



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 5. Juni 2018
(OR. en)

9716/18

**Interinstitutionelles Dossier:
2018/0220 (COD)**

ENT 103
MI 419
ENV 401
AGRI 266
CODEC 955

VORSCHLAG

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	4. Juni 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2018) 397 final
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Ergänzung der Rechtsvorschriften der EU über die Typgenehmigung im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2018) 397 final.

Anl.: COM(2018) 397 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 4.6.2018
COM(2018) 397 final

2018/0220 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Ergänzung der Rechtsvorschriften der EU über die Typgenehmigung im Hinblick
auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union**

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Am 29. März 2017 hat das Vereinigte Königreich seine Absicht mitgeteilt, gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union aus der Union auszutreten. Dies bedeutet, dass das gesamte Primär- und Sekundärrecht der Union ab dem 30. März 2019 (im Folgenden „Austrittsdatum“) nicht mehr für das Vereinigte Königreich gilt, es sei denn, ein ratifiziertes Austrittsabkommen sieht ein anderes Datum vor. Das Vereinigte Königreich wird dann zu einem Drittland.

Vorbehaltlich etwaiger Übergangsregelungen in einem möglichen Austrittsabkommen wird der EU-Rechtsrahmen für die Typgenehmigung einer Reihe von Produkten für das Vereinigte Königreich ab dem Austrittsdatum nicht mehr gelten; betroffen sind insbesondere:

- die Richtlinie 2007/46/EG über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern (wird durch eine Verordnung gesetzt, die ab dem 1. September 2020 gilt),
- die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 über die Typgenehmigung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen,
- die Verordnung (EU) Nr. 167/2013 über die Typgenehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen und
- die Verordnung (EU) 2016/1628 über die Typgenehmigung von Motoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte.

Dies bedeutet auch, dass die Typgenehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs keine EU-Typgenehmigungsbehörde mehr ist und die Befugnisse und Pflichten einer Typgenehmigungsbehörde im Rahmen der Rechtsvorschriften der EU nicht mehr wahrnehmen kann. Hersteller, die in der Vergangenheit Genehmigungen im Vereinigten Königreich erhalten haben, müssen daher neue Genehmigungen der Typgenehmigungsbehörden der EU-27 einholen, auch für bereits in der Produktion befindliche Produkte, um die weitere Einhaltung der EU-Rechtsvorschriften zu gewährleisten und den Zugang zum Unionsmarkt zu behalten.

Der Rechtsrahmen für diese Produkte enthält zwar Verfahrensvorschriften für die Harmonisierung der Erteilung von Typgenehmigungen in der EU, doch ist es aufgrund einiger Schutzbestimmungen für die betroffenen Hersteller schwierig, die erforderlichen Maßnahmen zur Gewährleistung der Einhaltung der Vorschriften und der Geschäftskontinuität zu treffen, nachdem der Besitzstand der Union für das Vereinigte Königreich nicht mehr gilt.

So ermöglicht es das EU-Typgenehmigungssystem den Herstellern, die Typgenehmigungsbehörde, bei der sie die Typgenehmigung beantragen, frei zu wählen. Allerdings ist es nicht möglich, die Behörde nach Erteilung einer Genehmigung zu wechseln, und eine Behörde kann die von einer anderen Behörde erteilte Genehmigung nicht ändern. Desgleichen sehen die Typgenehmigungsvorschriften vor, dass eine Typgenehmigungsbehörde nur Prüfberichte solcher technischen Dienste akzeptieren darf, die der Mitgliedstaat, dem sie angehört, zuvor benannt und der Kommission notifiziert hat. Darüber hinaus ist es ein Grundprinzip des Typgenehmigungssystems, dass ein Produkt nur nach den Vorschriften genehmigt werden kann, die zum Zeitpunkt der Erteilung der

Genehmigung für neue Typen (im Gegensatz zu neuen Fahrzeugen) gelten. Und schließlich kann die Typgenehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs, nachdem sie keine EU-Typgenehmigungsbehörde mehr ist, die Übereinstimmung der Produktion und die Konformität der bereits im Verkehr befindlichen Produkte nicht mehr gewährleisten. Auch für den Rückruf eines Produkts, das den Sicherheits- oder Umweltafordernungen nicht entspricht, ist eine zuständige Typgenehmigungsbehörde notwendig.

Dies schafft eine erhebliche Rechtsunsicherheit für Hersteller mit Typgenehmigungen aus dem Vereinigten Königreich. Der vorliegende Vorschlag zielt darauf ab, diese Probleme durch eine vorübergehende und sehr zielgerichtete Änderung der bestehenden Vorschriften zu beheben, damit betroffene Hersteller als Ersatz für die bestehenden Typgenehmigungen aus dem Vereinigten Königreich neue EU-27-Genehmigungen erhalten können. Der Vorschlag

- gestattet es betroffenen Herstellern ausdrücklich, bei einer EU-27-Typgenehmigungsbehörde neue Genehmigungen für vorhandene Typen zu beantragen;
- sieht vor, dass es nicht notwendig ist, die Prüfungen, die den Typgenehmigungen des Vereinigten Königreichs zugrunde liegen, mit der Begründung zu wiederholen, dass der technische Dienst von der EU-27 Typgenehmigungsbehörde nicht zuvor benannt und notifiziert wurde;
- gestattet die Erteilung solcher Genehmigungen, wenn statt der Anforderungen für neue Typen die Anforderungen für neue Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten erfüllt werden;
- Sieht vor, für bereits auf dem Markt befindliche Produkte vor dem Austritt neue Typgenehmigungsbehörden zu ermitteln, um zu vermeiden, dass keine Behörde für die Durchführung von Übereinstimmungsprüfungen für in Betrieb befindliche Produkte oder mögliche künftige Rückrufe zuständig ist.

Durch die vorgeschlagenen Bestimmungen werden die Anforderungen hinsichtlich der Sicherheit oder der Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten nicht herabgesetzt. Herstellern mit Typgenehmigungen aus dem Vereinigten Königreich werden gegenüber Herstellern mit EU-27-Typgenehmigungen keine Vorteile eingeräumt. Vielmehr ermöglicht es die Initiative den Herstellern lediglich, ihre Produkte weiterhin im Einklang mit den geltenden rechtlichen Anforderungen herzustellen, ohne die laufende Produktion zu unterbrechen, was erhebliche soziale und wirtschaftliche Auswirkungen haben könnte. Indem sie den Herstellern die Einhaltung des EU-Rechts erleichtert, sorgt die Initiative auch für den Schutz der Verbraucher und Bürger.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Dieser Vorschlag stellt gegenüber den vier in seinem Geltungsbereich aufgeführten Rechtsakten nur insoweit, als er von ihnen abweicht, ein besonderes Gesetz (*lex specialis*) dar; die allgemeinen Bestimmungen dieser Rechtsakte gelten ansonsten weiter. Der Vorschlag entspricht somit vollständig den bestehenden Rechtsvorschriften.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Der Vorschlag steht vollauf im Einklang mit dem Mandat des Rates für die Verhandlungen mit dem Vereinigten Königreich über seinen Austritt aus der Union.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

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

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Da der vorgeschlagene Rechtsakt vier Rechtsakte der Union ergänzen und ihren Inhalt ändern würde, kann dies nur durch Maßnahmen auf Unionsebene und nicht durch Maßnahmen auf Ebene der Mitgliedstaaten erreicht werden.

• Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag wird als verhältnismäßig erachtet, da er die notwendige rechtliche Änderung vorsieht und gleichzeitig nicht über das hinausgeht, was erforderlich ist, um das Ziel zu erreichen, den Herstellern mit Typgenehmigungen aus dem Vereinigten Königreich die Einhaltung der Typgenehmigungsvorschriften zu ermöglichen. Er schafft die notwendigen rechtlichen Voraussetzungen, damit weiter möglichst gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Herstellern herrschen.

• Wahl des Instruments

In dem Rechtsakt werden spezifische Regeln für eine sehr spezifische und einmalige Situation festgelegt, daher werden die betreffenden Rechtsakte durch das Instrument ausnahmsweise nicht geändert, sondern es wird als eigenständiger Rechtsakt für einen begrenzten Zeitraum gelten. Da es sich bei den betroffenen Rechtsakten um drei Verordnungen und eine Richtlinie (welche bald durch eine ab dem 1. September 2020 geltende Verordnung ersetzt wird) handelt, scheint eine Verordnung die einzige angemessene Form eines Rechtsakts zu sein, der den Mitgliedstaaten ein Abweichen von den ansonsten geltenden einschlägigen Vorschriften gestattet. Mit einer Verordnung wird auch der Dringlichkeit der Angelegenheit am besten Rechnung getragen.

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

• Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften

Entfällt.

• Konsultation der Interessenträger

Die sich durch den Austritt des Vereinigten Königreich ergebenden Herausforderungen im Zusammenhang mit Typgenehmigungen wurden auf mehreren Sitzungen mit den Mitgliedstaaten angesprochen und erörtert. Die Kommission wurde auch durch Hersteller und ihre Verbände darauf aufmerksam gemacht.

Die Interessenträger hatten die Möglichkeit, über das Portal „Bessere Rechtsetzung“ („Ihre Meinung zählt“) der Europäischen Kommission Rückmeldung zu geben.

Im Rückmeldungszeitraum vom 26. April bis zum 10. Mai 2018 gingen Stellungnahmen von 15 Interessenträgern ein, darunter neun europäische Verbände von Interessenträgern, drei Verbände aus dem Vereinigten Königreich, zwei Hersteller und ein Bürger. Die Absicht, mehr Rechtssicherheit zu schaffen wurde

generell begrüßt. Mehrere Stellungnahmen betrafen Probleme horizontaler Art für alle Arten von Waren, die laufenden Verhandlungen über das Austrittsabkommen sowie die künftigen Beziehungen zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich. Die Rückmeldungen wurden bei der Vorbereitung des Vorschlags soweit relevant berücksichtigt.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Mündliche und schriftliche Rückmeldungen von Herstellern und Mitgliedstaaten, siehe oben.

Eine rechtliche Analyse der Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung, die zwei Mitteilungen an Interessenträgern zugrunde liegen: Leitlinien für Interessenträger über die Auswirkungen auf die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen vom 8. Februar 2018 und Leitlinien für Interessenträger über die Auswirkungen auf die Typgenehmigung bestimmter Fahrzeuge und Motoren vom 28. März 2018.

- **Folgenabschätzung**

Entfällt.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Schutz der Grundrechte.

4. **AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Entfällt.

5. **WEITERE ANGABEN**

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

Entfällt.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Ergänzung der Rechtsvorschriften der EU über die Typgenehmigung im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union

(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,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 29. März 2017 hat das Vereinigte Königreich seine Absicht mitgeteilt, gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union aus der Union auszutreten. Dies bedeutet, dass das Unionsrecht ab dem 30. März 2019 nicht mehr für das Vereinigte Königreich gilt, es sei denn ein anderes Datum ist in einem ratifizierten Austrittsabkommen vorgesehen oder der Europäische Rat legt im Einverständnis mit dem Vereinigten Königreich einstimmig ein solches fest. Das Vereinigte Königreich wird dann zu einem Drittland.
- (2) Mit der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹, der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates², der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates³ und der Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ wurde ein umfassender Rechtsrahmen für die EU-Typgenehmigung geschaffen.

¹ 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 selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 261 vom 9.10.2007, S. 1).

² 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).

³ 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).

⁴ Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU)

- (3) Diese Rechtsakte überlassen den Herstellern die Wahl der Behörde für die Erteilung einer Typgenehmigung, die es ihnen gestattet, Produkte in allen Mitgliedstaaten in Verkehr zu bringen.
- (4) Der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union würde ohne besondere Bestimmungen dazu führen, dass zuvor von den Typgenehmigungsbehörden des Vereinigten Königreichs erteilte Typgenehmigungen keinen Zugang zum Unionsmarkt mehr gewährleisten könnten. Zu den Inhabern solcher Typgenehmigungen zählen auch Hersteller, die nicht im Vereinigten Königreich, sondern in anderen Mitgliedstaaten ansässig sind. Während Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten, die vom Vereinigten Königreich typgenehmigt wurden, in der Union in Verkehr gebracht werden dürfen, bis das Unionsrecht für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich außer Kraft tritt, ist es notwendig, besondere Bestimmungen zu erlassen, um das Inverkehrbringen dieser Erzeugnisse auf dem Unionsmarkt nach diesem Zeitpunkt zu erleichtern.
- (5) Derzeit sieht das Unionsrecht keine Möglichkeit vor, Typen, die bereits in einem anderen Mitgliedstaat genehmigt wurden, neu zu genehmigen. Die Hersteller sollten jedoch die Möglichkeit haben, die Produktion von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten auf der Grundlage von Typgenehmigungen, die vom Vereinigten Königreich erteilt wurden, fortzusetzen und solche Produkte weiterhin auf dem Unionsmarkt in Verkehr zu bringen. Den Herstellern muss daher die Möglichkeit gegeben werden, neue Genehmigungen von Behörden in anderen Mitgliedstaaten der Union als dem Vereinigten Königreich zu erhalten.
- (6) Die Verordnung sollte auch sicherstellen, dass die Hersteller weiterhin größtmögliche Freiheit bei der Wahl der neuen Genehmigungsbehörde haben. Insbesondere sollte die Wahl des Herstellers nicht von der Zustimmung der Typgenehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs oder von Vereinbarungen zwischen der Typgenehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs und der neuen Typgenehmigungsbehörde abhängen.
- (7) Um für alle betroffenen Interessenträger die erforderliche Rechtssicherheit zu gewährleisten und gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Hersteller sicherzustellen, müssen in transparenter Weise gleiche, in allen Mitgliedstaaten geltende Bedingungen festgelegt werden.
- (8) Damit die Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technische Einheiten weiter produziert und in Verkehr gebracht werden können, sollten die Anforderungen, die solche Typen für die Genehmigung durch die Behörde eines Mitgliedstaats der Union außer dem Vereinigten Königreich erfüllen müssen, die Anforderungen sein, die für das Inverkehrbringen von neuen Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten gelten, und nicht die Anforderungen für neue Typen.
- (9) Die Anforderungen an neue Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten gelten ebenfalls für Hersteller, die Inhaber von Typgenehmigungen sind, die von anderen Mitgliedstaaten als dem Vereinigten Königreich erteilt wurden. Mit dieser Verordnung soll, indem für die Genehmigung von Typen und für das Inverkehrbringen neuer Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständiger technischer Einheiten dieselben Anforderungen festgelegt werden, die

Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53).

Gleichbehandlung der vom Austritt des Vereinigten Königreichs betroffenen Hersteller und jener Hersteller, die Inhaber von Typgenehmigungen sind, die von anderen Mitgliedstaaten als dem Vereinigten Königreich erteilt wurden, sichergestellt werden.

- (10) Diese Verordnung sollte keine Bestimmungen enthalten, die den Hersteller eines Fahrzeugs daran hindern, freiwillig eine Unionsgenehmigung für ein zuvor im Vereinigten Königreich genehmigtes Fahrzeug nach bestimmten Anforderungen für neue Typen von Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten zu beantragen, wenn der Fahrzeugtyp ansonsten identisch mit dem im Vereinigten Königreich genehmigten ist.
- (11) Beantragte Genehmigungen für vollständig neue Typen von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten sollten nicht unter diese Verordnung fallen.
- (12) Es sollte möglich sein, dass Typgenehmigungen, die auf der Grundlage dieser Verordnung erteilt wurden, auf Testberichten beruhen, die zum Zweck der Erteilung der Genehmigungen im Vereinigten Königreich bereits vorgelegt wurden, sofern die Anforderungen, auf denen diese Prüfberichte beruhen, nicht geändert wurden. Um eine solche weitere Verwendung von Prüfberichten zu ermöglichen, die von dem vom Vereinigten Königreich benannten technischen Dienst ausgestellt wurden, sollte diese Verordnung eine Ausnahme von der Anforderung vorsehen, wonach ein solcher technischer Dienst von der Behörde, die die Typgenehmigung erteilt, zu benennen und der Kommission zu notifizieren ist. Um auch die Zeit abzudecken, in der das Unionsrecht für das Vereinigten Königreich und in ihm nicht mehr gilt, sollte diese Verordnung auch eine Ausnahme von den spezifischen Anforderungen im Zusammenhang mit der Benennung und Notifizierung technischer Dienste von Drittländern vorsehen.
- (13) Gleichzeitig sollten die Typgenehmigungsbehörden, da sie für die neuen Genehmigungen, die sie erteilen, voll verantwortlich sein sollen, allerdings auch die Möglichkeit haben, die Durchführung neuer Prüfungen für jeden Teil der Genehmigung zu fordern, bei dem sie dies für angebracht halten.
- (14) Soweit in diesem Rechtsakt nichts anderes vorgesehen ist, sollten die allgemeinen Vorschriften für die EU-Typgenehmigung weiterhin gelten.
- (15) Es sollte berücksichtigt werden, dass die den Typgenehmigungsbehörden zugewiesene Rolle nicht mit der Herstellung oder dem Inverkehrbringen eines Fahrzeugs, Systems, Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit endet, sondern sich über mehrere Jahre nach dem Inverkehrbringen dieser Produkte erstreckt. Dies gilt insbesondere für die Pflichten im Zusammenhang mit der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge, die unter die Richtlinie 2007/46/EG fallen, und im Zusammenhang mit Reparatur- und Wartungsinformationen sowie mit potenziellen Rückrufen von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten, die unter die Richtlinie 2007/46/EG, die Verordnung (EU) Nr. 167/2013, die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 oder die Verordnung (EU) 2016/1628 fallen. Um sicherzustellen, dass eine Typgenehmigungsbehörde zuständig ist, muss daher die Behörde, die die Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung erteilt, diese Verpflichtungen auch in Bezug auf Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten erfüllen, die auf demselben Typ beruhen und in der Union bereits auf der Grundlage der im Vereinigten Königreich erteilten Typgenehmigung in Verkehr gebracht wurden.

- (16) Aus denselben Gründen ist es auch erforderlich, dass eine EU-Typgenehmigungsbehörde bestimmte Verpflichtungen in Bezug auf Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten übernimmt, die in der Union auf der Grundlage von Typgenehmigungen in Verkehr gebracht wurden, die vom Vereinigten Königreich erteilt wurden und die entweder gemäß Artikel 17 der Richtlinie 2007/46/EG, Artikel 32 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, Artikel 37 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 oder Artikel 30 der Verordnung (EU) 2016/1628 nicht mehr gültig sind oder für die keine Typgenehmigung nach dieser Verordnung beantragt wird. Um sicherzustellen, dass es eine zuständige Typgenehmigungsbehörde gibt, sollten die Hersteller die Behörde, die zuvor im Vereinigten Königreich genehmigte Fahrzeugtypen genehmigt, auffordern müssen, Verpflichtungen in Bezug auf Rückrufe, Reparatur- und Wartungsinformationen und Konformitätsprüfungen im Betrieb für ihre Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten zu übernehmen, die auf anderen Typen beruhen und bereits in der Union in Verkehr gebracht wurden. Um den Umfang der von der Unions-Typgenehmigungsbehörde übernommenen Verpflichtungen zu begrenzen, sollten diese Verpflichtungen nur Produkte betreffen, die auf nach dem 1. Januar 2008 erteilten Typgenehmigungen des Vereinigten Königreichs beruhen.
- (17) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Ergänzung der Richtlinie 2007/46/EG, der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und der Verordnung (EU) 2016/1628 durch besondere Vorschriften für den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen des Umfangs und der Wirkungen dieser Vorschriften auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, 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 dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (18) Damit die Hersteller die erforderlichen Maßnahmen ergreifen können, um sich im Hinblick auf die Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung unverzüglich auf den Austritt des Vereinigten Königreichs vorzubereiten, sollte diese Verordnung am dritten Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft treten –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1
Gegenstand

Diese Verordnung ergänzt die Richtlinie 2007/46/EG, die Verordnung (EU) Nr. 167/2013, die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und die Verordnung (EU) 2016/1628 durch die Festlegung besonderer Bestimmungen für die EU-Typgenehmigung und das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten, die von der Genehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs vor Ablauf der Gültigkeit des Unionsrechts für das Vereinigte Königreich und in ihm typgenehmigt wurden.

Artikel 2
Geltungsbereich

1. Diese Verordnung gilt für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2007/46/EG, der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 oder der Verordnung (EU) 2016/1628

fallen, und deren Typen, die von der Typgenehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs auf der Grundlage der genannten oder der in Anhang IV der Richtlinie 2007/46/EG aufgeführten Rechtsakte oder eines durch diese Rechtsakte aufgehobenen Rechtsakts genehmigt wurden.

2. Bezugnahmen auf selbstständige technische Einheiten im Rahmen dieser Verordnung sind so zu verstehen, dass sie Bezugnahmen auf Motoren gemäß der Verordnung (EU) 2016/1628 einschließen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- (1) „Typgenehmigungsbehörde der Union“ eine Typgenehmigungsbehörde eines Mitgliedstaates außer dem Vereinigten Königreich,
- (2) „Typgenehmigung aus dem Vereinigten Königreich“ eine EU- oder EG-Typgenehmigung, die von der Typgenehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs erteilt wurde,
- (3) „Unions-Typgenehmigung“ eine EU-Typgenehmigung, die von einer Typgenehmigungsbehörde der Union gemäß dieser Verordnung erteilt wurde.

Artikel 4

Antrag auf Unions-Typgenehmigung

1. Abweichend von Artikel 6 Absatz 6 der Richtlinie 2007/46/EG, Artikel 21 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, Artikel 26 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und Artikel 20 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/1628 kann ein Hersteller, der Inhaber einer Typgenehmigung aus dem Vereinigten Königreich ist, deren Gültigkeit nicht nach Artikel 17 der Richtlinie 2007/46/EG, Artikel 32 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, Artikel 37 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 oder Artikel 30 der Verordnung (EU) 2016/1628 erloschen ist, vor dem Tag, an dem das Recht der Union aufhört, im Vereinigten Königreich und für das Vereinigte Königreich zu gelten, bei einer Typgenehmigungsbehörde der Union eine Unions-Genehmigung für denselben Typ beantragen.

2. Für eine Genehmigung muss der Typ zumindest die Anforderungen für das Inverkehrbringen, die Zulassung oder die Inbetriebnahme von neuen Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten erfüllen, die zu dem Zeitpunkt gelten, zu dem die Unions-Typgenehmigung wirksam wird.

3. Mit der Einreichung des Antrags gemäß Absatz 1 ist der Hersteller verpflichtet, für alle Kosten, die sich aus der Ausübung der Befugnisse und der Erfüllung der Verpflichtungen der EU-Typgenehmigungsbehörde im Hinblick auf die EU-Typgenehmigung ergeben, angemessene Gebühren zu entrichten.

Artikel 5

Bedingungen für die Erteilung einer Unions-Typgenehmigung und ihre Wirkungen

1. Abweichend von Artikel 8 Absatz 2, Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 10 Absätze 1 und 2 der Richtlinie 2007/46/EG, Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, Artikel 7 Absatz 2 und Artikel 18 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/1628 kann die Unions-Typgenehmigungsbehörde, die einen Antrag gemäß Artikel 4 der vorliegenden Verordnung erhalten hat, eine Unions-Typgenehmigung für ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit erteilen, wenn dieser Typ zu dem Zeitpunkt, zu dem die Genehmigung in Kraft tritt, mindestens alle Anforderungen für das Inverkehrbringen, die Zulassung oder die Inbetriebnahme von neuen Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten erfüllt.
2. Sofern keine neuen Anforderungen gelten und unbeschadet des Absatzes 3 kann die Unions-Typgenehmigung auf der Grundlage derselben Prüfberichte erteilt werden, die zuvor für die Erteilung der Typgenehmigung aus dem Vereinigten Königreich gemäß den geltenden Bestimmungen verwendet worden waren, und zwar unabhängig davon, ob der technische Dienst, der den Prüfbericht erstellt hat, von dem Mitgliedstaat, in dem die Unions-Typgenehmigung erteilt wurde, gemäß der Richtlinie 2007/46/EG, der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 oder der Verordnung (EU) 2016/1628 benannt und notifiziert wurde, selbst wenn das Recht der Union für das Vereinigte Königreich und in ihm nicht mehr gilt.
3. Vor Erteilung einer Unions-Typgenehmigung kann die Typgenehmigungsbehörde der Union die Wiederholung spezifischer Prüfungen verlangen. In diesem Fall ist die Prüfung von einem technischen Dienst durchzuführen, der von dem Mitgliedstaat, in dem die betreffende Typgenehmigungsbehörde der Union ihren Sitz hat, gemäß der Richtlinie 2007/46/EG, der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 oder der Verordnung (EU) 2016/1628 benannt und notifiziert wurde.
4. Dem gemäß Absatz 1 genehmigten Typ wird ein EU-Typgenehmigungsbogen mit einer Nummer zugeteilt, die aus der Kennnummer des Mitgliedstaats, dessen Typgenehmigungsbehörde die Unions-Typgenehmigung erteilt hat, und der Nummer des anwendbaren Rechtsakts gemäß Artikel 2 Absatz 1 besteht. Er enthält auch die Nummer des letzten Änderungsrechtsaktes mit Anforderungen für die Typgenehmigung, nach denen die Unions-Typgenehmigung erteilt wird. Für Fahrzeuge enthält der Typgenehmigungsbogen und die Konformitätsbescheinigung unter „Bemerkungen“ den Vermerk „Zuvor typgenehmigt als“ und die Nummer des Typgenehmigungsbogens, der im Anschluss an die Typgenehmigung aus dem Vereinigten Königreich ausgestellt wurde. Bei Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten enthält der Typgenehmigungsbogen den Vermerk „Zuvor typgenehmigt und gekennzeichnet als“ und die Kennzeichnung die im Anschluss an die Typgenehmigung aus dem Vereinigten Königreich vergeben wurde.
5. Die Unions-Typgenehmigung wird am Tag ihrer Erteilung oder zu einem darin festgelegten späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit der Typgenehmigung aus dem Vereinigten

Königreich erlischt spätestens an dem Tag, an dem die Unions-Typgenehmigung wirksam wird.

6. Eine Unions-Typgenehmigung gilt als EG- oder EU-Typgenehmigung im Sinne der Richtlinie 2007/46/EG oder eines in Anhang IV der genannten Richtlinie aufgeführten Rechtsakts, im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 oder der Verordnung (EU) 2016/1628. Alle Bestimmungen der genannten Rechtsakte gelten weiterhin, sofern die vorliegende Verordnung keine Abweichungen davon enthält. Die Typgenehmigungsbehörde der Union trägt die volle Verantwortung für die aus der Unions-Typgenehmigung erwachsenden Verpflichtungen.

Die Typgenehmigungsbehörde der Union übt ab dem Tag der Gültigkeit der Unions-Typgenehmigung in Bezug auf alle aufgrund der Typgenehmigung aus dem Vereinigten Königreich hergestellten und in der Union bereits in Verkehr gebrachten, zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten alle Befugnisse der Typgenehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs aus und erfüllt alle ihre Pflichten. Dies umfasst jedoch nicht die Haftung für Handlungen oder Unterlassungen, die der Typgenehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs anzulasten sind.

Artikel 6

Für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten von Typen, die nicht gemäß dieser Verordnung genehmigt wurden, zuständige Typgenehmigungsbehörde der Union

1. Bei der Beantragung der Typgenehmigung gemäß Artikel 4 ersucht der Hersteller die betreffende Typgenehmigungsbehörde der Union um Übernahme der Verpflichtungen der Typgenehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die in der Union auf der Grundlage von Typgenehmigungen aus dem Vereinigten Königreich in Verkehr gebracht, zugelassen oder in Betrieb genommen wurden, deren Gültigkeit nach Artikel 17 der Richtlinie 2007/46/EG, Artikel 32 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, Artikel 37 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 oder Artikel 30 der Verordnung (EU) 2016/1628 erloschen ist, oder für die keine Unions-Typgenehmigung nach Artikel 5 der vorliegenden Verordnung beantragt wird.

Ein solcher Antrag ist für alle Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten zu stellen, die auf nach dem 1. Januar 2008 erteilten Typgenehmigungen aus dem Vereinigten Königreich beruhen, es sei denn, der Hersteller weist der Typgenehmigungsbehörde der Union nach, dass er eine Vereinbarung mit einer anderen Typgenehmigungsbehörde der Union geschlossen hat, die die genannten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten erfasst.

2. Die Typgenehmigungsbehörde der Union kann eine Unions-Typgenehmigung gemäß Artikel 5 nur dann erteilen, wenn sie den Antrag nach Absatz 1 angenommen hat und nachdem der Hersteller zugestimmt hat, die Kosten zu decken, die der

Typgenehmigungsbehörde der Union aufgrund der Ausübung ihrer Befugnisse und der Erfüllung ihrer Verpflichtungen in Bezug auf die betreffenden Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten entstehen können.

3. Nach Annahme des Antrags gemäß Absatz 1 und nach Erteilung der Unions-Typgenehmigung gemäß Artikel 5 übt die EU-Typgenehmigungsbehörde in Bezug auf alle auf der Grundlage der in Absatz 1 genannten Typgenehmigungen aus dem Vereinigten Königreich hergestellten Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten alle Befugnisse der Typgenehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs im Hinblick auf Rückrufe, Reparatur- und Wartungsinformationen und Prüfung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge aus und erfüllt alle ihre einschlägigen Verpflichtungen. Dies umfasst jedoch nicht die Haftung für Handlungen oder Unterlassungen, die der Typgenehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs anzulasten sind.

4. Die Typgenehmigungsbehörde der Union unterrichtet die Typgenehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten und die Kommission über die Typen, für die sie die Verpflichtungen der Typgenehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs gemäß Absatz 1 übernommen hat.

Artikel 7

Inkrafttreten und Geltungsbeginn

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

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident