht mehr erfüllt, schränkt sie die Benennung gegebenenfalls ein, setzt sie aus oder widerruft sie, wobei sie das Ausmaß berücksichtigt, in dem diesen Anforderungen nicht genügt wurde.

Die Typgenehmigungsbehörde setzt die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich über jede Aussetzung, Einschränkung bzw. jeden Widerruf einer Benennung in Kenntnis.

Die Kommission aktualisiert die in Artikel 78 Absatz 4 genannten veröffentlichten Informationen entsprechend.

2. Wird eine Benennung eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen oder stellt der technische Dienst seine Tätigkeit ein, so übergibt die benennende Genehmigungsbehörde die Akten dieses technischen Dienstes einem anderen technischen Dienst zur Weiterbearbeitung oder hält sie für die Genehmigungsbehörden oder für die Marktüberwachungsbehörden bereit.
3. Die Typgenehmigungsbehörde unterrichtet die anderen Typgenehmigungsbehörden und die Kommission, wenn die Nichteinhaltung der Vorschriften durch einen technischen Dienst Auswirkungen auf die Typgenehmigungsbogen hat, die auf der Grundlage der Kontroll- und Prüfberichte ausgestellt werden, die von dem technischen Dienst erstellt wurden, für den die Meldung geändert wird.

Innerhalb von zwei Monaten nach Meldung der Änderungen an der Benennung legt die Typgenehmigungsbehörde der Kommission und den anderen Typgenehmigungsbehörden einen Bericht über ihre Erkenntnisse hinsichtlich der Nichteinhaltung der Vorschriften vor. Sofern es erforderlich ist, um die Sicherheit

von bereits in Verkehr gebrachten Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten sicherzustellen, weist die benennende Typgenehmigungsbehörde die betroffenen Genehmigungsbehörden an, innerhalb einer angemessenen Frist alle zu Unrecht ausgestellten Bogen auszusetzen oder zu entziehen.

4. Die übrigen Bogen, die auf der Grundlage von Kontrolle und Prüfberichten von dem technischen Dienst ausgestellt wurden, für den die Benennung ausgesetzt, eingeschränkt oder widerrufen worden ist, bleiben unter folgenden Umständen gültig:
  - a) im Fall der Aussetzung einer Benennung unter der Voraussetzung, dass die Typgenehmigungsbehörde, die den Typgenehmigungsbogen ausgestellt hat, innerhalb von drei Monaten nach der Aussetzung der Typgenehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten und der Kommission gegenüber bestätigt, dass sie während der Aussetzungsfrist die Funktionen des technischen Dienstes wahrnimmt
  - b) im Fall einer Einschränkung oder eines Widerrufs einer Benennung für einen Zeitraum von drei Monaten nach der Einschränkung oder dem Widerruf Die Typgenehmigungsbehörde die die Bögen ausgestellt hat, kann die Gültigkeit der Bögen um weitere Dreimonatszeiträume bis zu einer Höchstdauer von insgesamt zwölf Monaten verlängern, sofern sie während dieses Zeitraums die Funktionen des technischen Dienstes wahrnimmt, dessen Benennung eingeschränkt oder widerrufen worden ist.

Übernimmt eine Typgenehmigungsbehörde die Funktionen des technischen Dienstes, so unterrichtet sie hierüber unverzüglich die anderen Typgenehmigungsbehörden, die anderen technischen Dienste und die Kommission.

5. Eine Ausweitung des Umfangs der Benennung eines technischen Dienstes kann gemäß dem Verfahren des Artikels 77 und vorbehaltlich der in Artikel 78 genannten Meldung gewährt werden.
6. Eine Benennung als technischer Dienst kann erst erneuert werden, nachdem die Typgenehmigungsbehörde nachgeprüft hat, ob der technische Dienst die Anforderungen dieser Verordnung nach wie vor erfüllt. Diese Bewertung ist gemäß dem in Artikel 77 festgelegten Verfahren durchzuführen.

#### *Artikel 80*

##### *Beaufsichtigung von technischen Diensten*

1. Die Typgenehmigungsbehörde überwacht die technischen Dienste fortlaufend, um die Einhaltung der Anforderungen der Artikel 72 bis 76, der Artikel 84 und 85 und des Anhangs V Anlage 2 sicherzustellen.

Technische Dienste stellen auf Anfrage alle einschlägigen Informationen und Unterlagen zur Verfügung, damit jene Typgenehmigungsbehörde nachprüfen kann, ob diese Anforderungen eingehalten werden.

Die technischen Dienste unterrichten die Typgenehmigungsbehörde über alle Änderungen, insbesondere hinsichtlich ihres Personals, ihrer Einrichtungen, Tochterunternehmen oder Unterauftragnehmer, die möglicherweise die Einhaltung der Anforderungen der Artikel 72 bis 76, der Artikel 84 und 85 und des Anhangs V Anlage 2 oder ihre Fähigkeit betreffen, die Konformitätsbewertungsaufgaben hinsichtlich der Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbständigen technischen Einheiten wahrzunehmen, für die sie benannt worden sind.

2. Die technischen Dienste beantworten Anfragen der Typgenehmigungsbehörde oder der Kommission nach den von ihnen durchgeführten Konformitätsbewertungen unverzüglich.
3. Die Typgenehmigungsbehörde des Mitgliedstaats, in dem der technische Dienst niedergelassen ist, stellt sicher, dass der technische Dienst seiner Verpflichtung nach Absatz 2 nachkommt, sofern dem kein legitimer Grund entgegensteht.

Wenn sich die Typgenehmigungsbehörde des Mitgliedstaats, in dem der technische Dienst niedergelassen ist, auf einen legitimen Grund beruft, unterrichtet sie hiervon die Kommission.

Die Kommission konsultiert unverzüglich die Mitgliedstaaten. Auf der Grundlage dieser Bewertung entscheidet die Kommission durch einen Durchführungsrechtsakt, ob der legitime Grund für gerechtfertigt erachtet wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Überprüfungsverfahren in Artikel 87 Absatz 2 erlassen.

Der technische Dienst oder die Typgenehmigungsbehörde kann verlangen, dass jegliche den Behörden eines anderen Mitgliedstaats oder der Kommission übermittelte Information vertraulich behandelt wird.

3. Wenigstens alle 30 Monate bewertet die Typgenehmigungsbehörde, ob jeder technische Dienst in ihrem Zuständigkeitsbereich weiterhin die Anforderungen der Artikel 72 bis 76, der Artikel 84 und 85 und des Anhangs V Anlage 2 erfüllt. Zu dieser Bewertung gehört auch ein Vor-Ort-Besuch bei jedem technischen Dienst in ihrem Zuständigkeitsbereich.

Binnen zwei Monaten nach Abschluss der Bewertung des technischen Dienstes berichten die Mitgliedstaaten der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten über diese Überwachungstätigkeiten. Diese Berichte enthalten auch eine Zusammenfassung der Bewertung, die der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird.

4. Fünf Jahre nach der Meldung des technischen Dienstes und danach alle fünf Jahre führen die Typgenehmigungsbehörde des Mitgliedstaats, in dem der technische Dienst niedergelassen ist, und ein gemeinsames Bewertungsteam, das nach dem Verfahren des Artikels 77 Absätze 1 bis 4 ernannt worden ist, die Bewertung durch, um festzustellen, ob der technische Dienst die Anforderungen der Artikel 72 bis 76, der Artikel 84 und 85 und des Anhangs V Anlage 2 noch immer erfüllt.

*Artikel 81*  
*Anfechtung der Befähigung von technischen Diensten*

1. Die Kommission untersucht alle Fälle, in denen ihr Bedenken hinsichtlich der Befähigung eines technischen Dienstes oder der dauerhaften Erfüllung der Anforderungen und Pflichten nach dieser Verordnung durch einen technischen Dienst zur Kenntnis gebracht wurden. Sie kann solche Untersuchungen auch von sich aus einleiten.

Die Kommission untersucht die Verantwortlichkeit des technischen Dienstes, wenn nachgewiesen wird oder berechtigte Gründe zu der Annahme bestehen, dass eine Typgenehmigung auf der Grundlage falscher Daten erteilt wurde, dass Prüfergebnisse gefälscht wurden oder dass Daten oder technische Spezifikationen zurückgehalten wurden, die zur Versagung der Typgenehmigung geführt hätten.

2. Die Kommission konsultiert die Typgenehmigungsbehörde des Mitgliedstaats, in dem der technische Dienst niedergelassen ist, im Zuge der Untersuchung nach Absatz 1. Die Typgenehmigungsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats stellt die Kommission auf deren Verlangen hin alle sachdienlichen Informationen über die Leistung des technischen Dienstes und dessen Einhaltung der Anforderungen hinsichtlich der Unabhängigkeit und der Befähigung zur Verfügung.
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 oder für eine der Absatz 1 aufgeführten Fehlleistungen verantwortlich ist, so unterrichtet sie hierüber den Mitgliedstaat der Typgenehmigungsbehörde.

Die Kommission fordert diesen Mitgliedstaat auf, erforderlichenfalls beschränkende Maßnahmen, einschließlich der Aussetzung, der Einschränkung oder des Widerrufs der Benennung, zu ergreifen.

Ergreift ein Mitgliedstaat die erforderlichen beschränkenden Maßnahmen nicht, kann die Kommission die Benennung des betreffenden technischen Dienstes mit Durchführungsrechtsakten aussetzen, einschränken oder widerrufen. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Überprüfungsverfahren in Artikel 87 Absatz 2 erlassen. Die Kommission meldet dem Mitgliedstaat ihren Beschluss und aktualisiert die nach Artikel 78 Absatz 4 veröffentlichten Informationen entsprechend.

*Artikel 82*  
*Informationsaustausch über die Bewertung, Benennung und Überwachung technischer Dienste*

1. Die Typgenehmigungsbehörden konsultieren einander und die Kommission zu Fragen von allgemeiner Tragweite hinsichtlich der Umsetzung der Anforderungen dieser Verordnung in Bezug auf die Bewertung, Benennung und Überwachung technischer Dienste.

2. Die Typgenehmigungsbehörden übermitteln einander und der Kommission spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung das Muster der Bewertungsprüfliste nach Artikel 77 Absatz 1 und anschließend die an dieser Prüfliste vorgenommenen Anpassungen so lange, bis die Kommission eine harmonisierte Bewertungsprüfliste erlassen hat. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um das Muster der Prüfliste für die Bewertung festzulegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren in Artikel 87 Absatz 2 erlassen.
3. Wenn die in Artikel 77 Absatz 3 genannten Bewertungsberichte Diskrepanzen in der allgemeinen Praxis der Typgenehmigungsbehörden aufzeigen, können die Mitgliedstaaten oder die Kommission um einen Informationsaustausch ersuchen.
4. Der Informationsaustausch wird von dem in Artikel 10 genannten Forum koordiniert.

### *Artikel 83*

#### *Zusammenarbeit mit nationalen Akkreditierungsstellen*

1. Basiert eine Benennung auf einer Akkreditierung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 765/2008, dann sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass die nationale Akkreditierungsstelle, die einen bestimmten technischen Dienst akkreditiert hat, von den zuständigen Behörden über Meldungen von Vorkommnissen und andere Informationen im Zusammenhang mit Angelegenheiten unter der Kontrolle des technischen Dienstes auf dem Laufenden gehalten wird, wenn die Informationen für die Bewertung der Leistung des technischen Dienstes relevant sind.
2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die mit der Akkreditierung eines bestimmten technischen Dienstes befasste nationale Akkreditierungsstelle von der Typgenehmigungsbehörde des Mitgliedstaats, in dem der technische Dienst niedergelassen ist, hinsichtlich der für die Akkreditierung maßgeblichen Erkenntnisse auf dem Laufenden gehalten wird. Die nationale Akkreditierungsstelle unterrichtet die Typgenehmigungsbehörde des Mitgliedstaats, in dem der technische Dienst niedergelassen ist, über ihre Erkenntnisse.

### *Artikel 84*

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

1. Technische Dienste führen die Tätigkeiten aus, für die sie gemäß Artikel 72 Absatz 1 benannt worden sind.
2. Technische Dienste erfüllen jederzeit sämtliche folgenden Verpflichtungen:
  - (a) sie gestatten der Genehmigungsbehörde die Überwachung der Leistung des technischen Dienstes während der Konformitätsbewertung
  - (b) sie stellen ihrer Genehmigungsbehörde auf Anfrage die Angaben über die Tätigkeitskategorien bereit, für die sie benannt worden sind
3. Stellt ein technischer Dienst fest, dass ein Hersteller die Anforderungen dieser Verordnung nicht erfüllt, so meldet er dies der Genehmigungsbehörde, damit die

Genehmigungsbehörde den Hersteller zu geeigneten Abhilfemaßnahmen veranlassen kann. Die Genehmigungsbehörde versagt die Ausstellung eines Typgenehmigungsbogens, wenn jene geeigneten Abhilfemaßnahmen nicht ergriffen wurden.

#### *Artikel 85*

##### *Informationspflichten der technischen Dienste*

1. Die technischen Dienste melden ihrer Genehmigungsbehörde:
  - (a) jede festgestellte Nichtübereinstimmung, die eine Versagung, Einschränkung, Aussetzung oder einen Entzug eines Typgenehmigungsbogens erfordern kann
  - (b) alle Umstände, die Folgen für den Geltungsbereich und die Bedingungen ihrer Benennung haben
  - (c) jedes Auskunftsersuchen über ihre Tätigkeiten, das sie von den Marktüberwachungsbehörden erhalten haben
2. Auf Verlangen ihrer Genehmigungsbehörde legen die technischen Dienste Informationen über die Tätigkeiten im Rahmen ihrer Benennung und alle ihre anderen Tätigkeiten vor, einschließlich grenzüberschreitender Tätigkeiten und der Vergabe von Unteraufträgen.

#### *Artikel 86*

##### *Nationale Gebühren zur Deckung der Kosten der Tätigkeiten der Typgenehmigungsbehörden*

1. Die Mitgliedstaaten erheben von den technischen Diensten, die eine Benennung beantragen und auf ihrem Staatsgebiet niedergelassen sind, Gebühren, die die Kosten im Zusammenhang mit den von den nationalen Behörden, die gemäß dieser Verordnung für die technischen Dienste zuständig sind, ausgeübten Tätigkeiten ganz oder teilweise decken.
2. Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Struktur und Höhe der Gebühren nach Absatz 1 erlassen; dabei berücksichtigt sie die Ziele der Sicherheit und des Schutzes der menschlichen Gesundheit und der Umwelt sowie der Innovationsförderung und der Wirtschaftlichkeit. Bei der Festlegung der angemessenen Gebührenhöhe ist insbesondere den Interessen der technischen Dienste, die gemäß Artikel 83 eine von einer nationalen Akkreditierungsstelle ausgestellte gültige Prüfbescheinigung vorgelegt haben, und den Interessen der technischen Dienste, die zu den kleinen und mittleren Unternehmen im Sinne der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission<sup>29</sup> gehören, Rechnung zu tragen. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Überprüfungsverfahren in Artikel 87 Absatz 2 erlassen.

---

<sup>29</sup> Empfehlung der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36).

## KAPITEL XVI

### DURCHFÜHRUNGSBEFUGNISSE UND DELEGIERTE BEFUGNISSE

#### *Artikel 87* *Ausschussverfahren*

1. Die Kommission wird von einem als „Technischer Ausschuss – Kraftfahrzeuge“ bezeichneten Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

#### *Artikel 88* *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 2, Artikel 5 Absatz 2, Artikel 10 Absatz 3, Artikel 22 Absatz 3, Artikel 24 Absatz 3, Artikel 25 Absatz 5, Artikel 26 Absatz 2, Artikel 28 Absatz 5, Artikel 29 Absatz 6, Artikel 34 Absatz 2, Artikel 55 Absatz 2 und 3, Artikel 56 Absatz 2, Artikel 60 Absatz 3, Artikel 65 Absatz 10, Artikel 76 Absatz 4 und Artikel 90 Absatz 2 wird der Kommission unbefristet vom Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung an übertragen.
3. Die Befugnisübertragung nach Artikel 4 Absatz 2, Artikel 5 Absatz 2, Artikel 10 Absatz 3, Artikel 22 Absatz 3, Artikel 24 Absatz 3, Artikel 25 Absatz 5, Artikel 26 Absatz 2, Artikel 28 Absatz 5, Artikel 29 Absatz 6, Artikel 34 Absatz 2, Artikel 55 Absatz 2 und 3, Artikel 56 Absatz 2, Artikel 60 Absatz 3, Artikel 65 Absatz 10, Artikel 76 Absatz 4 und Artikel 90 Absatz 2 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. Er berührt nicht die Gültigkeit bereits in Kraft getretener delegierter Rechtsakte.
4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 4 Absatz 2, Artikel 5 Absatz 2, Artikel 10 Absatz 3, Artikel 22 Absatz 3, Artikel 24 Absatz 3, Artikel 25 Absatz 5, Artikel 26 Absatz 2, Artikel 28 Absatz 5, Artikel 29 Absatz 6, Artikel 34 Absatz 2, Artikel 55 Absatz 2 und 3, Artikel 56 Absatz 2, Artikel 60 Absatz 3, Artikel 65 Absatz 10, Artikel 76 Absatz 4 und Artikel 90 Absatz 2 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb 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 XVII**

### **SCHLUSSBESTIMMUNGEN**

#### *Artikel 89* *Sanktionen*

1. Die Mitgliedstaaten legen die Regeln für die Sanktionen fest, die bei einem Verstoß durch Wirtschaftsteilnehmer und technische Dienste gegen diese Verordnung, insbesondere gegen die Artikel 11 bis 19 und 72 bis 76 sowie 84 und 85, zu verhängen sind, und treffen alle zu deren Durchsetzung erforderlichen Maßnahmen. Die verhängten Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
2. Zu den Arten von Verstößen durch Wirtschaftsteilnehmer und technische Dienste, die Sanktionen nach sich ziehen, gehören mindestens:
  - (a) Abgabe falscher Erklärungen während der Genehmigungsverfahren oder Verfahren, die zu einem Rückruf führen
  - (b) Fälschung von Prüfungsergebnissen für die Typgenehmigung
  - (c) Zurückhalten von Daten oder technischen Spezifikationen, das den Rückruf von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten oder die Verweigerung oder den Entzug des Typgenehmigungsbogens zur Folge haben könnte
3. Über die in Absatz 2 aufgeführten Arten von Verstößen hinaus sind zu den zu sanktionierenden Verstößen von Wirtschaftsteilnehmern wenigstens folgende zu zählen:
  - (a) die Weigerung, Informationen zugänglich zu machen
  - (b) die Bereitstellung auf dem Markt von genehmigungspflichtigen Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten ohne Genehmigung oder Fälschung von Dokumenten oder Kennzeichnungen in dieser Absicht
4. Die Mitgliedstaaten melden der Kommission die Bestimmungen zur Durchführung der Absätze 1 bis 3 bis zum TT.MM.JJJJ [*Veröffentlichungsamt: Bitte das Datum 12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung einfügen.*] sowie unverzüglich alle darauffolgenden Änderungen, die diese Bestimmungen betreffen.
5. Die Mitgliedstaaten berichten der Kommission jährlich über die von ihnen verhängten Sanktionen.

*Artikel 90*  
*Sanktionen*

1. Ergibt die Nachprüfung der Einhaltung der Vorschriften durch die Kommission nach Artikel 9 Absätze 1 und 4 oder Artikel 54 Absatz 1, dass das Fahrzeug, System, Bauteil oder die selbständige technische Einheit den Anforderungen dieser Verordnung nicht entspricht, kann die Kommission gegen den betreffenden Wirtschaftsteilnehmer wegen Verstoßes gegen diese Verordnung Sanktionen verhängen. Die verhängten Bußgelder müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Bußgelder müssen insbesondere in angemessenem Verhältnis zu der Zahl der in der Union zugelassenen vorschriftswidrigen Fahrzeuge oder der auf dem Markt der Union bereitgestellten vorschriftswidrigen Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten stehen.

Die von der Kommission verhängten Bußgelder werden nicht zusätzlich zu den Sanktionen verhängt, die die Mitgliedstaaten nach Artikel 89 für denselben Verstoß verhängt haben, und übersteigen für jedes vorschriftswidrige Fahrzeug, System, Bauteil oder jede vorschriftswidrige selbständige technische Einheit nicht den Betrag von 30 000 EUR.

2. Die Kommission kann nach Artikel 88 delegierte Rechtsakte erlassen, um Methoden für die Berechnung und Erhebung der in Absatz 1 genannten Bußgelder festzulegen.
3. Die Beträge der Bußgelder werden im Gesamthaushaltsplan der Europäischen Union als Einnahmen verbucht.

*Artikel 91*  
*Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007*

1. Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wird wie folgt geändert:
  - 1) Der Titel der Verordnung erhält folgende Fassung:

„Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6)“.
  - 2) Artikel 1 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„2. Diese Verordnung enthält ferner Bestimmungen für die Übereinstimmung im Betrieb, die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen, Fahrzeug-On-Board-Diagnosesysteme und die Messung des Kraftstoffverbrauchs.“
  - 3) In Artikel 3 werden die Nummern 14 und 15 gestrichen.
  - 4) Die Artikel 6 bis 9 werden gestrichen.

- 5) Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe e wird gestrichen.
- 6) Der folgende Artikel 11a wird eingefügt:

„Artikel 11 a

1. Anhand geeigneter und repräsentativer Stichproben prüfen die Genehmigungsbehörden nach, ob

- a) die in Betrieb genommenen Fahrzeuge die in den Typgenehmigungsbogen und Übereinstimmungsbescheinigungen verzeichneten Werte für die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch einhalten
- b) die Werte für die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch, die mit dem anzuwendenden Prüfverfahren ermittelt wurden, für die im praktischen Fahrbetrieb gemessenen Emissionen repräsentativ sind.

2. Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, um die Nachprüfungsverfahren nach den Buchstaben a und b sowie jede Maßnahme festzulegen, die zur Berücksichtigung dieser Nachprüfungen erforderlich ist. Diese Durchführungsrechtsakte werden im Einklang mit dem Überprüfungsverfahren in Artikel [...] erlassen.“

2. Bezugnahmen auf die gestrichenen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sind als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung zu verstehen und gemäß der Entsprechungstabelle in Anhang XVIII Nummer 1 dieser Verordnung zu lesen.

*Artikel 92*

*Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 595/2009*

1. Die Verordnung (EG) Nr. 595/2009 wird wie folgt geändert:

- 1) Artikel 1 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„2. Diese Verordnung enthält ferner Vorschriften für die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und Motoren mit den Anforderungen, für die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen, für Systeme für Fahrzeug-On-Board-Diagnose (OBD), für die Messung des Kraftstoffverbrauchs und des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes sowie für den Zugang zur Fahrzeug-OBD.“

- 2) In Artikel 3 werden die Nummern 11 und 13 gestrichen.
- 3) Artikel 6 wird gestrichen.
- 4) Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe e wird gestrichen.

2. Bezugnahmen auf die gestrichenen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 sind als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung zu verstehen

und gemäß der Entsprechungstabelle in Anhang XVIII Nummer 2 dieser Verordnung zu lesen.

*Artikel 93*  
*Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008*

1. Anhang XIV der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 wird gestrichen.
2. Bezugnahmen auf die gestrichenen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 sind als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung zu verstehen und gemäß der Entsprechungstabelle in Anhang XVIII Nummer 3 dieser Verordnung zu lesen.

*Artikel 94*  
*Änderungen der Verordnung (EU) Nr. 582/2011*

1. Die Verordnung (EU) Nr. 582/2011 wird wie folgt geändert:
  - 1) Die Artikel 2a bis 2h werden gestrichen.
  - 2) Anhang XVII wird gestrichen.
2. Bezugnahmen auf die gestrichenen Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 sind als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung zu verstehen und gemäß der Entsprechungstabelle in Anhang XVIII Nummer 4 dieser Verordnung zu lesen.

*Artikel 95*  
*Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG*

Die Richtlinie 2007/46/EG wird mit Wirkung vom 1. Januar 201X aufgehoben.

Bezugnahmen auf die Richtlinie 2007/46/EG gelten als Bezugnahmen auf diese Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang XVIII Nummer 5 dieser Verordnung zu lesen.

*Artikel 96*  
*Übergangsbestimmungen*

1. Durch diese Verordnung wird keine Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung oder EU-Typgenehmigung ungültig, die vor dem [*Veröffentlichungsamt: Hier bitte das Datum der Anwendung laut Artikel 98 einfügen*] für Fahrzeuge oder für Systeme, Bauteile oder selbständige technische Einheiten erteilt wurde.
2. Die Genehmigungsbehörden erteilen Erweiterungen und Revisionen von Gesamtfahrzeug-Typgenehmigungen und EU-Typgenehmigungen für die in Absatz 1 genannten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten gemäß den Artikeln 31 und 32 dieser Verordnung.

3. Die Gültigkeit der in Absatz 1 genannten Gesamtfahrzeug-Typgenehmigungen endet spätestens am [*Veröffentlichungsamt: Hier bitte das Datum der Anwendung laut Artikel 98 + 5 Jahre einfügen*], und die Genehmigungsbehörden dürfen diese Gesamtfahrzeug-Typgenehmigungen nur gemäß den Bestimmungen des Artikels 33 dieser Verordnung erneuern.
4. Technische Dienste, die bereits vor Inkrafttreten dieser Verordnung benannt worden sind, müssen die Bewertung nach Artikel 77 durchlaufen.

Die Benennung technischer Dienste, die bereits vor Inkrafttreten dieser Verordnung benannt worden sind, wird innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung erneuert, sofern diese technischen Dienste die einschlägigen Anforderungen dieser Verordnung erfüllen.

Die Gültigkeit der Benennung technischer Dienste, die bereits vor Inkrafttreten dieser Verordnung benannt worden sind, endet spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung.

#### *Artikel 97 Berichterstattung*

1. Bis zum 31. Dezember 20xx [*Veröffentlichungsamt: Bitte das Jahr einfügen, nämlich das Jahr der Anwendung laut Artikel 98 + 5 Jahre*] unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission über die Anwendung der in dieser Verordnung festgelegten Verfahren für die Typgenehmigung und die Marktüberwachung.
2. Auf der Grundlage der nach Absatz 1 übermittelten Informationen legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 20yy [*Veröffentlichungsamt: Bitte das Jahr einfügen, nämlich das Jahr 20xx in Absatz 1 + 1 Jahr*] einen Bewertungsbericht über die Anwendung dieser Verordnung, einschließlich des Funktionierens der Nachprüfung der Einhaltung der Vorschriften gemäß Artikel 9, vor.

#### *Artikel 98 Inkrafttreten und Geltung*

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

Sie gilt vom 1. Januar 201X an.

Jedoch dürfen nationale Behörden vom [*Veröffentlichungsamt: Bitte das Datum 12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung einfügen.*] an weder die Erteilung einer EU-Typgenehmigung oder einer nationalen Typgenehmigung für einen neuen Fahrzeugtyp versagen noch die Zulassung, das Inverkehrbringen oder die Inbetriebnahme eines neuen Fahrzeugs untersagen, wenn ein Hersteller dies beantragt, sofern das betreffende Fahrzeug dieser Verordnung und den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsakten entspricht.

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

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*

## FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

### **1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**

- 1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative
- 1.2. Politikbereich(e) in der ABM/ABB-Struktur
- 1.3. Art des Vorschlags/der Initiative
- 1.4. Ziel(e)
- 1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative
- 1.6. Laufzeit der Maßnahme und Dauer ihrer finanziellen Auswirkungen
- 1.7. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung

### **2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN**

- 2.1. Monitoring und Berichterstattung
- 2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem
- 2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

### **3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**

- 3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n)
- 3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben
  - 3.2.1 *Übersicht*
  - 3.2.2 *Geschätzte Auswirkungen auf die operativen Mittel*
  - 3.2.3 *Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel*
  - 3.2.4 *Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen*
  - 3.2.5 *Finanzierungsbeteiligung Dritter*
- 3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

## FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

### 1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

- 1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative
- 1.2. Politikbereich(e) in der ABM/ABB-Struktur
- 1.3. Art des Vorschlags/der Initiative
- 1.4. Ziel(e)
- 1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative
- 1.6. Laufzeit der Maßnahme und Dauer ihrer finanziellen Auswirkungen
- 1.7. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung

### 2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN

- 2.1. Monitoring und Berichterstattung
- 2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem
- 2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

### 3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

- 3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n)
- 3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben
  - 3.2.1 *Übersicht*
  - 3.2.2 *Geschätzte Auswirkungen auf die operativen Mittel*
  - 3.2.3 *Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel*
  - 3.2.4 *Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen*
  - 3.2.5 *Finanzierungsbeteiligung Dritter*
- 3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

## FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

### 1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

#### 1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge

#### 1.2. Politikbereich(e) in der ABM/ABB-Struktur<sup>30</sup>

Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU – Binnenmarkt für Waren und Dienstleistungen

#### 1.3. Art des Vorschlags/der Initiative

Der Vorschlag/Die Initiative betrifft eine **neue Maßnahme**

Der Vorschlag/Die Initiative betrifft eine **neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme**<sup>31</sup>

Der Vorschlag/Die Initiative betrifft die **Verlängerung einer bestehenden Maßnahme**.

Der Vorschlag/die Initiative betrifft eine **neu ausgerichtete Maßnahme**.

#### 1.4. Ziel(e)

##### 1.4.1. *Mit dem Vorschlag/der Initiative verfolgte mehrjährige strategische Ziele der Kommission*

Der Vorschlag sollte dem allgemeinen Ziel dienen, einen offenen Binnenmarkt für Waren und Dienstleistungen zu gewährleisten, der Wachstum und Beschäftigung fördert.

##### 1.4.2. *Einzelziel(e) und ABM/ABB-Tätigkeit(en)*

Einzelziel Nr. 1: Regelmäßige Überprüfung bestehender Binnenmarktvorschriften in bestimmten Sektoren und Vorschläge für neue Initiativen, wenn sie angemessen erscheinen

Einzelziel Nr. 2: Ordnungsgemäße Anwendung des EU-Rechts

<sup>30</sup> ABM: Activity-Based Management – maßnahmenbezogenes Management; ABB: Activity Based Budgeting – maßnahmenbezogene Budgetierung

<sup>31</sup> Im Sinne des Artikels 54 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

Einzelziel Nr. 3: Die Unternehmen der EU profitieren von einheitlichen rechtlichen Ausgangsbedingungen und einem berechenbaren Marktzugang auf internationaler Ebene

ABM/ABB-Tätigkeit(en):

Binnenmarkt für Waren

### 1.4.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

*Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppen auswirken dürfte.*

- Den europäischen Bürgern (Kraftfahrer und andere Verkehrsteilnehmer gleichermaßen) sollten die Maßnahmen mit dem Ziel, ein schlechtes Sicherheits- und Umweltverhalten von Kraftfahrzeugen zu verhindern, in den Fällen zugutekommen, in denen vorschriftswidrige Kfz-Produkte zu Straßenverkehrsunfällen und einer schlechten Luftqualität beitragen, da beides die menschliche Gesundheit schädigt.
- Die Wirtschaftsteilnehmer in der Lieferkette der Automobilindustrie sollten von Maßnahmen profitieren, deren Ziel die Beseitigung ungleicher Ausgangsbedingungen und des unfairen Wettbewerbs durch diejenigen ist, welche die Spielregeln außer Acht lassen oder nicht einhalten. Die KMU in der Automobilbranche sind für Marktversagen und Mängel des Regelungsrahmens am anfälligsten; deshalb wurde den Folgen der geplanten Maßnahmen auf sie besondere Aufmerksamkeit gewidmet.
- Die nationalen Vollzugsbehörden sollten von den Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel des Regelungsrahmens und zur Vermeidung zusätzlicher Belastungen für sie infolge der Behebung dieser Mängel durch Abhilfemaßnahmen gegen vorschriftswidrige und unsichere Produkte auf ihrem Märkten profitieren.

### 1.4.4. Leistungs- und Erfolgsindikatoren

*Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren sich die Realisierung des Vorschlags/der Initiative verfolgen lässt.*

- bei den Vollzugsbehörden eingegangene Änderungen der Ansichten von Verbrauchern sowie deren Beschwerden in Bezug auf Kraftfahrzeuge und Fahrzeug-Bauteile
- Änderung der Zahl bzw. des Prozentsatzes der auf dem EU-Markt befindlichen nicht konformen und unsicheren Kfz-Produkte (z. B. im Vergleich zu vorliegenden Erhebungen)
- Änderung der Zahl bzw. des Prozentsatzes der Schutzmaßnahmen, die EU-Behörden gegen nicht konforme und unsichere Produkte sowohl von Herstellern als auch von Einführern innerhalb und außerhalb der EU ergriffen haben (z. B. Berücksichtigung verschärfter Anforderungen in Sachen Rückverfolgbarkeit für Kfz-Produkte)
- Änderungen bei den Entwicklungen der RAPEX-Meldungen für Fahrzeuge und
- Änderungen bei den Entwicklungen von freiwilligen Rückrufen von Kraftfahrzeugen (als Indikator für die Wirksamkeit der Politikoptionen, die zur Verringerung der Zahl von Kfz-Produkten auf dem Markt gewählt wurden, die ein Risiko für die Sicherheit oder die Umwelt darstellen)

## 1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

### 1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf

Der bestehende Regelungsrahmen wird kritisiert, weil er keine ausreichend zuverlässigen Konformitätsbewertungen und keine wirksamen Kontrollen nach dem Inverkehrbringen gewährleiste. Diese Kritik wurde laut, nachdem sich im September 2015 herausstellte, dass VW mehrere Jahre lang die Steuerungen der Abgasnachbehandlungseinrichtungen manipuliert hatte.

Als Reaktion auf diese Kritik und die bei der Bewertung des Typgenehmigungsrahmens ermittelten Schwächen enthält dieser Vorschlag ein breites Spektrum von Maßnahmen in Bezug auf:

- die Rückverfolgbarkeit von Produkten sowie die Rolle und die Verantwortlichkeiten von Wirtschaftsteilnehmern in der Lieferkette
- die Verantwortlichkeiten der einzelnen nationalen Behörden, die an der Durchsetzung der Rechtsvorschriften zur technischen Harmonisierung für Kraftfahrzeuge beteiligt sind, und die Zusammenarbeit zwischen ihnen
- die Qualität der Durchführung der Typgenehmigungs- und Konformitätsbewertungsaufgaben durch die technischen Dienste
- Schutzverfahren und die Bestimmungen über den Rückruf von Fahrzeugen nach dem Inverkehrbringen sowie
- Verfahren zur Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion

### 1.5.2. Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU

Es ist Aufgabe der Mitgliedstaaten, für die Durchführung dieser Rechtsvorschriften auf ihrem Gebiet zu sorgen, doch ist es für die Aufrechterhaltung gleicher Ausgangsbedingungen in der ganzen EU wesentlich, auf der Grundlage gemeinsam anwendbarer und von den Mitgliedstaaten einheitlich angewandter Kriterien einen harmonisierten und koordinierten Ansatz dadurch sicherzustellen, dass die Typgenehmigungsanforderungen harmonisiert ausgelegt, durchgeführt und durchgesetzt sowie durch harmonisierte Bestimmungen über die Marktüberwachung gestützt werden, damit die Mitgliedstaaten ein geeignetes Instrumentarium für Kontrollen nach dem Inverkehrbringen und für wirksame und gemeinsame Abhilfemaßnahmen gegen das Auftauchen von nicht vorschriftsmäßigen und unsicheren Produkten auf dem Markt erhalten.

### 1.5.3. Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse

Die bestehende Richtlinie über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen wurde 2007 überarbeitet. Allerdings hat die Erfahrung mit ihrer Umsetzung ergeben, dass die Verfahren zur Sicherstellung einer harmonisierten Umsetzung und Durchsetzung nicht zuverlässig genug sind. Bei der Auslegung und Anwendung der Vorschriften traten erhebliche Diskrepanzen zu Tage; sie beeinträchtigen die Erreichung der

Hauptziele der Richtlinie, nämlich die Erreichung eines angemessenen Maßes an Sicherheit und Umweltfreundlichkeit von Kraftfahrzeugen.

*1.5.4. Vereinbarkeit mit anderen Finanzierungsinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte*

Zu erwarten ist eine verbesserte Kohärenz mit anderen, 2013 überprüften Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Typp Genehmigung (z.B. über landwirtschaftliche Maschinen und Krafträder).

Bei der Marktüberwachung werden Synergien erwartet, und zwar dadurch, dass auf die Musterbestimmungen der Verordnung 765/2008 und des Beschlusses 768/2008, die den neuen Rechtsrahmen bilden, aufgebaut wird.

## 1.6. Laufzeit der Maßnahme und Dauer ihrer finanziellen Auswirkungen

- Vorschlag/Initiative mit **befristeter Laufzeit**
  - Geltungsdauer: [TT/MM]JJJJ bis [TT/MM]JJJJ
  - Finanzielle Auswirkungen: [JJJJ] bis [JJJJ]

- Vorschlag/Initiative mit **unbefristeter Laufzeit**

- Umsetzung mit einer Anlaufphase von 2017 bis 2020,
- anschließend reguläre Umsetzung.

## 1.7. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung<sup>32</sup>

- Direkte Verwaltung** durch die Kommission

- durch ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den Delegationen der Union
- durch Exekutivagenturen

- Geteilte Verwaltung** mit Mitgliedstaaten

- Indirekte Verwaltung** durch Übertragung von Haushaltsvollzungsaufgaben an:

- Drittländer oder die von ihnen benannten Einrichtungen
- internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben);
- die EIB und den Europäischen Investitionsfonds;
- Einrichtungen im Sinne der Artikel 208 und 209 der Haushaltsordnung
- öffentlich-rechtliche Körperschaften
- privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern sie ausreichende Finanzsicherheiten bieten
- privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und die ausreichende Finanzsicherheiten bieten
- Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der GASP im Rahmen des Titels V EUV betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind
- *Falls mehrere Methoden der Mittelverwaltung angegeben werden, ist dies unter „Bemerkungen“ näher zu erläutern.*

---

<sup>32</sup> Erläuterungen zu den Methoden der Mittelverwaltung und Verweise auf die Haushaltsordnung enthält die Website BudgWeb (in französischer und englischer Sprache): [http://www.cc.ccc/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.ccc/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html).

## Bemerkungen

Die Kommission beabsichtigt, die Durchführung der jeweiligen Maßnahmen über eine direkte zentrale Verwaltung durch ihre eigenen Dienststellen, für die technische und wissenschaftliche Unterstützung insbesondere über die Gemeinsame Forschungsstelle, zu erbringen; das Nähere wird in einer Verwaltungsvereinbarung geregelt.

## **2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN**

### **2.1. Monitoring und Berichterstattung**

*Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.*

Der mit dieser Verordnung eingesetzte „Technische Ausschuss Kraftfahrzeuge“ und das gemäß Artikel 10 eingerichtete Forum werden eine Plattform bieten für die regelmäßige Erörterung von Fragen im Zusammenhang mit der Umsetzung des verbesserten Regelungsrahmens für die Typgenehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen.

Die Mitgliedstaaten werden der Kommission jährlich über die von ihnen verhängten Bußgelder berichten.

Fünf Jahre nach ihrem Inkrafttreten unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission über die Anwendung der in dieser Verordnung vorgesehenen Typgenehmigungsverfahren. Auf der Grundlage dieser Angaben erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Durchführung dieser Verordnung Bericht.

### **2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem**

#### *2.2.1. Ermittelte Risiken*

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Begrenzung der Dauer der Gültigkeit der Benennung technischer Dienste könnte zu einer vorübergehenden Verknappung technischer Dienste und für die Hersteller zu Verzögerungen bei der Typgenehmigung ihrer Produkte führen.

#### *2.2.2. Angaben zum Aufbau des Systems der internen Kontrolle*

Begleitend zur Einführung einer koordinierten Aufsicht über die technischen Dienste werden geeignete Übergangsbestimmungen erlassen, um es den nach der Richtlinie 2007/46/EG benannten technischen Diensten zu ermöglichen, ihre Benennung gemäß den Bestimmungen der neuen Verordnung innerhalb einer Frist von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung erneuern zu lassen. Die Kommission wird Leitlinien schaffen, um ein verhältnismäßiges und praktikables Funktionieren des neuen Aufsichtsverfahrens sicherzustellen.

#### *2.2.3. Abschätzung der Kosten und des Nutzens der Kontrollen sowie Bewertung des voraussichtlichen Fehlerrisikos*

Die Kosten der Kontrollverfahren im Rahmen der Aufsicht werden in der Beteiligung von Sachverständigen der EU-Mitgliedstaaten und Vertretern der Kommission an gemeinsamen Überprüfungen technischer Dienste bestehen. Der Nutzen wird darin bestehen, dass bei der Durchführung der Konformitätsbewertungstätigkeiten durch die technischen Dienste ein hohes Leistungsniveau zuverlässig sichergestellt wird.

### 2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

*Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen vorhanden oder vorgesehen sind.*

Neben der Anwendung aller vorgeschriebenen Kontrollmechanismen werden die Kommissionsdienststellen – ausgehend von der am 24. Juni 2011 angenommenen Betrugsbekämpfungsstrategie der Kommission – eine eigene Strategie ausarbeiten, damit u. a. ihre Betrugskontrollen voll und ganz mit der Betrugsbekämpfungsstrategie in Einklang stehen und damit ihr Vorgehen im Zusammenhang mit Betrugsrisiken darauf ausgerichtet ist, Risikobereiche insbesondere im Zusammenhang mit den in dieser Verordnung vorgesehenen Durchführungstätigkeiten zu ermitteln. Insbesondere wird es verschiedene Einzelmaßnahmen geben. Beispiele:

– Beschlüsse, Vereinbarungen und Verträge als Ergebnis der Finanzierung der Durchführungstätigkeiten zur Verordnung, durch die die Kommission, einschließlich OLAF, und der Rechnungshof ausdrücklich ermächtigt werden, Audits, Vor-Ort-Kontrollen und Inspektionen durchzuführen.

– In der Bewertungsphase einer Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen bzw. einer Ausschreibung wird auf der Grundlage der abgegebenen Erklärungen und mit Hilfe des Frühwarnsystems (EWS) geprüft, ob die veröffentlichten Ausschlusskriterien auf die Antragsteller bzw. Bieter zutreffen.

Darüber hinaus wird die Kommission für die Umsetzungsmaßnahmen gemäß dieser Verordnung die strenge Anwendung der Regeln über Interessenkonflikte kontrollieren.

### 3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

#### 3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n)

- Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgabe	Finanzierungsbeiträge			
			von EFTA-Ländern <sup>34</sup>	von Kandidatenländern <sup>35</sup>	von Drittländern	nach Artikel 21 Absatz 2 Buchstabe b der Haushaltsordnung
	Kapitel 02.03 Binnenmarkt für Waren und Dienstleistungen	GM/NGM <sup>33</sup>				
1 a.	02.03.01 Funktionsweise und Entwicklung des Binnenmarkts für Waren und Dienstleistungen	GM	JA	NEIN	NEIN	NEIN

<sup>33</sup> GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

<sup>34</sup> EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

<sup>35</sup> Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidatenländer des Westbalkans.

### 3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben

3.2.1. Die in diesem Entwurf eines Vorschlags für eine Verordnung vorgesehenen Maßnahmen haben über die in der offiziellen Finanzplanung der Kommission bereits vorgesehenen Mittel hinaus keine finanziellen Auswirkungen auf den Haushaltsplan der EU, da jeder Finanzmittelbedarf durch zweckgebundene Einnahmen und Umschichtung gedeckt werden muss.

#### 3.2.2. Übersicht

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	1a		Wettbewerbsfähigkeit im Dienste von Wachstum und Beschäftigung					
GD: GROW			Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019	Jahr 2020	Jahre 2017-2020 INSGESAMT	Darauffolgende Jahre <sup>36</sup>
• Operative Mittel								
Nummer der Haushaltslinie: 02.03.01	Verpflichtungen	1)	9,450	9,285	9,020	6,557	<b>34,312</b>	6,594
	Zahlungen	2)	5,600	9,835	9,170	9,707	<b>34,312</b>	
Aus der Dotation bestimmter operativer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben <sup>37</sup>								
Nummer der Haushaltslinie		3)						
<b>Mittel INSGESAMT</b>	Verpflichtungen	= 1 + 1 a + 3	9,450	9,285	9,020	6,557	<b>34,312</b>	6,594

<sup>36</sup> Im Zeitraum nach dem 31. Dezember 2020 wird der Betrag gemäß Artikel 312 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union unter den Mehrjährigen Finanzrahmen fallen, der von 2021 an gelten wird.

<sup>37</sup> Technische und/oder administrative Unterstützung und Ausgaben zur Unterstützung der Umsetzung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

<b>für GD GROW</b>	Zahlungen	= 2 + 2 a +3	5,600	9,835	9,170	9,707	<b>34,312</b>	

• Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	4)	9,450	9,285	9,020	6,557	<b>34,312</b>	6,594
	Zahlungen	5)	5,600	9,835	9,170	9,707	<b>34,312</b>	
• Aus der Dotation bestimmter operativer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben INSGESAMT		6)						
<b>Mittel INSGESAMT unter RUBRIK 1a des mehrjährigen Finanzrahmens</b>	Verpflichtungen	= 4 + 6	9,450	9,285	9,020	6,557	<b>34,312</b>	6,594
	Zahlungen	= 5 + 6	5,600	9,835	9,170	9,707	<b>34,312</b>	

<b>Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens</b>	<b>5</b>	Verwaltungsausgaben
--	----------	---------------------

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019	Jahr 2020	Jahre 2017-2020 INSGESAMT	Darauffolgende Jahre <sup>38</sup>
GD: GROW							
• Personalausgaben		1,206	1,206	1,206	1,206	4,824	1,206
• Sonstige Verwaltungsausgaben		0,235	0,240	0,244	0,249	0,968	0,254
<b>GD GROW INSGESAMT</b>	Mittel	1,441	1,446	1,450	1,455	5,792	1,460

<b>Mittel INSGESAMT unter RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens</b>	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)	1,441	1,446	1,450	1,455	5,792	1,460
---	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019	Jahr 2020	Jahre 2017-2020 INSGESAMT	Darauffolgende Jahre
<b>Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 5 des mehrjährigen Finanzrahmens</b>	Verpflichtungen	10,891	10,731	10,470	8,012	40,104	8,054
	Zahlungen	7,041	11,281	10,620	11,262	40,104	1,460

<sup>38</sup> In dem Zeitraum nach dem 31. Dezember 2020 wird der Betrag gemäß Artikel 312 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union unter den Mehrjährigen Finanzrahmen fallen, der von 2021 an gelten wird.

### 3.2.3. Geschätzte Auswirkungen auf die operativen Mittel

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

Mittel für Verpflichtungen in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Ergebnisse angeben			Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019	Jahr 2020	Jahre 2017-2020 INSGESAMT		Darauffolgende Jahre				
	ERGEBNISSE												
↓	Typ <sup>39</sup>	Durchschnittskosten	Nein	Kosten	Nein	Kosten	Nein	Kosten	Nein	Kosten	Gesamtzahl	Gesamtkosten	Kosten
EINZELZIEL Nr. 1 <sup>40</sup> ...		Schaffung von Verfahren zur Sicherstellung der harmonisierten Durchführung und Durchsetzung der Vorschriften über die Typgenehmigung und Marktüberwachung durch alle Mitgliedstaaten mit einer nachhaltigen, wirksamen und glaubwürdigen Verwaltung auf EU-Ebene sowie mit Zugang zu internem und externem technischem und wissenschaftlichem Sachwissen, dadurch verbesserte Koordinierung, Zusammenarbeit und gemeinsame Nutzung von Ressourcen durch die Durchsetzungsbehörden in den Mitgliedstaaten											
– Ergebnis	Sitzungen des Technischen Ausschusses Kraftfahrzeuge und des Forums für die Durchsetzung		20 Sitzungstage	0,500	20 Sitzungstage	0,510	20 Sitzungstage	0,520	20 Sitzungstage	0,530	<b>2,06</b>	20 Sitzungstage	0,541
– Ergebnis	Technische und wissenschaftliche Unterstützung			7,700		7,500		7,200		4,700	<b>27,100</b>		4,700

<sup>39</sup> Ergebnisse sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B. Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer).

<sup>40</sup> Wie unter 1.4.2. „Einzelziel(e)..." beschrieben.

	(Gemeinsame Forschungsstelle)											
- Ergebnis	Überprüfungen/gemeinsame Bewertungen technischer Dienste		1,250		1,275		1,300		1,327	<b>5,152</b>		1,353
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 1			9,450		9,285		9,020		6,557	<b>34,312</b>		6,594
<b>GESAMTKOSTEN</b>			9,450		9,285		9,020		6,557	<b>34,312</b>		6,594

### 3.2.4. Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

#### 3.2.4.1. Zusammenfassung

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019	Jahr 2020	Jahre 2017-2020 INSGESAMT	Darauffolgende Jahre
<b>RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens</b>						
Personalausgaben (DG GROW)	1,206	1,206	1,206	1,206	<b>4,824</b>	1,206
Sonstige Verwaltungsausgaben (DG GROW)	0,235	0,240	0,244	0,249	<b>0,968</b>	0,254
<b>Zwischensumme RUBRIK 5des mehrjährigen Finanzrahmens</b>	1,441	1,446	1,450	1,455	<b>5,792</b>	1,460

<b>Außerhalb der RUBRIK 5<sup>41</sup> des mehrjährigen Finanzrahmens</b>						
Personalausgaben						
Sonstige Verwaltungsausgaben						
<b>Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens</b>						

<b>INSGESAMT</b>	1,441	1,446	1,450	1,455	<b>5,792</b>	1,460
------------------	-------	-------	-------	-------	--------------	-------

Der Mittelbedarf für Personal und sonstige Verwaltungsausgaben wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnete Mittel der GD GROW oder GD-interne Personalumsetzung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

<sup>41</sup> Technische und/oder administrative Unterstützung und Ausgaben zur Unterstützung der Umsetzung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung

### 3.2.4.2. Geschätzter Personalbedarf

- Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative wird das folgende Personal benötigt:

*Schätzung in Vollzeitäquivalenten*

	Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019	Jahr 2020	Darauffolgende Jahre <sup>42</sup>
<b>• Im Stellenplan vorgesehene Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)</b>					
02 01 01 01 (am Sitz und in den Vertretungen der Kommission)	9 (GROW)	9 (GROW)	9 (GROW)	9 (GROW)	9 (GROW)
XX 01 01 02 (in den Delegationen)					
XX 01 05 01 (indirekte Forschung)					
10 01 05 01 (direkte Forschung)					
<b>• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten: (VZÄ))<sup>43</sup></b>					
XX 01 02 01 (VB, ANS und LAK der Globaldotation)					
XX 01 02 02 (VB, ÖB, ANS, LAK und JSD in den Delegationen)					
XX 01 04 yy <sup>44</sup>	– am Sitz				
	– in den Delegationen				
XX 01 05 02 (VB, ANS und LAK der indirekten Forschung)					
10 01 05 02 (VB, ANS und LAK der direkten Forschung)					
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)					
<b>INSGESAMT</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>

xx steht für den jeweiligen Politikbereich bzw. Haushaltstitel.

Der Personalbedarf wird mit Mitarbeitern der GD GROW gedeckt, die bereits mit der Verwaltung des bestehenden Typgenehmigungsrahmens betraut sind oder von anderen Stellen innerhalb oder außerhalb der DG umgesetzt wurden (geschätzter Bedarf: 6 AD/VZÄ und 3 AST/VZÄ).

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Zeitbedienstete	Überwachung der sachgerechten Durchführung und Durchsetzung dieser Verordnung Ausarbeitung von delegierten bzw. Durchführungsrechtsakten und Leitlinien Organisierung und Überwachung der „gemeinsamen Bewertungen“ technischer Dienste sowie Kontrolle des Verfahrens der Benennung und Überwachung durch die Mitgliedstaaten Koordinierung der Marktüberwachungstätigkeiten auf EU-Ebene
Externes Personal	

<sup>42</sup> Siehe Fußnote 38.

<sup>43</sup> VB = Vertragsbedienstete ÖB = Örtliche Bedienstete ANS = abgeordnete nationale Sachverständige LAK =Leiharbeitskräfte JSD = junge Sachverständige in Delegationen

<sup>44</sup> Teilobergrenze für aus operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

### 3.2.5. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen

- Der Vorschlag/Die Initiative ist mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen vereinbar.
- Der Vorschlag/Die Initiative erfordert eine Anpassung der betreffenden Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens.

Bitte erläutern Sie die erforderliche Anpassung unter Angabe der betreffenden Haushaltslinien und der entsprechenden Beträge.

- Der Vorschlag/Die Initiative erfordert eine Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder eine Änderung des Mehrjährigen Finanzrahmens.

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der betreffenden Rubriken und Haushaltslinien sowie der entsprechenden Beträge.

### 3.2.6. Finanzierungsbeteiligung Dritter

- Der Vorschlag/Die Initiative sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.
- Der Vorschlag/Die Initiative sieht folgende Kofinanzierung vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019	Jahr 2020	Insgesamt	Darauffolgen de Jahre
Geldgeber/kofinanzierende Einrichtung: <i>Die Mitgliedstaaten durch ihre nationale Gebührenordnung zur Finanzierung ihrer Typgenehmigungs- und Marktüberwachungstätigkeit en und ihres Beitrags zu den Kosten der Prüfungen zur unabhängigen Nachprüfung der Einhaltung der Vorschriften durch die Kommission</i>						
Kofinanzierung INSGESAMT	7,700	7,500	7,200	4,700	27,100	xx

### 3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar:
  - auf die Eigenmittel
  - auf die sonstigen Einnahmen (Beiträge von Mitgliedstaaten laut Abschnitt 3.2.5)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative <sup>45</sup>					
		Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019	Jahr 2020		
Artikel 6600		7,700	7,500	7,200	4,700		

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) an.

02.03.01 Funktionsweise und Entwicklung des Binnenmarkts für Waren und Dienstleistungen

Bitte geben Sie an, wie die Auswirkungen auf die Einnahmen berechnet werden.

<sup>45</sup> Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 25 % für Erhebungskosten, anzugeben.