



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 17. Mai 2018
(OR. en)

9006/18

**Interinstitutionelles Dossier:
2018/0145 (COD)**

ENT 90
IND 135
MI 352
ENV 306
TRANS 201
CODEC 779
IA 132

VORSCHLAG

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

Eingangsdatum: 17. Mai 2018

Empfänger: Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: COM(2018) 286 final

Betr.: Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/... und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2018) 286 final.

Anl.: COM(2018) 286 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 17.5.2018
COM(2018) 286 final

2018/0145 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/... und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SEC(2018) 270 final} - {SWD(2018) 190 final} - {SWD(2018) 191 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Der technologische Wandel berührt alle Teile der Gesellschaft und der Wirtschaft und verändert das Leben für die EU-Bürger. Von diesem Trend ist auch der Verkehr nicht ausgenommen. Die Mobilitätslandschaft wird durch neue Technologien radikal verändert. Vor diesem Hintergrund müssen sich die EU und ihre Wirtschaftszweige der Herausforderung stellen, in den Bereichen Innovation, Digitalisierung und Dekarbonisierung weltweit führend zu werden. Die Kommission verfolgt deshalb einen umfassenden Ansatz, um zu gewährleisten, dass sich diese politischen Prioritäten in Form von drei Mobilitätspaketen „Europa in Bewegung“ auf die Mobilitätspolitik der EU niederschlagen.

Nach der Strategie für emissionsarme Mobilität verabschiedete die Kommission im Mai und November 2017 jeweils ein Mobilitätspaket¹. In diesen Mobilitätspaketen ist eine positive Agenda dargelegt, damit die Strategie für emissionsarme Mobilität verwirklicht und ein reibungsloser Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle sichergestellt wird. Die Europäische Kommission fordert das Europäische Parlament und den Rat auf, die zügige Annahme dieser Vorschläge sicherzustellen.

Diese Initiative ist Teil des Dritten Mobilitätspakets „Europa in Bewegung“, mit dem die neue Strategie für die Industriepolitik von September 2017 verwirklicht wird, und sie ist dafür bestimmt, den Prozess abzuschließen, der Europa in die Lage versetzt, den Nutzen der Modernisierung im Bereich Mobilität voll auszuschöpfen. Wesentlich ist, dass das Mobilitätssystem von morgen für alle EU-Bürger sicher, sauber und effizient ist. Ziel ist es, für mehr Sicherheit und Barrierefreiheit der Mobilität in Europa zu sorgen, die Industrie in Europa wettbewerbsfähiger zu machen, mehr Arbeitsplatzsicherheit in Europa zu erreichen sowie die Umwelt sauberer zu machen und dem Gebot des Kampfes gegen den Klimawandel besser gerecht werden zu können. Dies erfordert das volle Engagement der EU-Mitgliedstaaten und der Interessenträger, unter anderem bei der Verschärfung der Anforderungen an Sicherheitsmerkmale von Straßenfahrzeugen.

Die Straßenverkehrssicherheit ist eine gesamteuropäische Angelegenheit, die durch einen integrierten Ansatz behandelt wird. Die politischen Vorschriften verteilen sich üblicherweise auf drei Säulen: Verkehrsteilnehmer (Fahrer, Fußgänger und Radfahrer), Fahrzeuge und Infrastruktur.

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich die Straßenverkehrssicherheit erheblich verbessert. Allerdings sind die Fortschritte bei der Senkung der Verkehrstotenzahlen in den letzten Jahren ins Stocken geraten. EU-Statistiken zufolge ist es bei der Anzahl der Verkehrstoten in der Union seit 2013 zu keinen erheblichen Rückgängen gekommen². Während einige Mitgliedstaaten jedes Jahr noch immer beträchtliche Fortschritte machen, verzeichnen einige andere bei den Todesfällen sogar Anstiege, mit der Folge, dass die Verkehrstotenzahlen EU-weit stagnieren.

¹ COM(2017) 283 final und COM(2017) 675 final

² https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/observatory/historical_evolution.pdf

Notwendig ist ein überarbeiteter Rahmen, der den sich aus gesellschaftlichen Trends (z. B. mehr Radfahrer und Fußgänger, alternde Gesellschaft) und technologischen Entwicklungen ergebenden Veränderungen im Bereich Mobilität besser gerecht wird. Ohne neue Initiativen zur Straßenverkehrssicherheit allgemein können die Sicherheitseffekte des derzeitigen Ansatzes voraussichtlich nicht länger einen Ausgleich für das zunehmende Verkehrsaufkommen bieten. Die komplexe Situation verlangt eine dynamische Anpassung der Vorschriften, mit der die großen Herausforderungen im gesamten Spektrum der Vorschriften zur Straßenverkehrssicherheit konsequent und wirksam angegangen werden. In Bezug auf die Fahrzeugsicherheit bedeutet dies, dass ein breites Spektrum von modernen Sicherheitsmaßnahmen als Standardausrüstung für die betreffenden Fahrzeugklassen und ein verbesserter Schutz von ungeschützten Verkehrsteilnehmern wie beispielsweise Fußgängern, Radfahrern, kleinwüchsigen Personen und älteren Menschen zwingend vorgeschrieben werden.

Der aktuelle Vorschlag befasst sich mit dem Hauptproblem der anhaltend hohen Zahl von Straßenverkehrsunfällen, die wiederum eine hohe Zahl von Getöteten und Schwerverletzten nach sich zieht, und er unterbreitet Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf Fahrzeugebene, damit Unfälle entweder vermieden oder zahlenmäßig verringert werden oder die Schwere der nicht vermiedenen Unfälle vermindert wird, um die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten zu begrenzen. Dieser Vorschlag ist in engem Zusammenhang mit anderen Initiativen zu sehen, die Teil des Dritten Mobilitätspakets sind, wie beispielsweise die vorgeschlagenen Änderungen an der Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur³. Sie haben auch das Ziel, zur Senkung der Zahl der auf den Straßen der EU Getöteten und Verletzten beizutragen, und daher haben sie einen gemeinsamen Horizont und sind miteinander verknüpft. Darüber hinaus sind bestimmte Bordsysteme im Fahrzeug, beispielsweise das Spurhaltesystem und der intelligente Geschwindigkeitsassistent, auf eine gut instand gehaltene Straßenverkehrsinfrastruktur (Straßenmarkierungen, Verkehrsschilder und Kameras) angewiesen. Die Vorschläge für die Straßenverkehrsinfrastruktur und für die Fahrzeugsicherheit ergänzen einander daher in bestimmten Bereichen und ermöglichen es Bordsystemen in Fahrzeugen, ihr volles Sicherheitspotenzial auszuschöpfen.

Andererseits muss der Rahmen für die Sicherheit von Fahrzeugen und Infrastruktur insgesamt den Entwicklungen beim vernetzten und automatischen Fahren Rechnung tragen, die mit hohem Tempo voranschreiten. Es besteht deshalb auch ein enger Zusammenhang mit der Strategie der Kommission für kooperative intelligente Verkehrssysteme (C-ITS)⁴ und dem Vorschlag einer EU-Strategie für die Mobilität der Zukunft⁵. Um zukunftsfähig zu werden, müssen Fahrzeuge nicht nur für die neuen technologischen Entwicklungen in der Infrastruktur bereit sein, sondern sie müssen auch eine Führungsrolle einnehmen und den Weg zum vollautomatischen Fahren ebnen. Aus diesem Grund können sich die Fahrer leichter allmählich an die neuen Systeme gewöhnen und das Vertrauen und die Akzeptanz der

³ Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz, ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 39–91

⁴ Mitteilung der Kommission „A European strategy on Cooperative Intelligent Transport Systems, a milestone towards cooperative, connected and automated mobility“ (COM/2016/0766 final) (Europäische Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme, ein Meilenstein auf dem Weg zu kooperativer, vernetzter und automatischer Mobilität)

⁵ Mitteilung der Kommission „On the road to automated mobility: An EU strategy for mobility of the future“ (COM/2018/283) (Auf dem Weg zu automatischer Mobilität: Eine EU-Strategie für die Mobilität der Zukunft)

Öffentlichkeit in Bezug auf den Übergang zum automatischen Fahren werden verbessert, wenn moderne Sicherheitsmerkmale für Fahrzeuge noch heute zwingend vorgeschrieben werden.

Der Vorschlag steht zudem voll im Einklang mit den auf Grundlage der Erklärung von Valletta gezogenen Schlussfolgerungen des Rates, in denen die Verkehrsminister ihr Engagement für die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit nochmals bekräftigten⁶ und insbesondere die Kommission aufforderten, den Schutz der Verkehrsteilnehmer, und insbesondere von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, durch die Gewährleistung der Einführung von neuen Sicherheitsmerkmalen für Fahrzeuge zu verbessern.

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

Die Richtlinie 2007/46/EG⁷ (wird ersetzt durch eine Verordnung, die ab 1. September 2020 gilt)⁸) enthält harmonisierte Sicherheits- und Umwelanforderungen, die Kraftfahrzeuge vor dem Inverkehrbringen auf dem Binnenmarkt erfüllen müssen, und erleichtert somit den freien Fahrzeugverkehr. Sie gibt einen Rahmen vor, unter dem zahlreiche gesonderte Rechtsakte mit spezifischen technischen Anforderungen an die unterschiedlichen Fahrzeugtypen gelten.

In diesem Kontext sind die Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit⁹, die Verordnung zum Schutz von Fußgängern¹⁰ und die Verordnung über die Wasserstoff-Sicherheit¹¹ eigene Rechtsakte im EU-Typgenehmigungsverfahren. Die technischen Anforderungen an die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich einer Vielzahl von sicherheits- und umweltrelevanten Merkmalen wurden auf Unionsebene harmonisiert, damit in der gesamten Union einheitliche Vorschriften gelten und hohe Gesundheits- und Sicherheitsstandards gewährleistet sind.

Sowohl Artikel 17 der Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit als auch Artikel 12 der Verordnung zum Schutz von Fußgängern verlangen, dass die Kommission die technischen Entwicklungen im Bereich von verbesserten Sicherheitstechnologien überwacht und die mögliche Ausweitung des Umfangs der derzeit anwendbaren Fahrzeugsicherheitsmerkmale auf andere/alle Fahrzeugklassen in Betracht zieht, wodurch neue moderne Sicherheitsmerkmale in einer aktualisierten Unionsvorschrift zwingend vorgeschrieben werden und der Schutz von ungeschützten Verkehrsteilnehmern verbessert wird.

⁶ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/valletta_declaration_on_improving_road_safety.pdf

⁷ ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

⁸ COM (2016) 31 final.

⁹ Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit, ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1.

¹⁰ Verordnung (EG) Nr. 78/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Januar 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen im Hinblick auf den Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinien 2003/102/EG und 2005/66/EG, ABl. L 35 vom 4.2.2009, S. 1.

¹¹ Verordnung (EG) Nr. 79/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Januar 2009 über die Typgenehmigung von wasserstoffbetriebenen Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG, ABl. L 35 vom 4.2.2009, S. 32.

Im Einklang mit den vorgenannten Anforderungen gibt dieser Vorschlag die erforderlichen Anpassungen der derzeitigen Unionsvorschriften an den technischen Fortschritt vor und führt gleichzeitig neue Fahrzeugsicherheitsmerkmale ein, die ein hohes Potenzial haben, auf den Straßen Menschenleben zu retten.

Der Vorschlag stimmt auch mit der Verordnung (EU) 2015/758¹² überein, nach der ab dem 31. März 2018 alle neuen Typen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen mit einem eCall-System ausgestattet sein müssen, das bei einem schweren Unfall automatisch die einheitliche europäische Notrufnummer 112 wählt. Es wird geschätzt, dass eCall die Reaktionszeiten bei Notfällen verkürzen und bis zu 2500 Menschenleben pro Jahr retten könnte. Während eCall EU-weit die Folgen schwerer Verkehrsunfälle abmildern hilft, sollen mit dem vorliegenden Vorschlag die Zahl der Straßenverkehrsunfälle verringert beziehungsweise die Schwere nicht vermiedener Unfälle vermindert werden, sodass die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten zurückgeht.

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

Allgemein trägt dieser Vorschlag zu den Prioritäten im Zusammenhang mit Wachstum, Arbeitsplätzen und Investitionen in der Union bei, indem er die effizientesten Innovationen fördert und hochwertige Arbeitsplätze in Europa hält, sowie im Zusammenhang mit der Digitalisierung des Binnenmarktes über die Förderung von Sicherheitsmerkmalen, die als Schlüsseltechnologien betrachtet werden, mit denen die Ankurbelung und Unterstützung der breiten Einführung von automatischen Fahrzeugen in der Union möglich gemacht wird.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage dieser Initiative ist Artikel 114 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Union fällt. Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden:

Technische Anforderungen an die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich einer Vielzahl von sicherheits- und umweltrelevanten Merkmalen wurden auf Unionsebene harmonisiert und Maßnahmen eines Mitgliedstaats allein würden das ganze System der Typgenehmigung für Fahrzeuge untergraben. Das Tätigwerden der Union ist erforderlich, da die Entstehung von Barrieren für den Binnenmarkt vermieden werden muss, und die Ziele des Vorschlags werden durch das Tätigwerden der Union besser verwirklicht, da es eine Zersplitterung des Binnenmarktes, zu der es ansonsten kommen würde, vermeidet und die Sicherheits- und Umwelteigenschaften von Fahrzeugen verbessert. Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

¹² Verordnung (EU) 2015/758 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG, ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 77.

- **Verhältnismäßigkeit**

Wie in der Folgenabschätzung gezeigt, steht der Vorschlag mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im Einklang, da er nicht über das zur Erreichung der Senkungsziele für die Zahl der Verkehrstoten auf den Straßen der Union erforderliche Maß hinausgeht und gleichzeitig das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarktes gewährleistet und für öffentliche Sicherheit und Umweltschutz auf hohem Niveau sorgt.

In diesem Vorschlag werden die höchsten Sicherheitsstandards für alle Fahrzeuge berücksichtigt, einschließlich leichter Nutzfahrzeuge (Klasse N₁), bei denen die Kosten der bevorzugten Option (Strategieoption 3) den Nutzen ein wenig überschreiten. Allerdings sind in diesem Fall zusätzliche Erwägungen in Betracht zu ziehen, beispielsweise das Gebot politischer Kohärenz, die Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen für alle Autohersteller auf dem Binnenmarkt, der Schutz der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vor größeren Gefahren und die Möglichkeit für Hersteller, Kosten zu senken, da es zu Größenvorteilen kommt und leichte Nutzfahrzeuge häufig Plattformen und sonstige Hardware mit anderen Personenkraftwagen gemeinsam haben. Da außerdem eine Vorlaufzeit für die Hersteller vorgesehen ist, um ihnen die Anpassung an neue Anforderungen zu ermöglichen, wird der vorliegende Vorschlag als verhältnismäßig angesehen.

Darüber hinaus sieht der Vorschlag eine Vereinfachung des Regelungsumfelds vor, die die Verwaltungskosten für nationale Behörden und die Industrie verringert. In der Folgenabschätzung wird zudem die Schlussfolgerung gezogen, dass die geplanten politischen Maßnahmen keine großen Folgen für KMU haben (siehe Abschnitt 6.3).

- **Wahl des Instruments**

Der Vorschlag betrifft drei miteinander zusammenhängende Verordnungen – über die allgemeine Fahrzeugsicherheit, zum Schutz von Fußgängern und über die Wasserstoff-Sicherheit – und folglich ist das gewählte Instrument ebenfalls eine Verordnung. Angesichts der vorgeschlagenen inhaltlichen Änderungen, der Tatsache, dass die Bestimmungen der Verordnung zum Schutz von Fußgängern und der Verordnung über die Wasserstoff-Sicherheit weitgehend überholt sind und durch die entsprechenden UN-Regelungen (Nr. 127 und 134) ersetzt werden müssen, sowie im Hinblick auf die weitere Vereinfachung der Vorschriften erschien es sinnvoll, einen neuen Rechtsakt vorzuschlagen, der die drei Verordnungen und ihre überholten Durchführungsmaßnahmen ganz ersetzt und aufhebt.

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

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Die Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit unterlag keiner Ex-post-Bewertung.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die öffentliche Konsultation der Kommission zu dem Vorschlag fand vom 31. Juli bis 22. Oktober 2017 statt; ihr gingen zusätzliche gezielte Konsultationen voraus, nämlich:

- ein allgemeiner Dialog mit Interessenvertretern im Juli 2014 im Rahmen der 124. Sitzung der Arbeitsgruppe Kraftfahrzeuge (der Sachverständigengruppe der Kommission mit Beteiligung von öffentlichen und privaten Interessenträgern);

- eine zweitägige gezielte (persönliche) Folgekonsultation der Interessenträger, abgehalten im Oktober 2014.
- bei der 131. Sitzung der Arbeitsgruppe Kraftfahrzeuge, die am 16. Februar 2016 stattfand, präsentierte die Kommission den Mitgliedstaaten und Interessenträgern eine Reihe von 19 potenziellen Maßnahmen, die für die Überarbeitung der Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit und der Verordnung zum Schutz von Fußgängern in Erwägung gezogen werden konnten;
- im November 2016 fand eine weitere intensive Konsultation der Interessenträger statt (72 Teilnehmer, die 32 Wissenschafts-/Forschungseinrichtungen, Interessengruppen für Sicherheit, Fahrzeughersteller, die Kfz-Zulieferindustrie, lokale/nationale Verwaltungen und andere einschlägige Sachverständige vertraten).

Die wesentlichen Ziele dieser umfangreichen Konsultationen bestanden darin, einerseits die Interessenträger über die Ansichten der Kommission zum weiteren Weg hinsichtlich der Fahrzeugsicherheit zu unterrichten und andererseits allen Interessenträgern mit größtmöglicher Transparenz sämtliche Daten, Parameter, Ansichten von Sachverständigen und deren Quellen zu präsentieren, die das Rückgrat der Folgenabschätzung bilden würden, was die Datensätze angeht, insbesondere die Rate der freiwilligen Akzeptanz von Systemen der Fahrzeugsicherheit, Technologiekosten, Effektivität von Technologien und Zielgesamtheit der Verkehrstopfer. Diese Konsultationen ermöglichten es den Interessenträgern zudem, die verwendeten wesentlichen Daten als ausreichend und angemessen robust, relevant und aktuell zu beurteilen und zu validieren. Das Ergebnis der Konsultationen diente später als Grundlage für die Ausarbeitung des Vorschlags und der begleitenden Folgenabschätzung.

• **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Im März 2015 veröffentlichte die Kommission im Kontext der vorgesehenen Überarbeitung der Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit und der Verordnung zum Schutz von Fußgängern die Studie „Benefit and Feasibility of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users“¹³ (Nutzen und Machbarkeit einer Reihe von neuen Technologien und unregulierten Maßnahmen auf den Gebieten Sicherheit der Fahrzeuginsassen und Schutz von ungeschützten Verkehrsteilnehmern). Die Studie enthält einen Überblick über 50 zur Verfügung stehende Sicherheitsmaßnahmen, die zur Reduzierung von weiteren bei Verkehrsunfällen Getöteten und Verletzten beitragen könnten (auch mit Nutzen-Kosten-Verhältnissen).

Im Dezember 2016 veröffentlichte die Kommission einen Bericht für das Europäische Parlament und den Rat mit dem Titel „Rettung von Menschenleben: Mehr Fahrzeugsicherheit in der EU“¹⁴. Im begleitenden Arbeitsdokument zu dem Bericht¹⁵ werden 19 potenzielle

¹³ http://bookshop.europa.eu/en/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/?pgid=Iq1Ekni0.1ISR00OK4MycO9B0000BAJ9tQVY;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

¹⁴ „Berichterstattung über die Überwachung und Bewertung fortschrittlicher Systeme für die Fahrzeugsicherheit sowie ihrer Kosteneffizienz und Machbarkeit mit Hinblick auf die Überarbeitung der Verordnungen über die allgemeine Fahrzeugsicherheit und den Schutz von Fußgängern und anderen schwächeren Straßenverkehrsteilnehmern“ (COM (2016) 787 final)

¹⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:431:FIN>

Regelungsmaßnahmen identifiziert und vorgeschlagen, die für die weitere Verringerung der Straßenverkehrsunfälle und der bei Verkehrsunfällen Getöteten und Verletzten wirksam wären.

Im Hinblick auf die Ausarbeitung der Folgenabschätzung für diese Initiative veröffentlichte die Kommission im Mai 2017 eine zweite Studie mit dem Titel: „In depth cost-effectiveness analysis of the identified measures and features regarding the way forward for EU vehicle safety“ (Detaillierte Kosten-Wirksamkeits-Analyse der identifizierten Maßnahmen und Systeme im Hinblick auf den weiteren Weg bei der Fahrzeugsicherheit in der EU), die eine ausführlichere Kosten-Nutzen-/Wirksamkeits-Einschätzung für die ausgewählten 19 potenziellen Regelungsmaßnahmen enthält¹⁶.

- **Folgenabschätzung**

Unterstützt wird die Initiative durch eine Folgenabschätzung, die nach ihrer Überprüfung durch den Ausschuss für Regulierungskontrolle vom 17. Januar 2018 eine positive Stellungnahme mit Vorbehalten erhielt. Die Vorbehalte des Ausschusses für Regulierungskontrolle betrafen drei Hauptaspekte:

- Der Ausschuss für Regulierungskontrolle war der Ansicht, dass der Bericht über die Folgenabschätzung den erwarteten Beitrag dieser Initiative im Rahmen des umfassenden Safe-System-Ansatzes für die Straßenverkehrssicherheit nicht ausreichend abgrenzte und die Beziehung und die Komplementarität zu der parallelen Sicherheitsinitiative für die Straßenverkehrsinfrastruktur nicht gut erläuterte.

- Der Ausschuss für Regulierungskontrolle wies zudem auf die fehlende Kohärenz zwischen dem Problem (stagnierende Verringerung der Zahl der bei Verkehrsunfällen Getöteten), den treibenden Faktoren des Problems, den Zielen der Initiative und der Gestaltung von Optionen hin.

- Der Ausschuss für Regulierungskontrolle wies darauf hin, dass der Bericht die Art und Weise, wie die einzelnen Maßnahmen ausgewählt wurden und wie hoch ihre geschätzten Kosten und ihr geschätzter Nutzen waren, sowie die Rolle und die Ansichten der Interessenträger in diesem Prozess noch immer nicht deutlich machte.

Angemerkt wurden in der Stellungnahme zudem die Bedeutung der REFIT-Dimension der Initiative sowie die Notwendigkeit, mehr Angaben zur Präferenz für die Strategieoption 3 für leichte Nutzfahrzeuge zu machen.

Um auf diese Vorbehalte einzugehen, wurde in der endgültigen Folgenabschätzung Folgendes hinzugefügt:

- Klarstellungen der Beziehung und der Komplementarität dieser Initiative zu der parallelen Initiative für die Sicherheit der Straßenverkehrsinfrastruktur werden in Abschnitt 1.4 vorgenommen;

- die Initiativen werden in den Kontext des gemeinsamen Basisansatzes gestellt, dabei wird ihr jeweiliger Beitrag zu den gemeinsamen Zielen und zur Methodik der Studien hinter ihnen erläutert, um zu zeigen, wie dafür gesorgt wird, dass Doppelzählungen vermieden werden (nähere Angaben dazu in Abschnitt 2.1 und in Anhang 4);

¹⁶ Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit 2, TRL, Mai 2017: <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/77990533-9144-11e7-b92d-01aa75ed71a1>

- Näheres zum Safe-System-Ansatz sowie weitere mögliche Gründe für die Stagnation bei der Reduzierung der Verkehrstotenzahlen (im Kontext von Unfallquellen, Bevölkerungsdiversität, Faktoren im Zusammenhang mit den Verkehrsteilnehmern und Belange des allgemeinen Fahrverhaltens) werden ebenfalls Abschnitt 2.1 hinzugefügt;
- ein neuer Abschnitt 2.2, der die Hauptprobleme der Straßenverkehrssicherheit mit den Problemen im Zusammenhang mit Fahrzeugen und den Eigenschaften der Fahrzeugsicherheit verbindet, wird mit dem Ziel aufgenommen, die Struktur der Problemdefinition und die treibenden Faktoren besser zu verstehen, die wohl weniger holistisch geartet sind, sondern viel eher auf Ebene der Fahrzeugsysteme zutreffen, dabei aber noch immer voll und ganz relevant sind;
- die in den Abschnitten 5.1 bis 5.4 erläuterte Logik für das Eingreifen wird konsequenter mit den Hauptproblemen, Zielen und Optionen verknüpft. Durch Änderungen bei der Benennung von Zielen und Optionen wird klargestellt, dass sich diese Initiative nicht auf den Schutz bestimmter Gruppen von Verkehrsteilnehmern konzentriert und die anderen dabei vernachlässigt, und zur weiteren Klärung der Ziele dient der Gedanke des Schutzes bei einem Unfall zusammen mit dem Potenzial, das Auftreten von Unfällen gänzlich zu verhindern und zu vermeiden;
- in Abschnitt 5 werden jetzt die Interaktion und die Rolle der Interessenträger im Prozess der Auswahl von Einzelmaßnahmen und der Bewertung ihres Nutzens und ihrer Wirksamkeit (in mehreren Schritten) erläutert, sowie die Art und Weise, wie die letztendliche Kosten- und Nutzen-Einschätzung von Einzelmaßnahmen im Vergleich zu Maßnahmenbündeln durch Zuarbeit der Interessenträger erarbeitet wird.
- Abschnitt 2.8 wird geändert, um die erwartete Vereinfachung des Rechtsrahmens und den weiteren Weg in Bezug auf etwaige überholte Rechtsbestimmungen besser zu erläutern und Anhaltspunkte für zukünftige Aktualisierungen der Fahrzeugsicherheitsvorschriften zu geben; und
- Begründungen und Klarstellungen zur Entscheidung für die Aufnahme von leichten Nutzfahrzeugen in die Strategieoption 3 werden dem Abschnitt 8 hinzugefügt, mit dem Hinweis darauf, dass die meisten Hersteller in Europa bereits Fahrzeuge anbieten, die sicherer sind als dies derzeit vorgeschrieben ist, sowie mit Hinweisen auf die Wettbewerbsgleichheit für Hersteller, Synergien im Fahrzeugdesign, Kostenteilung, Stellungnahmen von Interessenträgern und das erhöhte Schadenrisiko für eine begrenzte Gruppe von Menschen, nämlich Arbeiter, die leichte Nutzfahrzeuge an ihrem Arbeitsplatz verwenden.

Die Kurzfassung des Berichts über die Folgenabschätzung und die Stellungnahme des Ausschusses für Regulierungskontrolle werden unter den folgenden Links veröffentlicht:

[...]

[...]

In der Folgenabschätzung wurden drei allgemeine Strategieoptionen untersucht:

- Option 1, die Generalisierung von ausgereiften und weithin verfügbaren Sicherheitsmerkmalen, besteht darin, Sicherheitsmerkmale/-systeme, für die die Technologie ausgereift ist, zwingend vorzuschreiben. Durch sie werden

hauptsächlich die Fahrzeuginsassen geschützt. Die Umsetzung beginnt mit dem Tag der Anwendung der Verordnung.

- Option 2, die Einführung von weithin verfügbaren und weniger häufig verfügbaren Sicherheitsmerkmalen als Standardausrüstung, besteht aus Option 1 nebst Sicherheitsmerkmalen, die derzeit auch verfügbar und in der Fahrzeugflotte eingebaut sind, die aber weniger häufig sind und mehr Zeit erfordern, bevor sie für sämtliche Fahrzeugklassen und Marktsegmente voll ausgereift sind (Umsetzung beginnt 24 Monate nach dem Tag der Anwendung der Verordnung). Sie enthält zudem Maßnahmen zur Gewährleistung der Aufmerksamkeit des Fahrers bei seiner Aufgabe als Fahrzeugführer sowie einen umfassenden Schutz von ungeschützten Verkehrsteilnehmern.
- Option 3, die Einführung eines ganzen Pakets von Sicherheitsmerkmalen für mehr Innovation, besteht aus Option 2 nebst zusätzlichen Sicherheitslösungen, die machbar und auf dem Markt bereits vorhanden sind, allerdings mit niedriger Einbaurate und geringer Marktakzeptanz, bei denen jedoch das Potenzial vorhanden ist, die Gesamteinsparungen in Bezug auf Verkehrsoffer in der Union zu maximieren und für mehr Innovation bei Sicherheitslösungen im Schlüsselsektor Automobilindustrie zu sorgen. Das einzige Merkmal mit einem im Vergleich zu den beiden vorangehenden Optionen späteren Umsetzungsdatum ist die Anforderung, dass Lkw-Fahrer direkte Sicht auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer haben müssen (Umsetzung beginnt 48 Monate nach dem Tag der Anwendung der Verordnung).

Option 3 ist die Option der Wahl. Diese Option verhindert bei Fahrzeuginsassen und ungeschützten Verkehrsteilnehmern voraussichtlich die größte Zahl von Getöteten und Schwerverletzten zu insgesamt akzeptablen Kosten. Sie gewährleistet auch einen einheitlichen und diskriminierungsfreien Ansatz für alle Fahrzeugklassen.

Es ergibt sich voraussichtlich folgender Nutzen:

- Über einen Zeitraum von 16 Jahren wird durch die Einführung der neuen Sicherheitsmerkmale voraussichtlich die Zahl der Getöteten um 24 794 und die Zahl der Schwerverletzten um 140 740 gesenkt.
- Der Barwert des Nutzens beträgt 72,8 Mrd. EUR.
- Zudem kommt es auf den Straßen aufgrund der vermiedenen Kollisionen voraussichtlich zu weniger Staus, allerdings ist dieser Nutzen nicht quantifizierbar. Es dürfte jedoch zu weniger Verlust an Zeit (Bürger), mehr Produktivität (Unternehmen) und einer besseren Nutzung der vorhandenen Straßenverkehrsinfrastruktur (Verwaltungen) kommen.
- Ein letzter Nutzen ist zudem, dass durch Geschwindigkeitsassistenzsysteme und die Reifendrucküberwachung voraussichtlich die Fahrzeugemissionen sinken und die Luftqualität besser wird, allerdings ist dieser Nutzen ebenfalls nicht quantifizierbar.

Es ergeben sich voraussichtlich folgende Kosten:

- Die erwarteten Gesamtkosten (einmalige und laufende Produktionskosten) für Automobilhersteller belaufen sich auf einen Barwert von 57,4 Mrd. EUR.
- Mittel- und langfristig ergeben sich wegen der vorgeschlagenen neuen Maßnahmen für die Fahrzeugsicherheit voraussichtlich keine beträchtlichen Erhöhungen der

Fahrzeugpreise im Einzelhandel, und folglich wurden bei der Kosten-Nutzen-Analyse keine außerordentlichen Auswirkungen auf die Fahrzeug-Verkaufszahlen modelliert.

- Den nationalen Verwaltungen entstehen voraussichtlich keine besonderen zusätzlichen Kosten, da die neuen Sicherheitsmerkmale für Fahrzeuge Teil des bestehenden Rahmens zur Typgenehmigung werden.

Die Nutzen-/Kosten-Indikatoren insgesamt:

- Insgesamt ergibt sich ein Nettonutzen von 15,4 Mrd. EUR.
- Die Option der Wahl weist nach bester Schätzung ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,27 auf.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Dieser Vorschlag hat voraussichtlich keine erheblichen Auswirkungen auf die Belastung der Hersteller oder der nationalen Behörden durch Regelungen, da die Typgenehmigung für Fahrzeuge bereits vom bestehenden Rechtsrahmen abgedeckt ist und die Einbeziehung etwaiger neuer Sicherheitsmerkmale in diesen Rahmen integriert werden soll.

Zwar können die einschlägigen Verfahren für die Prüfung und Zertifizierung von Fahrzeugen im Rahmen der in den Mitgliedstaaten vorhandenen bestehenden Typgenehmigungs-Infrastruktur durchgeführt werden, allerdings kommen zusätzliche Prüf- und Zertifizierungskosten zur Anwendung. Diese Kosten sind aber unerheblich¹⁷ im Verhältnis zu den Gesamtkosten für die Entwicklung eines neuen Fahrzeugmodells (in der Regel im Bereich von mehreren Hundert Millionen bis zu mehreren Milliarden Euro).

Die derzeit geltende Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit führte nicht nur eine Reihe von Fahrzeugsicherheitsmaßnahmen ein, sondern hatte auch das Ziel, auf Grundlage der Empfehlungen der hochrangigen Gruppe CARS 21¹⁸ Vereinfachungen zu erreichen, indem sie 38 EG-Richtlinien durch entsprechende und weltweit harmonisierte UN-Regelungen ersetzte. In gleicher Weise soll dieser Vorschlag mehrere EU-Verordnungen zur Durchführung der Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit, der Verordnung zum Schutz von Fußgängern und der Verordnung über die Wasserstoff-Sicherheit aufheben und sie durch entsprechende UN-Regelungen ersetzen, an die sich die Union in der Zwischenzeit gehalten hat. Auch vereinfacht er die Vorschriften weiter, indem er diese drei Verordnungen in einem Rechtsakt konsolidiert.

- **Grundrechte**

In Bezug auf den Schutz der Privatsphäre und den Schutz personenbezogener Daten kann der Vorschlag Auswirkungen auf die Rechte des Einzelnen nach Artikel 7 und 8 der Charta

¹⁷ Fitness Check of the Legal Framework for the Type-Approval of Motor Vehicles (Eignungsprüfung des Rechtsrahmens für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen) - <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=9407681>

¹⁸ COM(2007) 22 final – Die hochrangige Gruppe CARS 21 wurde beauftragt, Empfehlungen für die kurz-, mittel- und langfristige Politik und den Regelungsrahmen für die europäische Automobilindustrie zu geben, wodurch die globale Wettbewerbsfähigkeit und die Beschäftigung verbessert und dabei weitere Fortschritte bei den Sicherheits- und Umwelteigenschaften zu einem für den Verbraucher bezahlbaren Preis ermöglicht werden:
<http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/1891/attachments/1/translations/en/renditions/pdf>

haben. Bei einigen der Daten, die im Unfalldatenspeicher oder durch die im Fahrzeug zu installierenden Systeme – wie z. B. Fahrer-Müdigkeitserkennung und -Aufmerksamkeitsüberwachung oder fortgeschrittene Ablenkungserkennung – erfasst werden, kann es sich um personenbezogene Daten über eine bestimmte oder bestimmbare natürliche Person handeln. Eine bestimmbare natürliche Person ist eine Person, die direkt oder indirekt identifiziert werden kann, insbesondere durch Zuordnung zu einer Kennung wie einem Namen, einer Identifikationsnummer, Standortdaten, einer Online-Kennung oder einem oder mehreren spezifischen Elementen, die Ausdruck der physischen, physiologischen, genetischen, psychischen, wirtschaftlichen, kulturellen oder sozialen Identität dieser natürlichen Person sind. Die Verarbeitung personenbezogener Daten sollte im Einklang mit den EU-Rechtsvorschriften über den Datenschutz, insbesondere der Datenschutz-Grundverordnung¹⁹, erfolgen.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Unionshaushalt.

5. WEITERE ANGABEN

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

Die Europäische Kommission überwacht die Entwicklung des technischen Fortschritts im Automobilsektor weiter und schlägt zur Aufnahme von neuen Sicherheitsmerkmalen gegebenenfalls Änderungen der einschlägigen Rechtsvorschriften vor. Zudem beteiligt sie sich weiter aktiv am Prozess der Harmonisierung von Fahrzeugstandards auf internationaler Ebene (Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa – UNECE) und übernimmt dabei eine Führungsrolle.

Damit die neue Verordnung zukunftsfähig gemacht wird, wurde es als angemessener erachtet, Überprüfungen dieser Vorschriften zur Fahrzeugsicherheit dynamischer vorzunehmen, nämlich im Zusammenhang mit dem technischen Fortschritt insgesamt und dem Auftreten von neuen Sicherheitsbedürfnissen. In diesem Kontext lösen die Entwicklungen bei internationalen Regelungen durch die UNECE sowie die häufig notwendigen Anpassungen jener Vorschriften diesen Überprüfungsprozess oft automatisch aus.

Die Kommission ist entschlossen, die möglichst zeitnahe Erarbeitung der detaillierten technischen Anforderungen an die modernen Fahrzeugsysteme auf der Ebene der UNECE zu fördern und zu unterstützen. Dennoch setzt sich die Kommission engagiert für die Festlegung dieser Anforderungen im Rahmen der EU-Typgenehmigung ein, wenn die Ausarbeitung auf der Ebene der UNECE nicht mit dem notwendigen Tempo vorankommt. Die Kommission ist zudem bestrebt, sicherzustellen, dass die mit Unterstützung der Union festgelegten UN-Regelungen nach den höchsten verfügbaren technologischen Standards der Straßenverkehrssicherheit definiert und in regelmäßigen Abständen aktualisiert werden.

Andererseits dürfte die Einführung einer ereignisbezogenen (Unfall-)Datenerfassung, zur Speicherung einer Reihe von wichtigen Fahrzeugdaten in einem kurzen Zeitfenster vor,

¹⁹ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung), ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1.

während und nach einem auslösenden Ereignis (am häufigsten Airbag-Auslösung) als wichtiger Schritt in die richtige Richtung gesehen werden, um EU-weit detaillierte Unfalldaten zu gewinnen, was heute zwar noch nicht in ausreichendem Umfang vorhanden, für eine umfassende Überwachung der Fahrzeugeigenschaften in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit aber unverzichtbar ist. Die Informationen aus der ereignisbezogenen (Unfall-)Datenerfassung erleichtern detaillierte Analysen zur Straßenverkehrssicherheit und die Bewertung der Wirksamkeit spezifischer Sicherheitsmaßnahmen. Aus diesem Grund sollten die Mitgliedstaaten nachdrücklich ermutigt werden, auf den Straßen der Union gründlichere Unfalldatenanalysen durchzuführen und umfassende Berichte auf nationaler Basis zur Verfügung zu stellen. In diesem Kontext sollten den Mitgliedstaaten zudem weitere Anreize bei ihren Aktivitäten im Zusammenhang mit der Analyse und der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit auf nationaler Ebene über unterschiedliche ihnen zur Verfügung stehende Plattformen für den Wissensaustausch gegeben werden²⁰.

- Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)

Entfällt.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Allgemein bezieht sich dieser Vorschlag auf die Verordnung (EU) 2018/[...] über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, da beide Verordnungen einen miteinander kompatiblen Zeithorizont für ihre Anwendung haben.

Kapitel I (Gegenstand, Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen):

Artikel 1 – Nach der vorgeschlagenen Konsolidierung der Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit und der Verordnung zum Schutz von Fußgängern bleibt der Gegenstand der Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit in diesem Vorschlag bestehen und es kommt eine Bezugnahme auf die Anforderungen zum Schutz von Fahrzeuginsassen und ungeschützten Verkehrsteilnehmern hinzu.

Artikel 2 – Im Allgemeinen wird der Geltungsbereich der Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit beibehalten, doch auf der Ebene der derzeit anwendbaren Fahrzeugsicherheitsmerkmale und der damit verbundenen Ausnahmen wurde der Geltungsbereich ausgeweitet und erstreckt sich damit auch auf andere (oder sämtliche) Fahrzeugklassen und beseitigt die jeweiligen Ausnahmen (beispielsweise werden die derzeitigen Ausnahmeregelungen zu sportlichen Geländefahrzeugen (SUVs) und Lieferwagen abgeschafft).

Artikel 3 – Zur Behandlung der neu eingeführten Fahrzeugsicherheitsmerkmale wird eine Reihe von neuen Begriffsbestimmungen aufgenommen.

Kapitel II (Artikel 4 bis 11):

²⁰ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/national-road-safety-strategies_en.pdf

Nach einer ähnlichen Logik wie in der derzeit geltenden Verordnung über die allgemeine Fahrzeugsicherheit legt Artikel 4 die allgemeinen technischen Anforderungen an die Typgenehmigung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten fest und enthält ein Verzeichnis der Sicherheitsbereiche, für die in sekundären Rechtsakten ausführliche Vorschriften weiter ausgearbeitet werden (oder ausgearbeitet werden müssen). Es wird auf Anhang I verwiesen, in dem alle UN-Regelungen aufgeführt sind, die in der EU verbindlich sind, und auf Anhang II, der detaillierte Informationen über die einschlägigen Anforderungen an die Fahrzeugsicherheit, ihren Anwendungsbereich und die damit zusammenhängenden sekundären Rechtsvorschriften – ob bereits vorhandene oder im Rahmen der Initiative zu entwickelnde – enthält.

Der vorliegende Vorschlag sieht ferner vor, dass die Kommission ermächtigt wird, detaillierte Vorschriften und technische Anforderungen in delegierten Rechtsakten festzulegen sowie die Anhänge I und II zu ändern, um dem technischen Fortschritt und den Regulierungsentwicklungen auf Ebene der Vereinten Nationen und der Union Rechnung zu tragen.

Artikel 5 weitet den Geltungsbereich der derzeitigen Anforderung, Personenkraftwagen mit einem System zur Überwachung des Reifendrucks auszustatten, auf alle Fahrzeugklassen aus.

Artikel 6 schreibt eine Reihe von modernen Fahrzeug-Sicherheitsmerkmalen für alle Fahrzeuge zwingend vor (z. B. intelligenter Geschwindigkeitsassistent; Systeme zur Schläfrigkeits- und Aufmerksamkeitsüberwachung des Fahrers / zur Erkennung von Ablenkungen; Rückwärtsfahrt-Erkennung; Erleichterung des Einbaus von Sperren zur Verhinderung von Alkoholfahrten).

Artikel 7 legt die besonderen Anforderungen an Personenkraftwagen und Lieferwagen fest und verlangt insbesondere, dass sie mit einer ereignisbezogenen (Unfall-)Datenerfassung ausgerüstet sein und in Gestaltung und Konstruktion einen vergrößerten Kopfaufprall-Schutzbereich für ungeschützte Verkehrsteilnehmer aufweisen müssen.

Artikel 8 legt die Anforderungen an Frontschutzsysteme fest.

Artikel 9 legt die besonderen Anforderungen an Lkw und Busse fest und verlangt insbesondere, dass sie mit einem Erkennungs- und Warnsystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer, die sich in unmittelbarer Nähe der Frontseite und der Beifahrerseite des Fahrzeugs befinden, ausgerüstet sein müssen und dass durch die Art und Weise ihrer Gestaltung und Konstruktion die Sicht auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer vom Fahrersitz aus verbessert sein muss.

Die Kommission schlägt keine Änderung fortschrittlicher Notbrems-Assistenzsysteme für Lastkraftwagen und Busse dahingehend vor, dass sie bei Entdeckung ungeschützter Verkehrsteilnehmer selbständig bremsen, wie dies für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge vorgeschlagen wird. Die Unfallanalyse, die der Initiative zugrunde liegt, weist auf die Gefahr hin, dass Fußgänger und Radfahrer überfahren werden, wenn diese sich in unmittelbarer Nähe des Führerhauses befinden, d. h. in dem, was als „Blindbereiche“ bezeichnet wird, und wenn das schwere Nutzfahrzeug sehr langsam (Geradeausfahrt oder Kurve) fährt oder aus dem Stillstand anfährt. Die Detektionssysteme, die mit selbsttätigem Bremsen verbunden sind, funktionieren jedoch bei diesen langsamen Geschwindigkeiten möglicherweise nicht genauso wirksam. Mit anderen Worten: Heutzutage gibt es keine Systeme, die diese Art des Überfahrens bei geringer Geschwindigkeit wirksam verhindern würden, und es ist ungewiss, ob und wann solche Systeme verfügbar werden. Die Bewertung

ergab, dass dies keine reine Frage der Systemprogrammierung ist. Vielmehr hat die vorbereitende Forschung bestätigt, dass die Signalisierung der Präsenz eines ungeschützten Verkehrsteilnehmers an den Fahrer wirksamer ist, wenn letzterer ihre Präsenz durch Spiegel oder verbesserte Windschutzscheiben und Seitenfenster, die keine Blindbereiche enthalten, direkt beobachten kann. Es wird davon ausgegangen, dass Fußgänger und Radfahrer sich im Verkehr ihrerseits sicherer fühlen, wenn sie Augenkontakt mit Fahrern von verbesserten Fahrerhäusern haben können. Ist jedoch eine autonome Abbremsung in diesen Fällen technisch möglich, so kann und sollte die entsprechende Regelung an den technischen Fortschritt angepasst werden.

Artikel 10 legt die besonderen Anforderungen an wasserstoffbetriebene Fahrzeuge fest und Anhang V enthält die wesentlichen Qualifizierungsanforderungen an die Wasserstoffsysteme und Wasserstoff führenden Bauteile.

Artikel 11 legt die besonderen Anforderungen an automatische Fahrzeuge fest und enthält insbesondere ein Verzeichnis der Sicherheitsbereiche, für die als Grundlage für die Einführung von automatischen Fahrzeugen ausführliche Vorschriften und technische Bestimmungen weiter ausgearbeitet werden müssen.

Kapitel III (Schlussbestimmungen):

Es wird vorgeschlagen, der Kommission die Befugnis zu übertragen, delegierte Rechtsakte mit dem Ziel zu erlassen, die Anhänge dem technischen Fortschritt und der Entwicklung von Regelungen entsprechend zu aktualisieren sowie ausführliche Vorschriften zu den spezifischen Verfahren, Prüfungen und technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten im Hinblick auf die in diesem Vorschlag enthaltenen spezifischen Anforderungen festzulegen. Artikel 12 nennt die Bedingungen der delegierten Befugnisse, die der Kommission diesbezüglich übertragen werden.

Artikel 13 enthält Übergangsvorschriften.

In Artikel 14 werden die Umsetzungstermine für die verschiedenen Sicherheitsanforderungen in Anhang II genannt. Für die neu eingeführten Anforderungen gelten folgende Umsetzungstermine:

- Der Großteil der Sicherheitsmaßnahmen gilt ab dem Datum der Anwendung der Verordnung für neue Typen und ab dem 24 Monate nach diesem Datum gelegenen Zeitpunkt für sämtliche neu produzierten Fahrzeuge;
- einige wenige Maßnahmen (insgesamt drei) gelten ab dem 24 Monate nach dem Datum der Anwendung der Verordnung gelegenen Zeitpunkt für neue Typen und ab dem 48 Monate nach dem Datum der Anwendung gelegenen Zeitpunkt für sämtliche Neufahrzeuge;
- die Anforderungen an die verbesserte direkte Sicht für Lkw und Busse (Artikel 9 Absatz 4) benötigen für die Umsetzung einen längeren Zeithorizont, da sie eine komplette Umgestaltung des Fahrerhauses erfordern – sie gelten ab dem 48 Monate nach dem Datum der Anwendung der Verordnung gelegenen Zeitpunkt für neue Typen und ab dem 84 Monate nach der Datum der Anwendung gelegenen Zeitpunkt für sämtliche neuen Lkw und Busse.

Artikel 15 bringt die von der Annahme dieses Vorschlags herrührenden notwendigen Änderungen bei Anhang II der Verordnung (EU) 2018/[...] ein.

Artikel 16 hebt die drei Verordnungen (über die allgemeine Fahrzeugsicherheit, zum Schutz von Fußgängern und über die Wasserstoff-Sicherheit) und ihre überholten sekundären Rechtsakte auf²¹.

Artikel 17 sieht vor, dass der Tag der Anwendung dieser Verordnung 36 Monate nach dem Tag ihres Inkrafttretens ist. Dies ermöglicht es der Kommission, die entsprechenden delegierten Rechtsakte im Voraus zu erlassen und den Herstellern eine ausreichende Vorlaufzeit zu geben, damit sie sich auf die neuen Anforderungen einstellen können.

²¹ Sämtliche gemäß der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 im Einklang mit dem Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassenen Maßnahmen werden auf Grundlage der für die Kommission in diesem Vorschlag vorgesehenen Befugnisse an den vom AEUV eingeführten neuen Komitologie-Rahmen angeglichen.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/... und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009

(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 Sozialausschusses²²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²³,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EU) 2018/... des Europäischen Parlaments und des Rates²⁴⁺ legt Verwaltungsbestimmungen und technische Anforderungen für die Typgenehmigung von neuen Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten im Hinblick darauf fest, das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten und um Sicherheit und Umweltfreundlichkeit auf hohem Niveau zu bieten.
- (2) Diese Verordnung ist ein Rechtsakt für die Zwecke des durch die Verordnung (EU) 2018/...⁺ festgelegten EU-Typgenehmigungsverfahrens. Anhang II jener Verordnung sollte daher entsprechend geändert werden.

²² ABl. C vom ..., S.

²³ ABl. C vom ..., S.

²⁴ Verordnung (EU) 2018/[...] des Europäischen Parlaments und des Rates über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie (EG) 46/2007 (ABl. L ... vom, S. ...)

⁺ PO: please insert in the text the number of the Regulation contained in document PE-CONS No73/17 (2016/0014 (COD)) and insert the number, date and OJ reference of that Regulation in the footnote.

- (3) In den letzten Jahrzehnten haben Entwicklungen bei der Fahrzeugsicherheit erheblich dazu beigetragen, dass die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen insgesamt zurückgegangen ist. In letzter Zeit sind diese Rückgänge in der Union jedoch aufgrund von unterschiedlichen Faktoren wie strukturellen und verhaltensbedingten Faktoren ins Stocken geraten, und ohne neue Initiativen zur allgemeinen Straßenverkehrssicherheit werden die Sicherheitseffekte des derzeitigen Ansatzes die durch das zunehmende Verkehrsaufkommen bedingten Auswirkungen nicht mehr ausgleichen können. Daher müssen die Sicherheitseigenschaften von Fahrzeugen im Rahmen eines integrierten Ansatzes für die Straßenverkehrssicherheit und zum besseren Schutz von ungeschützten Verkehrsteilnehmern weiter verbessert werden.
- (4) Durch den technischen Fortschritt bei modernen Fahrzeugsicherheitssystemen werden neue Möglichkeiten eröffnet, die Zahl der Getöteten und Verletzten zu senken. Um die Zahl der Getöteten so gering wie möglich zu halten, werden einige der relevanten neuen Technologien einzuführen sein.
- (5) Im Kontext der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁵ bewertete die Kommission die Machbarkeit, die in jener Verordnung bestehende Anforderung zur Ausstattung bestimmter Fahrzeugklassen mit bestimmten Systemen (z. B. Notbremsassistentensystemen und Reifendrucküberwachungssystemen) auszuweiten, sodass sie für sämtliche Fahrzeugklassen galt. Die Kommission bewertete zudem die technische und wirtschaftliche Machbarkeit und die Marktreife der Auferlegung einer neuen Anforderung zur Ausstattung mit anderen fortschrittlichen Sicherheitssystemen. Auf Grundlage dieser Bewertungen veröffentlichte die Kommission im Dezember 2016 einen Bericht für das Europäische Parlament und den Rat mit dem Titel „Rettung von Menschenleben: Mehr Fahrzeugsicherheit in der EU“²⁶. Im begleitenden Arbeitsdokument zu dem Bericht wurden 19 potenzielle Regelungsmaßnahmen identifiziert und vorgeschlagen, mit denen sich die Zahl der Straßenverkehrsunfälle und der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten wirksam weiter senken ließe.
- (6) Intelligente Geschwindigkeitsassistenten, Spurhaltesysteme, Systeme zur Schläfrigkeits- und Aufmerksamkeitsüberwachung des Fahrers sowie zur Erkennung von Ablenkungen und Rückwärtsfahrten haben ein hohes Potenzial, die Zahl der Getöteten und Verletzten beträchtlich zu senken. Darüber hinaus basieren diese Systeme auf Technologien, die in Zukunft auch beim Einsatz von vernetzten und automatischen Fahrzeugen verwendet werden. Daher sollten für die Typgenehmigung von Fahrzeugen im Hinblick auf diese Systeme sowie für die Typgenehmigung dieser Systeme als selbstständige technische Einheiten harmonisierte Vorschriften und Prüfverfahren auf Unionsebene festgelegt werden.
- (7) Die Einführung der ereignisbezogenen (Unfall-)Datenerfassung zur Speicherung einer Reihe von wichtigen Fahrzeugdaten in einem kurzen Zeitfenster vor, während und nach einem auslösenden Ereignis (z. B. Airbag-Auslösung) ist ein nützlicher Schritt bei der Gewinnung von genaueren, detaillierteren Unfalldaten. Die Ausstattung von Kraftfahrzeugen mit einer solchen Datenerfassung sollte daher vorgeschrieben sein.

²⁵ Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit, ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1.

²⁶ COM (2016) 787 final

Zudem sollte es eine Anforderung sein, dass eine solche Datenerfassung in der Lage ist, Daten so zu erfassen und zu speichern, dass Mitgliedstaaten mit den Daten Analysen der Straßenverkehrssicherheit durchführen und die Wirksamkeit von speziell ergriffenen Maßnahmen bewerten können.

- (8) Jede Verarbeitung von personenbezogenen Daten, etwa die Verarbeitung von Angaben zum Fahrer in einer ereignisbezogenen (Unfall-)Datenerfassung oder von fahrerbezogenen Informationen aus der Schläfrigkeits- und Aufmerksamkeitsüberwachung bzw. der fortgeschrittenen Ablenkungserkennung, sollte gemäß den EU-Rechtsvorschriften zum Datenschutz, insbesondere der Datenschutz-Grundverordnung²⁷, erfolgen. Die Verarbeitung personenbezogener Daten, die mithilfe des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems erhoben werden, unterliegt zudem besonderen Schutzbestimmungen.²⁸
- (9) Aufgrund von Merkmalen im Zusammenhang mit der Sitzhöhe und der Fahrzeugmasse waren Lieferwagen, sportliche Geländewagen (SUVs) und Mehrzweckfahrzeuge (MZF) von der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 ausgenommen. Angesichts der gestiegenen Marktdurchdringung dieser Fahrzeuge (von nur 3 % im Jahr 1996 auf 14 % im Jahr 2016) und der technologischen Entwicklungen bei Prüfungen der elektrischen Sicherheit nach dem Aufprall sind diese Ausnahmen überholt und ungerechtfertigt. Die Ausnahmen sollten daher abgeschafft werden und das gesamte Spektrum der Anforderungen an moderne Fahrzeugsysteme sollte auf diese Fahrzeuge angewendet werden.
- (10) Die Verordnung (EG) Nr. 661/2009 erreichte eine erhebliche Vereinfachung von Unionsvorschriften, indem sie 38 Richtlinien durch entsprechende Regelungen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN-Regelungen) ersetzte, die gemäß dem Beschluss 97/836/EG des Rates²⁹ zwingend sind. Um weitere Vereinfachungen zu erreichen, sollten noch mehr Unionsvorschriften durch bestehende UN-Regelungen ersetzt werden, die zwingend in der Union gelten. Ferner sollte die Kommission die auf der Ebene der Vereinten Nationen laufenden Arbeiten fördern und unterstützen, um unverzüglich und nach den höchsten vorhandenen Standards der Straßenverkehrssicherheit technische Anforderungen für die gemäß dieser Verordnung vorgesehene Typgenehmigung von Systemen der Fahrzeugsicherheit festzulegen.
- (11) Die UN-Regelungen und Änderungen an UN-Regelungen, denen die Union gemäß dem Beschluss 97/836/EG zugestimmt hat oder die von der Union angewandt werden, sollten in die Rechtsvorschriften der Union für die Typgenehmigung aufgenommen werden. Entsprechend sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, die Liste der zwingend geltenden UN-Regelungen zu ändern, um zu gewährleisten, dass sie auf dem aktuellen Stand gehalten wird.

²⁷ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung), ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1.

²⁸ Verordnung (EU) 2015/758 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG, ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 77.

²⁹ Beschluss 97/836/EG des Rates vom 27. November 1997 (ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78).

- (12) Die Verordnung (EG) Nr. 78/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁰ legt in Form von Prüfungen auf Einhaltung der Vorschriften und von Grenzwerten für die Genehmigung von Fahrzeugen im Hinblick auf die Frontstruktur sowie für die Genehmigung von Frontschutzsystemen (wie beispielsweise Frontschutzbügeln) Anforderungen an den Schutz von Fußgängern, Radfahrern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern fest. Seit Erlass der Verordnung (EG) Nr. 78/2009 sind technische Anforderungen und Prüfverfahren für Fahrzeuge auf der Ebene der Vereinten Nationen weiterentwickelt worden, um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen. Die UN-Regelung Nr. 127³¹ gilt derzeit auch in der Union hinsichtlich der Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen.
- (13) Nach Erlass der Verordnung (EG) Nr. 79/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates³² sind die technischen Anforderungen und die Prüfverfahren für die Genehmigung von wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen sowie von Wasserstoffsystemen und Wasserstoff führenden Bauteilen auf der Ebene der Vereinten Nationen weiterentwickelt worden, um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen. Die UN-Regelung Nr. 134³³ gilt derzeit auch in der Union hinsichtlich der Typgenehmigung von Wasserstoffsystemen in Kraftfahrzeugen. Zusätzlich zu diesen Anforderungen gelten auch Kriterien für die Qualität der in Systemen von Fahrzeugen mit verdichtetem Wasserstoff verwendeten Werkstoffe, sie sind jedoch derzeit nur auf Unionsebene festgelegt.
- (14) Im Interesse der Klarheit, Übersichtlichkeit und Vereinfachung sollten die Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 aufgehoben und durch diese Verordnung ersetzt werden.
- (15) In der Vergangenheit war die Gesamtlänge von Lastzügen durch Unionsvorschriften begrenzt, und in der Folge kam es zu den typischen Ausführungen mit Fahrerhaus oberhalb des Motors, da durch sie der Laderaum maximiert wird. Doch infolge der hohen Sitzposition des Fahrers wurde der tote Winkel größer und die direkte Sicht um das Lkw-Fahrerhaus herum schlechter. Dieser Faktor spielt bei Lkw-Unfällen mit Beteiligung von ungeschützten Verkehrsteilnehmern eine wichtige Rolle. Die Zahl der Getöteten und Verletzten ließe sich durch Verbesserung der direkten Sicht erheblich senken. Deshalb sollten Anforderungen zur Verbesserung der direkten Sicht eingeführt werden.
- (16) Angesichts des Werts, den EU-Verordnungen zur Fahrzeugsicherheit auf den Schutz von ungeschützten Verkehrsteilnehmern legen, unter anderem durch Gewährleistung einer ausreichenden Sicht für die Fahrer, sollten öffentliche und private Einrichtungen davon absehen, die Anbringung von Etiketten, Vignetten oder Plaketten jeder Art für jeglichen Zweck an Teilen der durchsichtigen Fläche von Fahrzeugverglasungen

³⁰ Verordnung (EG) Nr. 78/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Januar 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen im Hinblick auf den Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinien 2003/102/EG und 2005/66/EG, ABl. L 35 vom 4.2.2009, S. 1.

³¹ Regelung Nr. 127, in der einheitliche Bestimmungen zur Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Eigenschaften im Zusammenhang mit der Fußgängersicherheit festgelegt sind

³² Verordnung (EG) Nr. 79/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Januar 2009 über die Typgenehmigung von wasserstoffbetriebenen Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG, ABl. L 35 vom 4.2.2009, S. 32.

³³ UN-Regelung Nr. 134 über einheitliche Bestimmungen zur Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugbauteilen im Hinblick auf die sicherheitsbezogene Leistung von mit Wasserstoff und Brennstoffzellen betriebenen Fahrzeugen

vorzuschreiben. Ferner sollten die nationalen Behörden durchsetzen, dass Windschutzscheiben und Seitenfenster tatsächlich frei von Etiketten, Vignetten, Plaketten und sonstigen die Sicht beeinträchtigenden Gegenständen gehalten werden, damit den Bestimmungen des Unionsrechts über die Sicht für den Fahrer nicht ihre praktische Wirksamkeit genommen wird.

- (17) Automatische und vernetzte Fahrzeuge können möglicherweise einen gewaltigen Beitrag zur Verringerung der im Straßenverkehr Getöteten leisten, da Schätzungen zufolge etwa 90 Prozent der Straßenverkehrsunfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen sind. Im Zuge der allmählichen Übernahme von Aufgaben des Fahrers durch automatische Fahrzeuge sollten harmonisierte Vorschriften und technische Anforderungen für automatische Fahrzeugsysteme auf Unionsebene erlassen werden.
- (18) Computergesteuertes Fahren in Kolonnen (Platooning) birgt das Potenzial, den Verkehr in Zukunft sicherer, sauberer und effizienter zu machen. Im Vorgriff auf die Einführung der Platooning-Technologie und der entsprechenden Standards wird ein Regelungsrahmen mit harmonisierten Vorschriften und Verfahren erforderlich sein. Diesbezüglich sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, im Einklang mit den EU-Rechtsvorschriften zum Datenschutz delegierte Rechtsakte zur Festlegung eines harmonisierten Datenaustauschformats für die Zwecke des Platoonings von Fahrzeugen mehrerer Marken zu erlassen.
- (19) Die Union sollte die Entwicklung von technischen Anforderungen für das Reifengeräusch, den Rollwiderstand und die Nasshaftungseigenschaften von Reifen auf der Ebene der Vereinten Nationen weiter fördern. Grund dafür ist, dass die UN-Regelung Nr. 117 jetzt die entsprechenden ausführlichen Bestimmungen enthält. Der Prozess des Anpassens der Anforderungen an Reifen, um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen, sollte sich auf der Ebene der Vereinten Nationen fortsetzen, insbesondere um zu gewährleisten, dass die Reifeneigenschaften auch am Ende der Nutzungsdauer eines Reifens in dessen abgenutztem Zustand bewertet werden und um der Idee Vorschub zu leisten, dass Reifen die Anforderungen während ihrer gesamten Nutzungsdauer erfüllen und nicht vorzeitig ersetzt werden sollten. Bestehende Anforderungen in der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 hinsichtlich der Reifeneigenschaften sollten durch entsprechende UN-Regelungen ersetzt werden.
- (20) Um die Wirksamkeit dieser Verordnung zu gewährleisten, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte in Bezug auf die Typgenehmigungsanforderungen hinsichtlich der Sicherheitseigenschaften, der allgemeinen Baumerkmale und der maßgeblichen Umwelteigenschaften von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen 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, und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung³⁴ niedergelegt wurden. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu gewährleisten, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der

³⁴ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

(21) Angesichts der Angleichung der Unionsvorschriften unter Bezugnahme auf das Regelungsverfahren mit Kontrolle an den vom Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union eingeführten Rechtsrahmen sowie zur weiteren Vereinfachung der Unionsvorschriften im Bereich Fahrzeugsicherheit sollten die folgenden Verordnungen aufgehoben und durch gemäß dieser Verordnung erlassene delegierte Rechtsakte ersetzt werden:

- Verordnung (EG) Nr. 631/2009 der Kommission³⁵,
- Verordnung (EU) Nr. 406/2010 der Kommission³⁶,
- Verordnung (EU) Nr. 672/2010 der Kommission³⁷,
- Verordnung (EU) Nr. 1003/2010 der Kommission³⁸,
- Verordnung (EU) Nr. 1005/2010 der Kommission³⁹,
- Verordnung (EU) Nr. 1008/2010 der Kommission⁴⁰,
- Verordnung (EU) Nr. 1009/2010 der Kommission⁴¹,

³⁵ Verordnung (EG) Nr. 631/2009 der Kommission vom 22. Juli 2009 mit Durchführungsbestimmungen für Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 78/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich des Schutzes von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinien 2003/102/EG und 2005/66/EG (ABl. L 195 vom 25.7.2009, S. 1).

³⁶ Verordnung (EU) Nr. 406/2010 der Kommission vom 26. April 2010 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 79/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von wasserstoffbetriebenen Kraftfahrzeugen (ABl. L 122 vom 18.5.2010, S. 1).

³⁷ Verordnung (EU) Nr. 672/2010 der Kommission vom 27. Juli 2010 über die Typgenehmigung von Entfrostsungs- und Trocknungsanlagen bestimmter Kraftfahrzeuge und zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 196 vom 28.7.2010, S. 5).

³⁸ Verordnung (EU) Nr. 1003/2010 der Kommission vom 8. November 2010 über die Typgenehmigung der Anbringungsstelle und der Anbringung der hinteren amtlichen Kennzeichen an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 291 vom 9.11.2010, S. 22).

³⁹ Verordnung (EU) Nr. 1005/2010 der Kommission vom 8. November 2010 über die Typgenehmigung von Abschleppvorrichtungen an Kraftfahrzeugen und zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 291 vom 9.11.2010, S. 36).

⁴⁰ Verordnung (EU) Nr. 1008/2010 der Kommission vom 9. November 2010 über die Typgenehmigung von Windschutzscheiben-Wischanlagen und Windschutzscheiben-Waschanlagen bestimmter Kraftfahrzeuge und zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 292 vom 10.11.2010, S. 2).

⁴¹ Verordnung (EU) Nr. 1009/2010 der Kommission vom 9. November 2010 über die Typgenehmigung von Radabdeckungen an bestimmten Kraftfahrzeugen und zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen

- Verordnung (EU) Nr. 19/2011 der Kommission⁴²,
- Verordnung (EU) Nr. 109/2011 der Kommission⁴³,
- Verordnung (EU) Nr. 458/2011 der Kommission⁴⁴,
- Verordnung (EU) Nr. 65/2012 der Kommission⁴⁵,
- Verordnung (EU) Nr. 130/2012 der Kommission⁴⁶,
- Verordnung (EU) Nr. 347/2012 der Kommission⁴⁷,
- Verordnung (EU) Nr. 351/2012 der Kommission⁴⁸,
- Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission⁴⁹,
- Verordnung (EU) 2015/166 der Kommission⁵⁰.

technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 292 vom 10.11.2010, S. 21).

⁴² Verordnung (EU) Nr. 19/2011 der Kommission vom 11. Januar 2011 über die Typgenehmigung des gesetzlich vorgeschriebenen Fabrikchilds 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 von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 8 vom 12.1.2011, S. 1).

⁴³ Verordnung (EU) Nr. 109/2011 der Kommission vom 27. Januar 2011 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und ihrer Anhänger hinsichtlich der Spritzschutzsysteme (ABl. L 34 vom 9.2.2011, S. 2).

⁴⁴ Verordnung (EU) Nr. 458/2011 der Kommission vom 12. Mai 2011 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern hinsichtlich der Montage von Reifen und zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 124 vom 13.5.2011, S. 11).

⁴⁵ Verordnung (EU) Nr. 65/2012 der Kommission vom 24. Januar 2012 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf Gangwechsellanzeiger und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 28 vom 31.1.2012, S. 24).

⁴⁶ Verordnung (EU) Nr. 130/2012 der Kommission vom 15. Februar 2012 über die Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge hinsichtlich des Einstiegs ins Fahrzeug und der Manövriereigenschaften und zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 43 vom 16.2.2012, S. 6).

⁴⁷ Verordnung (EU) Nr. 347/2012 der Kommission vom 16. April 2012 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Notbremsassistentensystemen für bestimmte Kraftfahrzeugklassen (ABl. L 109 vom 21.4.2012, S. 1).

⁴⁸ Verordnung (EU) Nr. 351/2012 der Kommission vom 23. April 2012 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Typgenehmigung von Spurhaltewarnsystemen in Kraftfahrzeugen (ABl. L 110 vom 24.4.2012, S. 18).

⁴⁹ Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission vom 12. Dezember 2012 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern bezüglich ihrer Massen und Abmessungen und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 353 vom 21.12.2012, S. 31).

⁵⁰ Verordnung (EU) 2015/166 der Kommission vom 3. Februar 2015 zur Ergänzung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Einbeziehung besonderer Verfahren, Bewertungsmethoden und technischer Anforderungen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der

- (22) Da Genehmigungen, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 78/2009, der Verordnung (EG) Nr. 79/2009, der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 und den zugehörigen Durchführungsmaßnahmen erteilt wurden, als gleichwertig gelten sollten, sofern die betreffenden Anforderungen durch diese Verordnung nicht geändert werden oder durch die Durchführungsrechtsakte noch nicht geändert worden sind, sollte durch Übergangsbestimmungen sichergestellt werden, dass solche Genehmigungen nicht ungültig werden.
- (23) Die Zeitpunkte für die Versagung der EU-Typgenehmigung oder der Zulassung des Fahrzeugs und für das Verbot des Inverkehrbringens oder der Inbetriebnahme von Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten sollten für jeden reglementierten Aspekt festgelegt werden.
- (24) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Gewährleistung des ordnungsgemäßen Funktionierens des Binnenmarktes durch die Einführung harmonisierter technischer Anforderungen hinsichtlich der Sicherheits- und Umwelteigenschaften von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen ihres Umfangs und ihrer Auswirkungen besser auf Unionsebene 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 —
- (25) Ausführliche technische Anforderungen und spezifische Prüfverfahren für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten sollten vor dem Geltungsbeginn dieser Verordnung in delegierten Rechtsakten festgelegt werden. Überdies sollte Herstellern ausreichend Zeit gewährt werden, damit sie sich auf die Anforderungen dieser Verordnung und der gemäß ihr erlassenen delegierten Rechtsakte einstellen können. Die Anwendung dieser Verordnung sollte daher verschoben werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

GEGENSTAND, ANWENDUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

In dieser Verordnung werden Anforderungen festgelegt:

1. für die Typgenehmigung von Fahrzeugen sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten, die für Fahrzeuge konstruiert und gebaut

Verordnungen (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 109/2011 und (EU) Nr. 458/2011 der Kommission (ABl. L 28 vom 4.2.2015, S. 3).

werden, hinsichtlich ihrer allgemeinen Merkmale und Sicherheit sowie des Schutzes der Fahrzeuginsassen und ungeschützter Verkehrsteilnehmer

2. für die Typgenehmigung von Fahrzeugen im Zusammenhang mit Reifendrucküberwachungssystemen hinsichtlich ihrer Sicherheit, Kraftstoffeffizienz und CO₂-Emissionen und
3. für die Typgenehmigung von neu hergestellten Reifen hinsichtlich ihrer Sicherheit und Umweltverträglichkeit.

Artikel 2

Anwendungsbereich

Diese Verordnung gilt für Fahrzeuge der Klassen M, N und O im Sinne des Artikels 4 der Verordnung (EU) 2018/... und für Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten, die für solche Fahrzeuge konstruiert und gebaut werden, nach Maßgabe der Artikel 4 bis 11 dieser Verordnung.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen in Artikel 3 der Verordnung (EU) 2018/....

Zusätzlich gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (1) „Ungeschützter Verkehrsteilnehmer“ bezeichnet einen Verkehrsteilnehmer, der ein zweirädriges Kraftfahrzeug fährt, oder einen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer wie einen Fahrradfahrer oder Fußgänger.
- (2) „Reifendrucküberwachungssystem“ bezeichnet ein im Fahrzeug eingebautes System, das den Reifendruck oder seine Veränderung über die Zeit erfassen und bei fahrendem Fahrzeug entsprechende Informationen an den Fahrer übermitteln kann.
- (3) „Intelligenter Geschwindigkeitsassistent“ bezeichnet ein System zur Unterstützung des Fahrers bei der Einhaltung der für die Straßenbedingungen angemessenen Geschwindigkeit durch haptische Rückmeldungen über das Gas- bzw. Fahrpedal mithilfe von Informationen über Geschwindigkeitsbeschränkungen, die durch Beobachtung von Straßenschildern und Signalen, auf der Grundlage von Infrastruktursignalen oder Daten elektronischer Karten oder beidem gewonnen und im Fahrzeug zur Verfügung gestellt werden.
- (4) „Vorrichtung zum Einbau einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperre“ bezeichnet eine standardisierte Schnittstelle in Kraftfahrzeugen zur Erleichterung der Nachrüstung mit alkoholempfindlichen Wegfahrsperren.
- (5) „Fahrer-Müdigkeitserkennung und -Aufmerksamkeitsüberwachung“ bezeichnet ein System, das die Wachsamkeit des Fahrers durch eine Analyse der Systeme des Fahrzeugs bewertet und den Fahrer erforderlichenfalls warnt.
- (6) „Fortgeschrittene Ablenkungserkennung“ bezeichnet ein System, das in der Lage ist, den Grad der visuellen Aufmerksamkeit des Fahrers für die Verkehrssituation zu erkennen und den Fahrer erforderlichenfalls warnt.

- (7) „Notbremslicht“ bezeichnet schnell blinkende Bremslichter, die hinter dem Fahrzeug befindlichen Verkehrsteilnehmern anzeigen, dass das vor ihnen fahrende Fahrzeug mit einer für die jeweiligen Straßenverhältnisse starken Verzögerung abgebremst wird.
- (8) „Erkennung beim Rückwärtsfahren“ bezeichnet eine Kamera, einen Bildschirm, ein optisches oder Erkennungssystem zur Information des Fahrers über hinter dem Fahrzeug befindliche Personen und Objekte, dessen Hauptziel die Vermeidung von Zusammenstößen bei der Rückwärtsfahrt ist.
- (9) „Spurhaltewarnsystem“ bezeichnet ein System, das den Fahrer warnt, wenn das Fahrzeug seine Fahrspur verlässt.
- (10) „Notbrems-Assistenzsystem“ bezeichnet ein System, das einen möglichen Zusammenstoß selbständig erkennt und das Abbremsen des Fahrzeugs veranlassen kann, um einen Zusammenstoß zu verhindern oder abzumildern.
- (11) „Spurhalteassistent“ bezeichnet ein System zur Überwachung der Fahrzeugposition in Bezug auf die Spurbegrenzung und zur Aufbringung eines Drehmoments auf das Lenkrad oder einer Druckkraft auf die Bremsen, spätestens wenn das Fahrzeug die Fahrspur verlässt oder kurz davor ist, sie zu verlassen und ein Zusammenstoß droht.
- (12) „Hauptkontrollschalter des Fahrzeugs“ bezeichnet die Einrichtung, mit deren Hilfe die fahrzeugeigene Elektronikanlage vom ausgeschalteten Zustand (z. B. bei geparktem Fahrzeug in Abwesenheit des Fahrers) in den normalen Betriebszustand gebracht wird.
- (13) „Unfalldatenspeicher“ bezeichnet ein System, das kritische unfallbezogene Parameter und Informationen vor, während und nach einem Aufprall erfasst und speichert.
- (14) „Frontschutzsystem“ bezeichnet eine am Fahrzeug angebrachte selbständige Struktur wie einen Rammschutzbügel oder einen weiteren Stoßfänger, der, zusätzlich zum Original-Stoßfänger, die Außenfläche des Fahrzeugs bei einem Zusammenstoß mit einem Gegenstand vor Beschädigung schützen soll; Strukturen mit einer Masse von weniger als 0,5 kg, die nur zum Schutz der Fahrzeugscheinwerfer bestimmt sind, fallen nicht unter diesen Begriff.
- (15) „Stoßfänger“ bezeichnet die äußere Struktur des unteren Teils der Fahrzeugfront einschließlich aller Anbauteile, die das Fahrzeug bei leichten Frontalkollisionen mit anderen Fahrzeugen schützen sollen; unter diesen Begriff fallen jedoch keine Frontschutzsysteme.
- (16) „Wasserstoffbetriebenes Fahrzeug“ bezeichnet ein Kraftfahrzeug, das Wasserstoff als Kraftstoff für seinen Antrieb verwendet.
- (17) „Wasserstoffsystem“ bezeichnet eine Gesamtheit von Wasserstoff führenden Bauteilen und Verbindungsteilen, die in ein wasserstoffbetriebenes Fahrzeug eingebaut sind, mit Ausnahme des wasserstoffbetriebenen Antriebssystems oder des Zusatzantriebssystems.
- (18) „Wasserstoffbetriebenes Antriebssystem“ bezeichnet den Verbrennungsmotor oder das Brennstoffzellensystem zum Antrieb des Fahrzeugs.
- (19) „Wasserstoff führendes Bauteil“ bezeichnet die Wasserstoffbehälter und alle anderen Teile wasserstoffbetriebener Fahrzeuge, die in direktem Kontakt mit Wasserstoff sind oder die Bestandteile eines Wasserstoffsystems sind.

- (20) „Wasserstoffbehälter“ bezeichnet das Bauteil innerhalb des Wasserstoffsystems, in dem das Primärvolumen des Wasserstoffs gelagert wird.
- (21) „Selbstfahrendes Fahrzeug“ bezeichnet ein Kraftfahrzeug, das so konstruiert und gebaut ist, dass es sich über längere Zeiträume autonom ohne kontinuierliche menschliche Überwachung fortbewegen kann.
- (22) „System zur Überwachung der Fahrer Verfügbarkeit“ bezeichnet ein System, das beurteilt, ob der Fahrer in der Lage ist, die Fahrfunktion eines selbstfahrenden Fahrzeugs gegebenenfalls in bestimmten Situationen zu übernehmen.
- (23) „Platooning“ bezeichnet die Verbindung von zwei oder mehr Fahrzeugen in einem Konvoi mithilfe von Vernetzungstechnologie und automatisierten Fahrerassistenzsystemen, die es den Fahrzeugen ermöglichen, während bestimmter Fahrtabschnitte automatisch einen eingestellten, geringen Abstand voneinander zu halten und sich an Veränderungen der Bewegung des Leitfahrzeugs anzupassen, wobei die Fahrer kaum oder gar nicht eingreifen müssen.
- (24) „Höchstmasse“ bezeichnet die technisch zulässige Gesamtmasse nach Angabe des Herstellers.
- (25) „A-Säule“ bezeichnet den vorderen äußeren Holm, der zwischen dem Unterteil der Karosserie und dem Dach verläuft und das Dach trägt.
- (26) „Ecke des Frontschutzesystems“ bezeichnet den Punkt, in dem eine senkrechte Ebene, die mit der Längsmittenebene des Fahrzeugs einen Winkel von 60° bildet, die Außenfläche des Frontschutzesystems berührt.
- (27) „Untere Frontschutzesystemhöhe“ bezeichnet den senkrechten Abstand in einer der Querrichtungen zwischen der Standfläche und der unteren Frontschutzesystem-Bezugslinie bei normaler Fahrstellung des Fahrzeugs.

KAPITEL II

PFLICHTEN DER HERSTELLER

Artikel 4

Allgemeine Pflichten und technische Anforderungen

1. Die Hersteller müssen nachweisen, dass alle neuen Fahrzeuge, die in Verkehr gebracht, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, sowie alle neuen Systeme, Bauteile und selbständigen technischen Einheiten, die in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden, gemäß den Anforderungen dieser Verordnung und der gemäß ihr erlassenen delegierten Rechtsakte typgenehmigt wurden.
2. Eine Typgenehmigung nach den in Anhang I aufgeführten UN-Regelungen wird als EU-Typgenehmigung nach den Anforderungen dieser Verordnung und den gemäß ihr erlassenen delegierten Rechtsakten betrachtet.
3. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 12 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs I zu erlassen, um dem technischen Fortschritt und Regulierungsentwicklungen Rechnung zu tragen, indem Verweise auf die verbindlich geltenden UN-Regelungen und einschlägigen Änderungsserien aufgenommen und aktualisiert werden.

4. Die Hersteller müssen sicherstellen, dass Fahrzeuge so konstruiert, gebaut und zusammengebaut sind, dass die Gefahr von Verletzungen der Fahrzeuginsassen und ungeschützter Verkehrsteilnehmer möglichst gering ist.

5. Die Hersteller müssen ferner sicherstellen, dass Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten mit den in Anhang II aufgeführten anwendbaren Anforderungen ab den in demselben Anhang genannten Zeitpunkten übereinstimmen und dass sie auch mit den ausführlichen technischen Anforderungen und Prüfverfahren, die in den nach gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt werden, übereinstimmen, einschließlich der Anforderungen hinsichtlich:

- (a) Rückhaltesystemen, Aufprallversuchen, Integrität des Kraftstoffsystems und elektrischer Sicherheit gegenüber Hochspannung
- (b) Fußgängern, Radfahrern, Sicht und Sichtbarkeit
- (c) Fahrzeugaufbau, Bremsen, Reifen und Lenkung
- (d) Bordinstrumenten, elektrischer Anlage, Fahrzeugbeleuchtung und Schutz vor unbefugter Verwendung einschließlich Cyberangriffen
- (e) des Fahrer- und Systemverhaltens
- (f) der allgemeinen Bauweise und der Merkmale des Fahrzeugs.

6. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 12 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs II zu erlassen, um dem technischen Fortschritt und Regulierungsentwicklungen Rechnung zu tragen, insbesondere in Bezug auf die in Absatz 5 Buchstaben a bis f dieses Artikels aufgeführten Aspekte und im Hinblick auf die Gewährleistung eines hohen Niveaus der allgemeinen Sicherheit von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten sowie eines hohen Schutzniveaus für Fahrzeuginsassen und ungeschützte Verkehrsteilnehmer.

7. Um sicherzustellen, dass ein hohes Niveau der allgemeinen Sicherheit von Fahrzeugen und des Schutzes von Fahrzeuginsassen und ungeschützten Verkehrsteilnehmern erreicht wird, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 12 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für die spezifischen Prüfverfahren und technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten im Hinblick auf die in Anhang II aufgeführten Anforderungen festzulegen.

Artikel 5

Besondere Vorschriften für Reifendrucküberwachungssysteme und Reifen

1. Fahrzeuge müssen mit einem präzisen Reifendrucküberwachungssystem ausgerüstet sein, das bei ganz unterschiedlichen Straßen- und Umgebungsverhältnissen den Fahrer im Fahrzeug im Interesse eines optimalen Kraftstoffverbrauchs und der Straßenverkehrssicherheit warnt, wenn es in einem Reifen zu einem Druckverlust kommt.

2. Reifendrucküberwachungssysteme müssen so ausgelegt sein, dass eine Neueinstellung oder Neukalibrierung bei geringem Reifendruck vermieden wird.

3. Alle in Verkehr gebrachten Reifen müssen die Sicherheits- und Umweltschutzanforderungen der jeweiligen in Anhang II aufgeführten Rechtsakte erfüllen.

4. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 12 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für spezifische Prüfverfahren und technische Anforderungen festzulegen für

- (a) die Typgenehmigung von Fahrzeugen bezüglich ihrer Reifendrucküberwachungssysteme
- (b) die Typgenehmigung von Reifen, einschließlich technischer Vorschriften für ihre Montage.

Artikel 6

Fahrerassistenzsysteme für alle Kraftfahrzeugklassen

1. Kraftfahrzeuge müssen mit den folgenden Fahrerassistenzsystemen ausgerüstet sein:

- (a) intelligenter Geschwindigkeitsassistent
- (b) Vorrichtung zum Einbau einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperre
- (c) Fahrermüdigkeitserkennung und -aufmerksamkeitsüberwachung
- (d) fortgeschrittene Ablenkungserkennung
- (e) Notbremslicht
- (f) Erkennung beim Rückwärtsfahren.

2. Intelligente Geschwindigkeitsassistenten müssen folgende Mindestanforderungen erfüllen:

- a) Es muss dem Fahrer ermöglicht sein, durch das Gaspedal zu spüren, dass die geltende Geschwindigkeitsbeschränkung erreicht oder überschritten wird.
- b) Es darf nicht möglich sein, das System abzuschalten oder zu unterdrücken.
- c) Es muss dem Fahrer möglich sein, die vom System angeforderte Fahrzeuggeschwindigkeit durch normale Betätigung des Pedals leicht außer Kraft zu setzen, ohne dass ein Kick-down erforderlich ist.
- d) Ist ein Geschwindigkeitsregler aktiviert, muss der intelligente Geschwindigkeitsassistent sich automatisch an jede niedrigere Geschwindigkeitsbeschränkung anpassen.

3. Ist ein Kraftfahrzeug mit einem System zur fortgeschrittenen Ablenkungserkennung gemäß Absatz 1 Buchstabe d ausgestattet, kann auch von der Einhaltung der Anforderung in Buchstabe c dieses Absatzes ausgegangen werden.

4. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 12 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für die spezifischen Prüfverfahren und technischen Anforderungen festzulegen für

- (a) die Typgenehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der in Absatz 1 aufgeführten Fahrerassistenzsysteme
- (b) die Typgenehmigung der in den Buchstaben a und f dieses Absatzes genannten Fahrerassistenzsysteme als selbständige technische Einheiten.

Besondere Anforderungen an Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge

1. Zusätzlich zu den anderen Anforderungen dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte, die ebenfalls für Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ gelten, müssen Fahrzeuge dieser Klassen die Anforderungen der Absätze 2 bis 6 dieses Artikels und der nach Absatz 7 erlassenen delegierten Rechtsakte erfüllen.
2. Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ müssen mit Notbremsassistentensystemen ausgerüstet sein, die in zwei Phasen ausgelegt und eingebaut werden und Folgendes vorsehen:
 - (a) in der ersten Phase Erkennung von fahrenden Fahrzeugen und stehenden Hindernissen vor dem Kraftfahrzeug
 - (b) in der zweiten Phase Ausweitung der Erkennungsfähigkeit auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer vor dem Kraftfahrzeug.
3. Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ müssen mit einem Spurhalteassistenten ausgerüstet sein.
4. Notbremsassistentensysteme und Spurhalteassistenten müssen insbesondere folgende Anforderungen erfüllen:
 - a) Systeme dürfen nur nacheinander durch eine komplexe Abfolge von vom Fahrer durchzuführenden Handlungen abgeschaltet werden können, und dies darf nur bei Stillstand des Fahrzeugs und aktivierter Feststellbremse möglich sein.
 - b) Die Systeme müssen sich bei jeder Aktivierung des Hauptkontrollschalters des Fahrzeugs im Normalbetrieb befinden.
 - c) Es muss möglich sein, akustische Warnsignale leicht zu unterdrücken; zugleich dürfen dadurch jedoch keine anderen Funktionen außer akustischen Warnsignalen unterdrückt werden.
5. Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ müssen mit einem Unfalldatenspeicher ausgerüstet sein. Unfalldatenspeicher müssen insbesondere folgende Anforderungen erfüllen:
 - (a) Die Daten, die sie für die Zeit vor, während und nach einem Zusammenstoß aufzeichnen und speichern können, müssen mindestens Folgendes umfassen: Fahrzeuggeschwindigkeit, Zustand und Grad der Aktivierung der Sicherheitssysteme an Bord sowie sonstige relevante Eingabeparameter für die bordseitigen aktiven Sicherheits- und Unfallvermeidungssysteme.
 - (b) Es darf nicht möglich sein, die Geräte zu deaktivieren.
 - (c) Ihre Art und Weise der Datenaufzeichnung und -speicherung muss dergestalt sein, dass die Daten vor Manipulation geschützt sind und den nationalen Behörden – auf der Grundlage der Unions- oder nationalen Rechtsvorschriften gemäß Verordnung (EU) Nr. 2016/679 – über eine standardisierte Schnittstelle zur Unfalldatenanalyse zur Verfügung gestellt werden können, und zwar so, dass der genaue Fahrzeugtyp, die Version und die Variante und insbesondere die im Fahrzeug eingebauten aktiven Sicherheits- und Unfallvermeidungssysteme, identifiziert werden können.

Die Daten, die ein Unfalldatenspeicher erfassen und speichern kann, dürfen jedoch nicht die letzten vier Ziffern des fahrzeugunterscheidenden Teils der Fahrzeugkennnummer oder sonstige Informationen umfassen, die eine Identifizierung des einzelnen Fahrzeugs ermöglichen könnten.

6. Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ müssen so konstruiert und gebaut sein, dass sie einen erweiterten Kopfaufprallschutzbereich bieten, um den Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer zu verbessern und bei einem Aufprall deren potenzielle Verletzungen zu mindern.

7. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 12 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für die spezifischen Prüfverfahren und technischen Anforderungen festzulegen für

- (a) die Typgenehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der in den Absätzen 2 bis 6 dieses Artikels festgelegten Anforderungen
- (b) die Typgenehmigung von Unfalldatenspeichern als selbständige technische Einheiten.

Artikel 8

Frontschutzsysteme für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge

1. Frontschutzsysteme, die entweder als Originalausrüstung in Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ eingebaut oder als selbständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge auf dem Markt bereitgestellt werden, müssen den Anforderungen von Absatz 2, des Anhangs IV und der gemäß Absatz 3 dieses Artikels erlassenen delegierten Rechtsakte entsprechen.

2. Frontschutzsystemen, die als selbständige technische Einheiten auf dem Markt bereitgestellt werden, müssen eine ausführliche Liste der Fahrzeugtypen, Varianten und Versionen, für die das Frontschutzsystem typgenehmigt wurde, sowie eine klar verständliche Montageanleitung beigefügt werden.

3. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 12 delegierte Rechtsakte mit detaillierten Vorschriften zu erlassen, um spezifische Prüfverfahren und technische Anforderungen für die Typgenehmigung von Frontschutzsystemen gemäß Absatz 1 dieses Artikels, einschließlich technischer Anforderungen an deren Bauweise und Anbau, festzulegen.

Artikel 9

Besondere Anforderungen an Busse und Lastkraftwagen

1. Zusätzlich zu den anderen Anforderungen dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte, die ebenfalls für Fahrzeuge der Klassen M₂, M₃, N₂ und N₃ gelten, müssen Fahrzeuge dieser Klassen die Anforderungen der Absätze 2 bis 5 dieses Artikels und der nach Absatz 7 erlassenen delegierten Rechtsakte erfüllen. Fahrzeuge der Klassen M₂ und M₃ müssen ebenfalls den Vorschriften des Absatzes 6 entsprechen.

2. Fahrzeuge der Klassen M₂, M₃, N₂ und N₃ müssen mit einem Spurhaltewarnsystem und einem Notbremsassistentensystem ausgerüstet sein, die den Vorschriften der nach Absatz 7 erlassenen delegierten Rechtsakte entsprechen.

3. Fahrzeuge der Klassen M₂, M₃, N₂ und N₃ müssen mit fortschrittlichen Systemen ausgerüstet sein, die ungeschützte Verkehrsteilnehmer entdecken können, die sich in unmittelbarer Nähe der Vorder- oder Beifahrerseite des Fahrzeugs befinden, und eine Warnung abgeben oder einen Zusammenstoß mit solchen ungeschützten Verkehrsteilnehmern verhindern können.

4. Für die in den Absätzen 2 und 3 genannten Systeme gelten insbesondere folgende Anforderungen:

- a) Systeme dürfen nur nacheinander durch eine komplexe Abfolge von vom Fahrer durchzuführenden Handlungen abgeschaltet werden können, und dies darf nur bei Stillstand des Fahrzeugs und aktivierter Feststellbremse möglich sein.
- b) Die Systeme müssen sich bei jeder Aktivierung des Hauptkontrollschalters des Fahrzeugs im Normalbetrieb befinden.
- c) Es muss möglich sein, akustische Warnsignale leicht zu unterdrücken; zugleich dürfen dadurch jedoch keine anderen Funktionen außer akustischen Warnsignalen unterdrückt werden.

5. Fahrzeuge der Klassen M₂, M₃, N₂ und N₃ müssen so konstruiert und gebaut sein, dass die Direktsicht auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer vom Fahrersitz aus verbessert wird.

6. Fahrzeuge der Klassen M₂ und M₃ mit einer zulässigen Personenzahl von mehr als 22 Fahrgästen zusätzlich zum Fahrer, die mit Stehplätzen versehen sind, die die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen, müssen so konstruiert und gebaut sein, dass sie für Personen mit eingeschränkter Mobilität, einschließlich Rollstuhlfahrer, zugänglich sind.

7. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 12 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für die spezifischen Prüfverfahren und technischen Anforderungen festzulegen für

- (a) die Typgenehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der in den Absätzen 2 bis 5 dieses Artikels festgelegten Anforderungen
- (b) die Typgenehmigung der in Absatz 3 dieses Artikels genannten Systeme als selbständige technische Einheiten.

Artikel 10

Besondere Anforderungen an wasserstoffbetriebene Fahrzeuge

1. Zusätzlich zu den anderen Anforderungen dieser Verordnung und der gemäß ihr erlassenen delegierten Rechtsakte, die ebenfalls auf Fahrzeuge der Klassen M und N anwendbar sind, müssen wasserstoffbetriebene Fahrzeuge dieser Klassen, ihre Wasserstoffsysteme und Bauteile dieser Systeme die in Anhang V und in den gemäß Absatz 3 dieses Artikels erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegten Anforderungen erfüllen.

2. Die Hersteller müssen gewährleisten, dass Wasserstoffsysteme und Wasserstoffbauteile nach den Anforderungen in den gemäß Absatz 3 erlassenen delegierten Rechtsakten eingebaut werden. Die Hersteller stellen ferner, falls erforderlich, Informationen für die Zwecke der Überprüfung der Wasserstoffsysteme und -bauteile während der Betriebsdauer der wasserstoffbetriebenen Fahrzeuge zur Verfügung.

3. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 12 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um

- (a) detaillierte Vorschriften für die spezifischen Prüfverfahren und technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen hinsichtlich ihrer Wasserstoffsysteme und für die Typgenehmigung von Wasserstoff führenden Bauteilen, einschließlich der Anforderungen an deren Einbau, festzulegen

- (b) Anhang V zu ändern, um ihn an den technischen Fortschritt anzupassen.

Artikel 11

Besondere Anforderungen an selbstfahrende Fahrzeuge

1. Zusätzlich zu den anderen Anforderungen dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte, die auf Fahrzeuge der jeweiligen Klassen anwendbar sind, müssen selbstfahrende Fahrzeuge die Anforderungen erfüllen, die in den gemäß Absatz 2 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind und Folgendes betreffen:

- (a) Systeme zum Ersatz der Kontrolle des Fahrers über das Fahrzeug, einschließlich Lenkung, Beschleunigung und Bremsen
- (b) Systeme zur Echtzeitinformation des Fahrzeugs über den Zustand des Fahrzeugs und der Umgebung
- (c) Systeme zur Überwachung der Bereitschaft des Fahrers
- (d) Unfalldatenspeicher für selbstfahrende Fahrzeuge
- (e) harmonisiertes Format für den Austausch von Daten, z. B. für das Mehrmarken-Platooning von Fahrzeugen.

2. Um den sicheren Betrieb selbstfahrender Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen zu gewährleisten, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 12 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Anforderungen an die Systeme und andere in Absatz 1 Buchstaben a bis e dieses Artikels aufgeführte Elemente festzulegen, sowie um detaillierte Vorschriften über die spezifischen Prüfverfahren und technischen Anforderungen für die Typgenehmigung selbstfahrender Fahrzeuge hinsichtlich dieser Anforderungen festzulegen.

KAPITEL III

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 12

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 3, Artikel 4 Absatz 6, Artikel 4 Absatz 7, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 6 Absatz 4, Artikel 7 Absatz 7, Artikel 8 Absatz 3, Artikel 9 Absatz 7, Artikel 10 Absatz 3 und Artikel 11 Absatz 2 wird der Kommission mit Wirkung vom [PO: Please insert the date of entry into force of this Regulation] auf unbestimmte Zeit übertragen.

3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 4 Absatz 3, Artikel 4 Absatz 6, Artikel 4 Absatz 7, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 6 Absatz 4, Artikel 7 Absatz 7, Artikel 8 Absatz 3, Artikel 9 Absatz 7, Artikel 10 Absatz 3 und Artikel 11 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. Die Gültigkeit von

delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

4. Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.

5. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

6. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 4 Absatz 3, Artikel 4 Absatz 6, Artikel 4 Absatz 7, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 6 Absatz 4, Artikel 7 Absatz 7, Artikel 8 Absatz 3, Artikel 9 Absatz 7, Artikel 10 Absatz 3 und Artikel 11 Absatz 2 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 13

Übergangsbestimmungen

1. Durch diese Verordnung wird keine EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständige technische Einheiten, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 78/2009, der Verordnung (EG) Nr. 79/2009, der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 und ihren Durchführungsmaßnahmen bis [PO: *Please insert the date immediately preceding the date of application of this Regulation*] erteilt wurden, ungültig, es sei denn, die für solche Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten geltenden Anforderungen sind geändert worden oder durch diese Verordnung und die gemäß ihr erlassenen delegierten Rechtsakte sind neue Anforderungen hinzugekommen.

2. Die Genehmigungsbehörden erteilen weiterhin Erweiterungen von EU-Typgenehmigungen nach Absatz 1 dieses Artikels.

3. Abweichend von dieser Verordnung gestatten die Mitgliedstaaten bis zu den in Anhang VI genannten Zeitpunkten weiterhin die Zulassung von Fahrzeugen sowie den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Bauteilen, die den in diesem Anhang aufgeführten Anforderungen der jeweiligen UN-Regelungen nicht entsprechen.

Artikel 14

Anwendungszeitpunkte

In Bezug auf Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten gilt für die Behörden der Mitgliedstaaten Folgendes:

- (a) Ab den in Anhang II aufgeführten Zeitpunkten verweigern sie hinsichtlich einer bestimmten Anforderung, aus Gründen im Zusammenhang mit dieser Anforderung, die EU-Typgenehmigung oder die nationale Typgenehmigung für neue Typen von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten, wenn

diese den Anforderungen dieser Verordnung und der gemäß ihr erlassenen delegierten Rechtsakte nicht entsprechen;

- (b) ab den in Anhang II aufgeführten Zeitpunkten erachten sie hinsichtlich einer bestimmten Anforderung, aus Gründen im Zusammenhang mit dieser Anforderung, Konformitätsbescheinigungen für neue Fahrzeuge als nicht mehr gültig für die Zwecke des Artikels 48 der Verordnung (EU) 2018/... und untersagen sie die Zulassung derartiger Fahrzeuge, wenn diese den Anforderungen dieser Verordnung und der gemäß ihr erlassenen delegierten Rechtsakte nicht entsprechen;
- (c) ab den in Anhang II aufgeführten Zeitpunkten untersagen sie hinsichtlich einer bestimmten Anforderung, aus Gründen im Zusammenhang mit dieser Anforderung, das Inverkehrbringen oder die Inbetriebnahme von Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten, wenn diese den Anforderungen dieser Verordnung und der gemäß ihr erlassenen delegierten Rechtsakte nicht entsprechen.

Artikel 15

Änderungen der Verordnung (EU) 2018/...

Anhang II der Verordnung (EU) 2018/... wird gemäß Anhang III dieser Verordnung geändert.

Artikel 16

Aufgehobene Rechtsakte

1. Die Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009, (EG) Nr. 631/2009 und (EG) Nr. 661/2009 sowie die Verordnungen (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) Nr. 2015/166 werden mit Wirkung ab dem Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung aufgehoben.

2. Bezugnahmen auf die Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, EG Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung.

Artikel 17

Inkrafttreten und Geltungsbeginn

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

Sie gilt ab dem [PO: Please insert the date 36 months following the date of entry into force of this Regulation].

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