

## I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte, die in Anwendung des EG-Vertrags/Euratom-Vertrags erlassen wurden)

## VERORDNUNGEN

## 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**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist. Zu diesem Zweck wurde mit der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) <sup>(3)</sup> ein umfassendes gemeinschaftliches Typgenehmigungssystem geschaffen.
- (2) Diese Verordnung ist eine Einzelverordnung für die Zwecke des gemeinschaftlichen Typgenehmigungsverfahrens gemäß der Richtlinie 2007/46/EG. Die Anhänge IV, VI, XI und XV der genannten Richtlinie sollten entsprechend geändert werden.

<sup>(1)</sup> Stellungnahme vom 14. Januar 2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(2)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 10. März 2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 22. Juni 2009.

<sup>(3)</sup> ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

- (3) Diese Verordnung gilt unbeschadet der Verfahren für die Einphasen-Typgenehmigung und gemischte Typgenehmigung von Fahrzeugen nach Artikel 6 der Richtlinie 2007/46/EG.

- (4) Die technischen Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich einer Vielzahl von sicherheits- und umweltrelevanten Merkmalen wurden auf Gemeinschaftsebene harmonisiert, damit in der gesamten Gemeinschaft einheitliche Vorschriften gelten und ein hohes Maß an Verkehrssicherheit und Umweltschutz gewährleistet ist.

- (5) Deshalb zielt diese Verordnung ebenfalls darauf ab, die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie der Gemeinschaft zu verbessern und die Mitgliedstaaten gleichzeitig in die Lage zu versetzen, im Rahmen einer wirkungsvollen Marktüberwachung zu kontrollieren, ob die in dieser Verordnung enthaltenen detaillierten Vorschriften über die Typgenehmigung beim Inverkehrbringen der betreffenden Erzeugnisse eingehalten werden.

- (6) Es ist angebracht, Vorschriften sowohl für die allgemeine Sicherheit von Kraftfahrzeugen als auch für die umweltrelevanten Eigenschaften von Kraftfahrzeugreifen zu erlassen, da inzwischen Reifendrucküberwachungssysteme zur Verfügung stehen, die die Sicherheit und die Umweltverträglichkeit von Reifen gleichermaßen verbessern.

- (7) Auf Wunsch des Europäischen Parlaments kommt bei den Rechtsvorschriften der Europäischen Gemeinschaft über Fahrzeuge ein neues Regulierungskonzept zur Anwendung. In dieser Verordnung sollten deshalb lediglich grundlegende Anforderungen an die Sicherheit von Fahrzeugen und Grenzwerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen und das Rollgeräusch von Reifen festgelegt werden, während technische Spezifikationen in Durchführungsmaßnahmen festgelegt werden sollten, die gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse <sup>(4)</sup> erlassen werden.

<sup>(4)</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- (8) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, spezifische Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten festzulegen, die Merkmale genauer festzulegen, die ein Reifen aufweisen muss, um als „Spezialreifen“, „Reifen für den harten Geländeeinsatz“, „verstärkter Reifen“, „Extra-Load-Reifen“, „M + S-Reifen“, „T-Notradreifen“ oder „Traktionsreifen“ zu gelten, spezifische Sicherheitsvorschriften für Fahrzeuge zu erlassen, die zur innerstaatlichen oder zwischenstaatlichen Beförderung von Gefahrgut bestimmt sind, bestimmte Fahrzeuge oder Fahrzeugklassen der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub> von der Verpflichtung auszunehmen, Notbrems-Assistenzsysteme und/oder Spurhaltewarnsysteme zu installieren, nach Änderung der Prüfverfahren die Grenzwerte für den Rollwiderstand und das Rollgeräusch von Reifen entsprechend zu ändern, ohne das Umweltschutzniveau zu senken, Regeln für die Verfahren zur Bestimmung des Rollgeräuschs von Reifen festzulegen, die Frist zu verkürzen, in der der Verkauf von Reifen gestattet ist, die nicht den Vorschriften dieser Verordnung und ihrer Durchführungsmaßnahmen entsprechen, und Anhang IV zu ändern, um die Regelungen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE-Regelungen) aufzunehmen, die gemäß dem Beschluss 97/836/EG des Rates vom 27. November 1997 über den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zu dem Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden<sup>(1)</sup>, verbindlich sind. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung, auch durch Ergänzung um neue nicht wesentliche Bestimmungen, bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (9) Zusätzlich zu der laufenden Initiative der Kommission zur Festlegung eines Systems zur Klassifizierung von Straßen sollte die Kommission innerhalb von 12 Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Vorschlag zur Klassifizierung der Straßen in der Europäischen Union nach ihrer Geräuschentwicklung vorlegen, der die Lärmkarten im Kraftverkehr vervollständigt, damit angemessene Prioritäten und Anforderungen an den Straßenbelag sowie Obergrenzen für die Geräuschentwicklung von Straßen festgelegt werden können.
- (10) Durch den technischen Fortschritt bei modernen Fahrzeugsicherheitssystemen werden neue Möglichkeiten eröffnet, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten zu senken. Um deren Zahl so gering wie möglich zu halten, ist es erforderlich, einige der relevanten neuen Technologien einzuführen.
- (11) Der vorgeschriebene und durchgehende Einsatz von dem neuesten Stand der Technik entsprechenden Fertigungstechnologien und rollwiderstandssarmen Reifen leistet einen erheblichen Beitrag zur Verminderung des Anteils des Straßenverkehrs an den Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors und fördert gleichzeitig Innovationen und Beschäftigung in der Automobilindustrie der Gemeinschaft und verbessert ihre Wettbewerbsfähigkeit.
- (12) Um die Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung im Einklang mit den Empfehlungen im Abschlussbericht der Hochrangigen Gruppe CARS 21 zu vereinfachen, ist es angebracht, eine Reihe von Richtlinien aufzuheben, ohne dabei den Schutz der Verkehrsteilnehmer zu mindern. Die Vorschriften dieser Richtlinien sollten in diese Verordnung übernommen werden, und zwar soweit möglich und sinnvoll durch Verweis auf die entsprechenden UN/ECE-Regelungen, die im Einklang mit dem Beschluss 97/836/EG Bestandteil des Gemeinschaftsrechts geworden sind. Zur Verringerung des Verwaltungsaufwands bei der Typgenehmigung ist es zweckmäßig, den Fahrzeugherstellern zu gestatten, die Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung gegebenenfalls über eine Genehmigung im Einklang mit der entsprechenden UN/ECE-Regelung gemäß Anhang IV dieser Verordnung zu erlangen.
- (13) Fahrzeuge sollten so konstruiert, gefertigt und zusammengebaut werden, dass die Verletzungsgefahr für Insassen und andere Verkehrsteilnehmer möglichst gering ist. Zu diesem Zweck ist es erforderlich, die Hersteller zu verpflichten, sicherzustellen, dass ihre Fahrzeuge den einschlägigen Vorschriften dieser Verordnung und ihrer Durchführungsmaßnahmen entsprechen. Dazu gehören u. a. die Vorschriften über die Festigkeit der Fahrzeugstruktur, über Systeme, die die Kontrolle des Fahrers über das Fahrzeug unterstützen, über Systeme, die dem Fahrer Sicht auf die Straße ermöglichen und ihn über den Zustand des Fahrzeugs und die Beschaffenheit des Fahrzeugumfelds informieren, über Beleuchtungseinrichtungen, über Insassenschutzsysteme, über die Fahrzeugaußenseite und Zubehörteile sowie die Vorschriften für Fahrzeugmassen und -abmessungen, Reifen und Fahrerassistenzsysteme sowie verschiedene weitere Einrichtungen. Außerdem sollte gegebenenfalls die Einhaltung der besonderen Vorschriften für Fahrzeuge und Anhänger zur Beförderung bestimmter Güter und für Omnibusse sichergestellt werden.
- (14) Bei der Aufstellung des Zeitplans für die Einführung neuer spezifischer Vorschriften für die Typgenehmigung von Fahrzeugen sollte die technische Umsetzbarkeit dieser Vorschriften berücksichtigt werden. Solche Vorschriften sollten in der Regel zunächst nur für neue Fahrzeugtypen gelten. Für die Anpassung vorhandener Fahrzeugtypen an neue Vorschriften sollte eine zusätzliche Übergangsfrist vorgesehen werden. Reifendrucküberwachungssysteme sollten zunächst nur für Personenkraftwagen vorgeschrieben werden. Andere moderne Sicherheitssysteme sollten zunächst nur für schwere Nutzfahrzeuge vorgeschrieben werden.
- (15) Die Kommission sollte weiterhin die technische und wirtschaftliche Machbarkeit und die Marktreife anderer moderner Sicherheitssysteme bewerten und einen Bericht, gegebenenfalls mit Vorschlägen zur Änderung dieser Verordnung, bis zum 1. Dezember 2012 und danach alle drei Jahre vorlegen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78.

- (16) Die Kommission sollte prüfen, ob es machbar ist, Reifendrucküberwachungssysteme, Spurhaltewarnsysteme und Notbrems-Assistenzsysteme auch für andere Fahrzeugklassen vorzuschreiben, und gegebenenfalls eine entsprechende Änderung dieser Verordnung vorschlagen.
- (17) Die Kommission sollte prüfen, ob es möglich ist, die Anforderungen an die Nasshaftung von Reifen zu erhöhen und gegebenenfalls eine entsprechende Änderung dieser Verordnung vorschlagen. Die Mitgliedstaaten sollten eine wirksame Marktüberwachung gewährleisten.
- (18) Das Potenzial zur Verbesserung der Sicherheit sowie zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Verkehrslärms kann nur in Verbindung mit einem Kennzeichnungssystem in vollem Umfang ausgeschöpft werden, das Verbraucher über die Eigenschaften von Reifen informiert.
- (19) Es ist angezeigt, die in der Mitteilung der Kommission vom 7. Februar 2007 mit dem Titel „Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ angekündigten Maßnahmen umzusetzen. Die Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen sollte durch die Kombination von rollwiderstandsarmen Reifen und Reifendrucküberwachungssystemen erreicht werden. Es ist zugleich angezeigt, Vorschriften zur Minderung des Rollgeräuschs von Reifen sowie Vorschriften über die Nasshaftung, die die Sicherheit der Reifen weiterhin gewährleisten, zu erlassen. Die Fristen für die Anwendung dieser Vorschriften sollten der Schwierigkeit ihrer gleichzeitigen Umsetzung Rechnung tragen. Insbesondere sollte in Anbetracht der Schwierigkeit, die Vorschriften über das Rollgeräusch zu erfüllen, und des Zeitbedarfs der Industrie für die Ersetzung der bisherigen Reifenmodelle eine längere Umsetzungsfrist hinsichtlich der Vorschriften über das Rollgeräusch für neue Reifen bestehender Typen gelten.
- (20) Reifen bestimmter Verwendungsarten wie Reifen für den harten Geländeeinsatz, für die eine Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, und Reifen, die ausschließlich für vor 1990 erstmals zugelassene Fahrzeuge bestimmt sind, werden wahrscheinlich nur in sehr kleinen Stückzahlen hergestellt. Es erscheint deshalb gerechtfertigt, Reifen solcher Verwendungsarten von einigen Vorschriften dieser Verordnung und ihrer Durchführungsmaßnahmen auszunehmen, die mit ihrer Verwendung nicht vereinbar sind oder die für den Hersteller eine unverhältnismäßige Belastung mit sich bringen würden.
- (21) Bei runderneuerten Reifen sollte die Kommission unter Einbeziehung aller relevanten Akteure eine gründliche Bewertung dieses Sektors vornehmen und feststellen, ob eine Anpassung des Regelungsrahmens erforderlich ist.
- (22) Es ist angebracht, für Reifen bestimmter Verwendungsarten Ausnahmen von manchen Grenzwerten für den Rollwiderstand und das Rollgeräusch festzulegen, um ihre Bauart und ihre Leistungsmerkmale zu berücksichtigen. Insbesondere sollten solche Ausnahmen für Reifen mit verbesserten Traktions- und Bremseigenschaften bei extremen Schneeverhältnissen festgelegt werden.
- (23) Spezialreifen werden bei Fahrzeugen verwendet, die in der Forstwirtschaft und im Bergbau zum Einsatz kommen und deshalb so beschaffen sind, dass sie im Gelände bessere Eigenschaften aufweisen als Reifen, die ausschließlich zur Nutzung auf der Straße bestimmt sind. Deshalb werden bei ihrer Herstellung Materialien eingesetzt, die diese Reifen besser gegen Beschädigungen schützen, als dies bei gewöhnlichen Reifen der Fall ist, und sie verfügen über ein Blockauflächprofil. Da diese beiden wesentlichen Konstruktionsmerkmale zu einer stärkeren Geräuscentwicklung dieser Reifen im Vergleich zu gewöhnlichen Reifen führen, sollte zugelassen werden, dass diese Reifen mehr Lärm erzeugen als normale Reifen.
- (24) Elektronische Fahrdynamik-Regelsysteme, Notbrems-Assistenzsysteme und Spurhaltewarnsysteme haben ein hohes Unfallverhütungspotenzial. Deshalb sollten Anforderungen an solche Systeme von der Kommission im Einklang mit den UN/ECE-Regelungen für diejenigen Fahrzeugklassen festgelegt werden, bei denen ihre Anwendung zweckmäßig ist und bei denen erwiesen ist, dass sie das allgemeine Sicherheitsniveau anheben. Ausreichende Vorlaufzeiten bis zur Umsetzung dieser Anforderungen sollten vorgesehen werden, damit die Durchführungsmaßnahmen erlassen werden können, sowie danach für die Entwicklung und Anwendung dieser komplexen Technologien am Fahrzeug.
- (25) Die Umsetzungsfristen für obligatorische elektronische Fahrdynamik-Regelsysteme für schwere Nutzfahrzeuge sollten sich bei neuen Typgenehmigungen ab 2011 und bei neuen Fahrzeugen ab 2014 an den Fristen dieser Verordnung orientieren.
- (26) Bis zur Einführung elektronischer Fahrdynamik-Regelsysteme sollte die Kommission über deren Wirksamkeit aufklärende sowie verkaufsfördernde Maßnahmen und Kampagnen vorsehen. Außerdem sollte die Kommission die Preisentwicklung beobachten, um zu prüfen, ob die Neuwagenpreise durch die Ausrüstung der Fahrzeuge gemäß den neuen Sicherheitsstandards unverhältnismäßig ansteigen.
- (27) Künftige Maßnahmen, die auf der Grundlage dieser Verordnung vorgeschlagen werden, oder Verfahren, die in Anwendung dieser Verordnung durchgeführt werden, sollten mit den Grundsätzen übereinstimmen, die in der Mitteilung der Kommission vom 7. Februar 2007 mit dem Titel „Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert“ dargelegt sind. Insbesondere im Interesse einer besseren Rechtsetzung und Vereinfachung und zur Vermeidung der Notwendigkeit einer regelmäßigen Aktualisierung von Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über technische Spezifikationen sollte diese Verordnung auf bestehende internationale Normen und Regelungen Bezug nehmen, ohne sie im gemeinschaftlichen Rechtsrahmen zu wiederholen.

- (28) Es ist wichtig, dass für Ersatzbauteile für Systeme, die unter diese Verordnung fallen, dieselben Sicherheitsanforderungen und Genehmigungsverfahren gelten wie für die Systeme selbst. Es ist deshalb angebracht, Vorschriften für die Genehmigung von Ersatzbauteilen und selbstständigen technischen Einheiten, die Ersatzteile sind, in die Verordnung aufzunehmen.
- (29) Die Mitgliedstaaten sollten für Verstöße gegen diese Verordnung Sanktionen festlegen und sicherstellen, dass sie angewandt werden. Die Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- (30) Diese Verordnung steht im Zusammenhang mit der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge <sup>(1)</sup> und der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen <sup>(2)</sup>. Insbesondere sollten die in dieser Verordnung enthaltenen Maßnahmen zur Verringerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen so weit wie möglich mit den zusätzlichen Maßnahmen gebündelt werden, mit denen auf der Grundlage des Emissionsziels von 130 g CO<sub>2</sub> eine weitere Verringerung um 10 g CO<sub>2</sub> angestrebt wird.
- (31) Die Kommission sollte zu gegebener Zeit im Interesse eines zunehmend integrierten Ansatzes weitere Änderungen dieser Verordnung vorschlagen oder andere Vorschläge vorlegen, wobei diese einer umfassenden Folgenabschätzung aller denkbaren Zusatzmaßnahmen zur Verwirklichung der vereinbarten CO<sub>2</sub>-Emissionsziele und anderen auf dem Markt verfügbaren Technologien Rechnung tragen, einschließlich Technologien zur Regelung des Reifendrucks und zur Verbesserung des Straßenbelags sowie weiterer relevanter neuer Technologien und Bestimmungen für effiziente Klimaanlage, die bereits sichtbare Auswirkungen auf den Rollwiderstand oder den Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen haben bzw. haben könnten.
- (32) Zur Lösung der Probleme im Zusammenhang mit Rollgeräuschen ist ein kohärenter und umfassender Ansatz erforderlich. Angesichts des erheblichen Beitrags von Straßenbelägen zur Entstehung von Rollgeräuschen wird zurzeit die Norm ISO 10844 überarbeitet, und sie sollte in diesem Zusammenhang mit dem Ziel überprüft werden, die Straßenbeläge weiter zu verbessern. Die Mitgliedstaaten sollten ihre Investitionen im Rahmen der bestehenden ISO-Normen erhöhen, um ihre Straßenbeläge zu verbessern. Darüber hinaus sollten umfassende politische Maßnahmen zur Verringerung der Lärmemissionen auf den Weg gebracht werden, die alle Verkehrssysteme umfassen und neben dem Straßenverkehrslärm auch Flugzeuge und Eisenbahnen berücksichtigen.
- (33) Mit Wirkung von dem Tag, an dem die einschlägigen Bestimmungen der Verordnung auf neue Fahrzeuge, neue Bauteile und selbstständige technische Einheiten anwendbar werden, sollten daher folgende Richtlinien aufgehoben werden:
- Richtlinie 70/221/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Kraftstoffbehälter und den Unterfahrerschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern <sup>(3)</sup>,
  - Richtlinie 70/222/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Anbringungsstellen und die Anbringung der amtlichen Kennzeichen an der Rückseite von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern <sup>(4)</sup>,
  - Richtlinie 70/311/EWG des Rates vom 8. Juni 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Lenkanlagen für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger <sup>(5)</sup>,
  - Richtlinie 70/387/EWG des Rates vom 27. Juli 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Türen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern <sup>(6)</sup>,
  - Richtlinie 70/388/EWG des Rates vom 27. Juli 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Vorrichtungen für Schallzeichen von Kraftfahrzeugen <sup>(7)</sup>,
  - Richtlinie 71/320/EWG des Rates vom 26. Juli 1971 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bremsanlagen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern <sup>(8)</sup>,
  - Richtlinie 72/245/EWG des Rates vom 20. Juni 1972 über die Funkentstörung von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung <sup>(9)</sup>,
  - Richtlinie 74/60/EWG des Rates vom 17. Dezember 1973 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Innenausstattung der Kraftfahrzeuge <sup>(10)</sup>,

<sup>(1)</sup> ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1.

<sup>(3)</sup> ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 23.

<sup>(4)</sup> ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 25.

<sup>(5)</sup> ABl. L 133 vom 18.6.1970, S. 10.

<sup>(6)</sup> ABl. L 176 vom 10.8.1970, S. 5.

<sup>(7)</sup> ABl. L 176 vom 10.8.1970, S. 12.

<sup>(8)</sup> ABl. L 202 vom 6.9.1971, S. 37.

<sup>(9)</sup> ABl. L 152 vom 6.7.1972, S. 15.

<sup>(10)</sup> ABl. L 38 vom 11.2.1974, S. 2.

- Richtlinie 74/61/EWG des Rates vom 17. Dezember 1973 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Sicherheitseinrichtung gegen unbefugte Benützung von Kraftfahrzeugen <sup>(1)</sup>,
- Richtlinie 74/297/EWG des Rates vom 4. Juni 1974 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Innenausstattung von Kraftfahrzeugen (Verhalten der Lenkanlage bei Unfallstößen) <sup>(2)</sup>,
- Richtlinie 74/408/EWG des Rates vom 22. Juli 1974 über die Innenausstattung der Kraftfahrzeuge (Widerstandsfähigkeit der Sitze und ihrer Verankerung) <sup>(3)</sup>,
- Richtlinie 74/483/EWG des Rates vom 17. September 1974 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die vorstehenden Außenkanten bei Kraftfahrzeugen <sup>(4)</sup>,
- Richtlinie 75/443/EWG des Rates vom 26. Juni 1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Rückwärtsgang und das Geschwindigkeitsmessgerät in Kraftfahrzeugen <sup>(5)</sup>,
- Richtlinie 76/114/EWG des Rates vom 18. Dezember 1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Schilder, vorgeschriebene Angaben, deren Lage und Anbringungsart an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern <sup>(6)</sup>,
- Richtlinie 76/115/EWG des Rates vom 18. Dezember 1975 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Verankerungen der Sicherheitsgurte in Kraftfahrzeugen <sup>(7)</sup>,
- Richtlinie 76/756/EWG des Rates vom 27. Juli 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger <sup>(8)</sup>,
- Richtlinie 76/757/EWG des Rates vom 27. Juli 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Rückstrahler für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger <sup>(9)</sup>,
- Richtlinie 76/758/EWG des Rates vom 27. Juli 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Umrissleuchten, Begrenzungsleuchten, Schlussleuchten und Bremsleuchten für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger <sup>(10)</sup>,
- Richtlinie 76/759/EWG des Rates vom 27. Juli 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Fahrtrichtungsanzeiger für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger <sup>(11)</sup>,
- Richtlinie 76/760/EWG des Rates vom 27. Juli 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Beleuchtungseinrichtungen für das hintere Kennzeichen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern <sup>(12)</sup>,
- Richtlinie 76/761/EWG des Rates vom 27. Juli 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Kraftfahrzeugscheinwerfer für Fernlicht und/oder Abblendlicht sowie über Glühlampen für diese Scheinwerfer <sup>(13)</sup>,
- Richtlinie 76/762/EWG des Rates vom 27. Juli 1976 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Nebelscheinwerfer für Kraftfahrzeuge und über Glühlampen für diese Scheinwerfer <sup>(14)</sup>,
- Richtlinie 77/389/EWG des Rates vom 17. Mai 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Abschleppeinrichtungen an Kraftfahrzeugen <sup>(15)</sup>,
- Richtlinie 77/538/EWG des Rates vom 28. Juni 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Nebelschlussleuchten für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger <sup>(16)</sup>,
- Richtlinie 77/539/EWG des Rates vom 28. Juni 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Rückfahrscheinwerfer für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger <sup>(17)</sup>,
- Richtlinie 77/540/EWG des Rates vom 28. Juni 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Parkleuchten für Kraftfahrzeuge <sup>(18)</sup>,

<sup>(1)</sup> ABl. L 38 vom 11.2.1974, S. 22.

<sup>(2)</sup> ABl. L 165 vom 20.6.1974, S. 16.

<sup>(3)</sup> ABl. L 221 vom 12.8.1974, S. 1.

<sup>(4)</sup> ABl. L 266 vom 2.10.1974, S. 4.

<sup>(5)</sup> ABl. L 196 vom 26.7.1975, S. 1.

<sup>(6)</sup> ABl. L 24 vom 30.1.1976, S. 1.

<sup>(7)</sup> ABl. L 24 vom 30.1.1976, S. 6.

<sup>(8)</sup> ABl. L 262 vom 27.9.1976, S. 1.

<sup>(9)</sup> ABl. L 262 vom 27.9.1976, S. 32.

<sup>(10)</sup> ABl. L 262 vom 27.9.1976, S. 54.

<sup>(11)</sup> ABl. L 262 vom 27.9.1976, S. 71.

<sup>(12)</sup> ABl. L 262 vom 27.9.1976, S. 85.

<sup>(13)</sup> ABl. L 262 vom 27.9.1976, S. 96.

<sup>(14)</sup> ABl. L 262 vom 27.9.1976, S. 122.

<sup>(15)</sup> ABl. L 145 vom 13.6.1977, S. 41.

<sup>(16)</sup> ABl. L 220 vom 29.8.1977, S. 60.

<sup>(17)</sup> ABl. L 220 vom 29.8.1977, S. 72.

<sup>(18)</sup> ABl. L 220 vom 29.8.1977, S. 83.

- Richtlinie 77/541/EWG des Rates vom 28. Juni 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sicherheitsgurte und Haltesysteme für Kraftfahrzeuge <sup>(1)</sup>,
- Richtlinie 77/649/EWG des Rates vom 27. September 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über das Sichtfeld der Fahrer von Kraftfahrzeugen <sup>(2)</sup>,
- Richtlinie 78/316/EWG des Rates vom 21. Dezember 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Innenausstattung der Kraftfahrzeuge (Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Kontrollleuchten und Anzeiger) <sup>(3)</sup>,
- Richtlinie 78/317/EWG des Rates vom 21. Dezember 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Entfrosts- und Trocknungsanlagen für die verglasten Flächen von Kraftfahrzeugen <sup>(4)</sup>,
- Richtlinie 78/318/EWG des Rates vom 21. Dezember 1977 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Scheibenwischer und Scheibenwascher von Kraftfahrzeugen <sup>(5)</sup>,
- Richtlinie 78/549/EWG des Rates vom 12. Juni 1978 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Radabdeckungen von Kraftfahrzeugen <sup>(6)</sup>,
- Richtlinie 78/932/EWG des Rates vom 16. Oktober 1978 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Kopfstützen für Sitze von Kraftfahrzeugen <sup>(7)</sup>,
- Richtlinie 89/297/EWG des Rates vom 13. April 1989 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über seitliche Schutzvorrichtungen (Seitenschutz) bestimmter Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger <sup>(8)</sup>,
- Richtlinie 91/226/EWG des Rates vom 27. März 1991 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Spritzschutzsysteme an bestimmten Klassen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern <sup>(9)</sup>,
- Richtlinie 92/21/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Massen und Abmessungen von Kraftfahrzeugen der Klasse M<sub>1</sub> <sup>(10)</sup>,
- Richtlinie 92/22/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Sicherheitsscheiben und Werkstoffe für Windschutzscheiben in Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern <sup>(11)</sup>,
- Richtlinie 92/23/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und über ihre Montage <sup>(12)</sup>,
- Richtlinie 92/24/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen und vergleichbare Geschwindigkeitsbegrenzungssysteme für bestimmte Kraftfahrzeugklassen <sup>(13)</sup>,
- Richtlinie 92/114/EWG des Rates vom 17. Dezember 1992 über die vorstehenden Außenkanten vor der Führerhausrückwand von Kraftfahrzeugen der Klasse N <sup>(14)</sup>,
- Richtlinie 94/20/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 1994 über mechanische Verbindungseinrichtungen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie ihre Anbringung an diesen Fahrzeugen <sup>(15)</sup>,
- Richtlinie 95/28/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 über das Brennverhalten von Werkstoffen der Innenausstattung bestimmter Kraftfahrzeugklassen <sup>(16)</sup>,
- Richtlinie 96/27/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Mai 1996 über den Schutz der Kraftfahrzeuginsassen beim Seitenaufprall und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG <sup>(17)</sup>,
- Richtlinie 96/79/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über den Schutz der Kraftfahrzeuginsassen beim Frontalaufprall und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG <sup>(18)</sup>,
- Richtlinie 97/27/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 1997 über die Massen und Abmessungen bestimmter Klassen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG <sup>(19)</sup>,

<sup>(1)</sup> ABl. L 220 vom 29.8.1977, S. 95.

<sup>(2)</sup> ABl. L 267 vom 19.10.1977, S. 1.

<sup>(3)</sup> ABl. L 81 vom 28.3.1978, S. 3.

<sup>(4)</sup> ABl. L 81 vom 28.3.1978, S. 27.

<sup>(5)</sup> ABl. L 81 vom 28.3.1978, S. 49.

<sup>(6)</sup> ABl. L 168 vom 26.6.1978, S. 45.

<sup>(7)</sup> ABl. L 325 vom 20.11.1978, S. 1.

<sup>(8)</sup> ABl. L 124 vom 5.5.1989, S. 1.

<sup>(9)</sup> ABl. L 103 vom 23.4.1991, S. 5.

<sup>(10)</sup> ABl. L 129 vom 14.5.1992, S. 1.

<sup>(11)</sup> ABl. L 129 vom 14.5.1992, S. 11.

<sup>(12)</sup> ABl. L 129 vom 14.5.1992, S. 95.

<sup>(13)</sup> ABl. L 129 vom 14.5.1992, S. 154.

<sup>(14)</sup> ABl. L 409 vom 31.12.1992, S. 17.

<sup>(15)</sup> ABl. L 195 vom 29.7.1994, S. 1.

<sup>(16)</sup> ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 1.

<sup>(17)</sup> ABl. L 169 vom 8.7.1996, S. 1.

<sup>(18)</sup> ABl. L 18 vom 21.1.1997, S. 7.

<sup>(19)</sup> ABl. L 233 vom 25.8.1997, S. 1.

- Richtlinie 98/91/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 1998 über Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeughänger, die zur Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße bestimmt sind, und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeughänger <sup>(1)</sup>,
- Richtlinie 2000/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den vorderen Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates <sup>(2)</sup>,
- Richtlinie 2001/56/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. September 2001 über Heizanlagen für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeughänger und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 78/548/EWG des Rates <sup>(3)</sup>,
- Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG <sup>(4)</sup>,
- Richtlinie 2003/97/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. November 2003 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Typgenehmigung von Einrichtungen für indirekte Sicht und von mit solchen Einrichtungen ausgestatteten Fahrzeugen sowie zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG und zur Aufhebung der Richtlinie 71/127/EWG <sup>(5)</sup>.

(34) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Verwirklichung des Binnenmarkts durch Einführung einheitlicher technischer Anforderungen an die Sicherheit und die Umwelteigenschaften von Kraftfahrzeugen und Reifen, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen ihres Umfangs besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Zieles erforderliche Maß hinaus —

<sup>(1)</sup> ABl. L 11 vom 16.1.1999, S. 25.

<sup>(2)</sup> ABl. L 203 vom 10.8.2000, S. 9.

<sup>(3)</sup> ABl. L 292 vom 9.11.2001, S. 21.

<sup>(4)</sup> ABl. L 42 vom 13.2.2002, S. 1.

<sup>(5)</sup> ABl. L 25 vom 29.1.2004, S. 1.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### KAPITEL I

### GEGENSTAND, GELTUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

#### Artikel 1

##### Gegenstand

Diese Verordnung legt Anforderungen fest

1. für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeughängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Sicherheit,
2. für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen im Zusammenhang mit Reifendrucküberwachungssystemen hinsichtlich ihrer Sicherheit, Kraftstoffeffizienz und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie im Zusammenhang mit Gangwechsellanzeigern hinsichtlich ihrer Kraftstoffeffizienz und CO<sub>2</sub>-Emissionen und
3. für die Typgenehmigung von neu hergestellten Reifen hinsichtlich ihrer Sicherheit, ihres Rollwiderstands und ihres Rollgeräuschs.

#### Artikel 2

##### Geltungsbereich

Diese Verordnung gilt nach Maßgabe ihrer Artikel 5 bis 12 für Fahrzeuge der Klassen M, N und O im Sinne von Anhang II Teil A der Richtlinie 2007/46/EG und Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.

#### Artikel 3

##### Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 3 der Richtlinie 2007/46/EG.

Darüber hinaus bezeichnet der Ausdruck

1. „elektronisches Stabilitätsprogramm“ ein elektronisches Regelsystem zur fahrdynamischen Stabilisierung des Fahrzeugs;
2. „Fahrzeug der Klasse I M<sub>2</sub> oder M<sub>3</sub>“ ein Fahrzeug der Klasse M<sub>2</sub> oder M<sub>3</sub> mit einer zulässigen Personenzahl von mehr als 22 Personen ohne den Fahrer, das so konstruiert ist, dass Bereiche für Stehplätze vorgesehen werden, um ein häufiges Ein- und Aussteigen der Fahrgäste zu ermöglichen;
3. „Fahrzeug der Klasse A M<sub>2</sub> oder M<sub>3</sub>“ ein Fahrzeug der Klasse M<sub>2</sub> oder M<sub>3</sub> mit einer zulässigen Personenzahl von maximal 22 Personen ohne den Fahrer, das so konstruiert ist, dass stehende Fahrgäste befördert werden können, und das über Sitz- und Stehplätze verfügt;
4. „Spurhaltewarnsystem“ ein System, das den Fahrer warnt, wenn das Fahrzeug ungewollt seine Fahrspur verlässt;

5. „Notbrems-Assistenzsystem“ ein System, das eine Gefahrensituation selbstständig erkennt und das Abbremsen des Fahrzeugs veranlassen kann, um einen Zusammenstoß zu verhindern oder abzumildern;
6. „Tragfähigkeitskennzahl“ eine oder zwei Zahlen, die die Reifentragfähigkeit bei Einfachbereifung oder Einfach- und Zwillingsbereifung bei der der Geschwindigkeitskategorie entsprechenden Geschwindigkeit unter den vom Hersteller vorgesehenen Einsatzbedingungen angeben;
7. „Reifendrucküberwachungssystem“ ein im Fahrzeug eingebautes System, das den Reifendruck oder seine Veränderung über der Zeit erfasst und bei fahrendem Fahrzeug entsprechende Informationen an den Fahrer übermittelt;
8. „Spezialreifen“ einen Reifen für gemischten Straßen- und Geländeeinsatz oder für andere besondere Einsatzzwecke;
9. „Reifen für den harten Geländeeinsatz“ einen Spezialreifen, der vor allem unter extremen Geländebedingungen zum Einsatz kommt;
10. „verstärkter Reifen“ oder „Extra-Load-Reifen“ einen C1-Luftreifen, bei dem die Reifenkarkasse für eine höhere Last ausgelegt ist als beim entsprechenden Standardreifen;
11. „M + S-Reifen“ einen Reifen, dessen Laufflächenprofil, Laufflächenmischung oder Aufbau in erster Linie darauf ausgelegt ist, gegenüber einem Normalreifen bessere Fahr- und Traktionseigenschaften auf Schnee zu erzielen;
12. „T-Notradreifen“ einen Notreifen, der für den Betrieb mit höheren Drücken als den für Standardreifen und verstärkte Reifen festgelegten Drücken ausgelegt ist;
13. „Traktionsreifen“ einen Reifen der Klasse C2 oder C3 mit der Aufschrift „M + S“ oder „M.S“ oder „M&S“, der für die angetriebene(n) Achse(n) des Fahrzeugs bestimmt ist;
14. „ungeschützter Verkehrsteilnehmer“ einen Fußgänger, Radfahrer oder Motorradfahrer;
15. „Gangwechselanzeiger“ ein optisches Signal, das anzeigt, wenn der Fahrer den Gang wechseln sollte;
16. „Handschaltgetriebe“ ein Schaltgetriebe, bei dem ein Wechsel zwischen den einzelnen Gängen unabhängig von der konstruktiven Umsetzung immer vom Fahrer vorgenommen werden muss; diese Definition erstreckt sich nicht auf Systeme, bei denen der Fahrer lediglich bestimmte Schaltvorgänge vorwählen oder die Anzahl der zum Fahren verfügbaren Gänge reduzieren kann, und bei denen die eigentlichen Schaltvorgänge unabhängig vom Fahrer anhand bestimmter Fahrsituationen erfolgen.

## KAPITEL II

### PFLICHTEN DER HERSTELLER

#### Artikel 4

#### Allgemeine Pflichten

- (1) Die Hersteller weisen nach, dass alle von ihnen hergestellten neuen Fahrzeuge, die in der Gemeinschaft verkauft, zugelassen

oder in Betrieb genommen werden, gemäß dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen typgenehmigt sind.

(2) Die Hersteller können wählen, ob sie die Typgenehmigung für alle Systeme und den Einbau aller Bauteile und selbstständiger technischer Einheiten gemäß dieser Verordnung beantragen, oder die Typgenehmigung für ein oder mehrere Systeme und den Einbau eines oder mehrerer Bauteile und einer oder mehrerer selbstständiger technischer Einheiten gemäß dieser Verordnung. Eine Typgenehmigung im Einklang mit den UN/ECE-Regelungen gemäß Anhang IV wird als EG-Typgenehmigung im Sinne dieser Verordnung und ihrer Durchführungsmaßnahmen betrachtet.

(3) Die Hersteller weisen nach, dass alle neuen von ihnen hergestellten Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten, die in der Gemeinschaft verkauft oder in Betrieb genommen werden, nach dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen typgenehmigt sind.

#### Artikel 5

#### Allgemeine Vorschriften und Prüfungen

(1) Die Hersteller stellen sicher, dass Fahrzeuge so konstruiert, gefertigt und zusammengebaut sind, dass die Gefahr von Verletzungen der Fahrzeuginsassen und anderer Verkehrsteilnehmer möglichst gering ist.

(2) Die Hersteller stellen sicher, dass Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten den einschlägigen Vorschriften dieser Verordnung und ihrer Durchführungsmaßnahmen entsprechen, einschließlich der Vorschriften über

- a) die Festigkeit der Fahrzeugstruktur, einschließlich Aufprallversuche,
- b) Systeme zur Unterstützung der Kontrolle des Fahrers über das Fahrzeug, einschließlich Systeme für Lenkung und Bremsen sowie elektronische Fahrdynamik-Regelsysteme,
- c) Systeme, die dem Fahrer Sicht auf die Straße ermöglichen und ihn über den Zustand des Fahrzeugs und die Beschaffenheit des Fahrzeugumfelds informieren, einschließlich Scheiben, Spiegel und Fahrerinformationssysteme,
- d) Beleuchtungseinrichtungen,
- e) den Schutz der Fahrzeuginsassen, einschließlich Innenausstattung, Kopfstützen, Sicherheitsgurte, „ISOFIX“-Verankerungen oder eingebaute Kinder-Rückhaltevorrichtungen und Fahrzeurtüren,
- f) die Fahrzeugaußenseite und Zubehörteile,
- g) die elektromagnetische Verträglichkeit,



- h) akustische Warneinrichtungen,
- i) Heizanlagen,
- j) Sicherungen gegen unbefugte Benutzung,
- k) Fahrzeug-Identifizierungssysteme,
- l) Massen und Abmessungen,
- m) elektrische Sicherheit,
- n) Gangwechsellanzeiger.

(3) Die Vorschriften der Absätze 1 und 2 gelten für Fahrzeuge und Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten nach Maßgabe des Anhangs I.

#### Artikel 6

##### **Besondere Vorschriften für bestimmte Fahrzeuge der Klassen N und O**

(1) Für Fahrzeuge der Klassen N und O gelten neben den Vorschriften der Artikel 5, 8, 9, 10 und 12 und ihrer Durchführungsmaßnahmen gegebenenfalls auch die Vorschriften der Absätze 2 bis 5 dieses Artikels und ihrer Durchführungsmaßnahmen.

(2) Fahrzeuge der Klassen N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub> müssen so gefertigt sein, dass bei Frontalaufprall eines anderen Fahrzeugs die Verletzungsgefahr für die Fahrzeuginsassen infolge Unterfahrens möglichst gering ist.

(3) Fahrzeuge der Klassen N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> und O<sub>4</sub> müssen so gefertigt sein, dass bei seitlichem Aufprall eines ungeschützten Verkehrsteilnehmers die Verletzungsgefahr für den ungeschützten Verkehrsteilnehmer infolge Unterfahrens möglichst gering ist.

(4) Die Fahrerkabine oder die Fahrgastzelle muss so formstabil sein, dass sie den Insassen bei einem Aufprall Schutz bietet, wobei UN/ECE-Regelung Nr. 29 berücksichtigt werden muss.

(5) Fahrzeuge der Klassen N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> und O<sub>4</sub> müssen so gefertigt sein, dass die von ihnen verursachte Gischt die Sicht von Fahrern anderer Fahrzeuge möglichst wenig beeinträchtigt.

#### Artikel 7

##### **Besondere Vorschriften für Fahrzeuge der Klassen M<sub>2</sub> und M<sub>3</sub>**

(1) Für Fahrzeuge der Klassen M<sub>2</sub> und M<sub>3</sub> gelten neben den Vorschriften der Artikel 5, 8, 9, 10 und 12 und ihrer Durch-

führungsmaßnahmen auch die Vorschriften der Absätze 2 bis 5 dieses Artikels und ihrer Durchführungsmaßnahmen.

(2) Die Zahl der Sitz-, Steh- und Rollstuhlplätze eines Fahrzeugs muss dessen Masse, Größe und Gestaltung angemessen sein.

(3) Fahrzeugaufbauten müssen so konstruiert und gefertigt sein, dass das Fahrzeug auch bei voller Beladung sicher und stabil fährt. An Fahrzeugen sind Vorkehrungen für einen sicheren Ein- und Ausstieg, insbesondere im Notfall, zu treffen.

(4) Fahrzeuge der Klasse I müssen für Personen mit eingeschränkter Mobilität einschließlich Rollstuhlfahrer zugänglich sein.

(5) Die im Innenraum von Omnibussen verwendeten Materialien müssen so weit wie möglich nicht entflammbar oder zumindest feuerhemmend sein, damit die Fahrgäste bei einem Brand das Fahrzeug rechtzeitig verlassen können.

#### Artikel 8

##### **Klassifizierung von Reifen**

(1) Reifen werden in folgende Klassen unterteilt:

a) Reifen der Klasse C1 — vornehmlich für Fahrzeuge der Klassen M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, O<sub>1</sub> und O<sub>2</sub> bestimmte Reifen,

b) Reifen der Klasse C2 — vornehmlich für Fahrzeuge der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N, O<sub>3</sub> und O<sub>4</sub> bestimmte Reifen mit einer Tragfähigkeitskennzahl für Einfachbereifung ≤ 121 und der Geschwindigkeitskategorie ≥ „N“,

c) Reifen der Klasse C3 — vornehmlich für Fahrzeuge der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N, O<sub>3</sub> und O<sub>4</sub> bestimmte Reifen mit einer der folgenden Tragfähigkeitskennzahlen:

i) Tragfähigkeitskennzahl für Einfachbereifung ≤ 121 und der Geschwindigkeitskategorie ≤ „M“,

ii) Tragfähigkeitskennzahl für Einfachbereifung ≥ 122.

Ein Reifen kann in mehrere Klassen eingestuft werden, wenn er alle für die jeweiligen Klassen einschlägigen Anforderungen erfüllt.

(2) Es gilt die in den UN/ECE-Regelungen Nr. 30 und 54 enthaltene Liste der Tragfähigkeitskennzahlen und der ihnen zugeordneten Höchstlasten.

### Artikel 9

#### **Besondere Vorschriften für Fahrzeugreifen, die Montage von Reifen und Systeme zur Überwachung des Reifendrucks**

- (1) Alle zur Ausrüstung eines Fahrzeugs gehörigen Reifen einschließlich eventuell vorhandener Reservereifen müssen für die Verwendung an diesem Fahrzeug geeignet sein, insbesondere hinsichtlich ihrer Abmessungen, ihrer zulässigen Geschwindigkeit und ihrer Tragfähigkeit.
- (2) Fahrzeuge der Klasse  $M_1$  müssen mit einem präzisen System zur Überwachung des Reifendrucks ausgerüstet sein, das den Fahrer im Fahrzeug im Interesse eines optimalen Kraftstoffverbrauchs und der Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr warnt, wenn es in einem Reifen zu einem Druckverlust kommt. Entsprechende Grenzwerte in den technischen Spezifikationen werden hierzu festgelegt, die darüber hinaus einen technologieneutralen und kosteneffizienten Ansatz bei der Entwicklung von präzisen Systemen zur Überwachung des Reifendrucks ermöglichen.
- (3) Alle Reifen der Klasse C 1 müssen die in Anhang II Teil A genannten Anforderungen an die Nasshaftung erfüllen.
- (4) Alle Reifen müssen die in Anhang II Teil B genannten Anforderungen an den Rollwiderstand erfüllen.
- (5) Alle Reifen müssen die in Anhang II Teil C genannten Anforderungen an das Rollgeräusch erfüllen.
- (6) Die Absätze 3, 4 und 5 gelten nicht für
- Reifen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von weniger als 80 km/h,
  - Reifen für Felgen mit einem Nenndurchmesser  $\leq 254$  mm oder  $\geq 635$  mm,
  - T-Notradreifen,
  - Reifen, die ausschließlich für die Montage an Fahrzeugen bestimmt sind, deren Erstzulassung vor dem 1. Oktober 1990 erfolgte,
  - Reifen mit Zusatzeinrichtungen zur Verbesserung der Traktion.
- (7) Die in Anhang II Teile B und C genannten Anforderungen in Bezug auf Rollwiderstand und Rollgeräusch gelten nicht für Reifen für den harten Geländeeinsatz.

### Artikel 10

#### **Fahrerassistenzsysteme**

- (1) Vorbehaltlich der Befreiungen gemäß Artikel 14 Absatz 3 Buchstabe a müssen Fahrzeuge der Klassen  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  und  $N_3$  mit einem Notbrems-Assistenzsystem ausgerüstet sein, das den Vorschriften dieser Verordnung und ihrer Durchführungsmaßnahmen entspricht.

- (2) Vorbehaltlich der Befreiungen gemäß Artikel 14 Absatz 3 Buchstabe a müssen Fahrzeuge der Klassen  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  und  $N_3$  mit einem Spurhaltewarnsystem ausgerüstet sein, das den Vorschriften dieser Verordnung und ihrer Durchführungsmaßnahmen entspricht.

### Artikel 11

#### **Gangwechselanzeiger**

Fahrzeuge der Klasse  $M_1$  mit einer Bezugsmasse von bis zu 2 610 kg und Fahrzeuge, deren Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wird und die mit einem Handschaltgetriebe ausgerüstet sind, müssen mit Gangwechselanzeigern ausgerüstet werden, die den Vorschriften dieser Verordnung und ihrer Durchführungsmaßnahmen entsprechen.

### Artikel 12

#### **Elektronische Fahrdynamik-Regelsysteme**

- (1) Fahrzeuge der Klassen  $M_1$  und  $N_1$  müssen mit einem elektronischen Fahrdynamik-Regelsystem ausgerüstet werden, das den Vorschriften dieser Verordnung und ihrer Durchführungsmaßnahmen entspricht.
- (2) Mit Ausnahme von Geländefahrzeugen gemäß Anhang II Teil A Nummern 4.2 und 4.3 der Richtlinie 2007/46/EG müssen folgende Fahrzeuge mit einem elektronischen Fahrdynamik-Regelsystem ausgerüstet werden, das den Vorschriften dieser Verordnung und ihrer Durchführungsmaßnahmen entspricht:
- Fahrzeuge der Klassen  $M_2$  und  $M_3$ , außer Fahrzeuge mit mehr als drei Achsen, Gelenkbusse und Busse der Klassen I oder A,
  - Fahrzeuge der Klassen  $N_2$  und  $N_3$ , außer Fahrzeuge mit mehr als drei Achsen, Sattelzugmaschinen mit einer Gesamtmasse zwischen 3,5 und 7,5 t und Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gemäß Anhang II Teil A Nummern 5.7 und 5.8 der Richtlinie 2007/46/EG,
  - Fahrzeuge der Klassen  $O_3$  und  $O_4$ , die über eine Luftfederung verfügen, außer Fahrzeuge mit mehr als drei Achsen, Anhänger für Schwerlasttransporte und Anhänger mit Bereichen für stehende Fahrgäste.

### KAPITEL III

#### **PFLICHTEN DER MITGLIEDSTAATEN**

### Artikel 13

#### **Typgenehmigung von Fahrzeugen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten**

- (1) Ab dem 1. November 2011 versagen die nationalen Behörden aus Gründen, die elektronische Fahrdynamik-Regelsysteme betreffen, die EG-Typgenehmigung und die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für neue Typen von Fahrzeugen der Klassen  $M_1$  und  $N_1$ , wenn sie dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen.

Nach den Umsetzungsdaten gemäß Anhang V Tabelle 1 versagen die nationalen Behörden aus Gründen, die elektronische Fahrdynamik-Regelsysteme betreffen, die EG-Typgenehmigung und die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für neue Typen von Fahrzeugen der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> und O<sub>4</sub>, wenn sie dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen.

(2) Ab dem 1. November 2012 versagen die nationalen Behörden aus Gründen, die sich auf die Bestimmungen der Artikel 5 bis 8, Artikel 9 Absatz 2 und Artikel 11 für die Sicherheit von Fahrzeugen und für Reifen beziehen,

- a) die EG-Typgenehmigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für neue Typen von Fahrzeugen der in diesen Artikeln und den dazu erlassenen Durchführungsmaßnahmen genannten Klassen, wenn die Fahrzeuge dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen, und
- b) die EG-Typgenehmigung für Bauteile oder selbstständige technische Einheiten für neue Typen von Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, wenn die Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen.

(3) Ab dem 1. November 2012 versagen die nationalen Behörden aus Gründen, die sich auf die Bestimmungen für Reifen gemäß Artikel 9 Absätze 1 und 3 bis 7 und Anhang II beziehen, ausgenommen die Rollwiderstandsgrenzwerte in Anhang II Teil B Tabelle 2, die EG-Typgenehmigung für Bauteile oder selbstständige technische Einheiten für neue Typen von Reifen, wenn sie dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen.

Ab dem 1. November 2013 versagen die nationalen Behörden aus Gründen, die sich auf die Bestimmungen für Reifen gemäß Artikel 9 Absätze 1 und 3 bis 7 und Anhang II beziehen, ausgenommen die Rollwiderstandsgrenzwerte in Anhang II Teil B Tabelle 2, die EG-Typgenehmigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für neue Typen von Fahrzeugen der Klassen M, N und O, wenn sie dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen.

(4) Nach den Umsetzungsdaten gemäß Anhang V Tabelle 2 betrachten die nationalen Behörden aus Gründen, die die elektronischen Fahrdynamik-Regelsysteme betreffen, Übereinstimmungsbescheinigungen für neue Fahrzeuge der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> und O<sub>4</sub> als nicht mehr ungültig im Sinne des Artikels 26 der Richtlinie 2007/46/EG und untersagen die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge, wenn die Fahrzeuge dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen.

(5) Ab dem 1. November 2014 und aus Gründen, die sich auf die Bestimmungen der Artikel 5, 6, 7 und 8, Artikel 9 Absätze 1 bis 4, Artikel 11, Artikel 12 Absatz 1 und Anhang II Teile A und B für die Sicherheit von Fahrzeugen und für Reifen, ausgenommen die in Anhang II Teil B Tabelle 2 genannten Rollwiderstandsgrenzwerte für Reifen der Klasse C3, beziehen,

a) betrachten die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für neue Fahrzeuge der in diesen Artikeln genannten Klassen als nicht mehr gültig im Sinne des Artikels 26 der Richtlinie 2007/46/EG und untersagen die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge, wenn die Fahrzeuge dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen, und

b) untersagen die nationalen Behörden den Verkauf und die Inbetriebnahme von für diese Fahrzeuge bestimmten neuen Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten, wenn die Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen.

(6) Ab dem 1. November 2016 und aus Gründen, die sich auf das Rollgeräusch der Reifen beziehen, und bei Reifen der Klasse C3 auch aus Gründen, die sich auf den Rollwiderstand, ausgenommen die in Anhang II Teil B Tabelle 2 genannten Rollwiderstandsgrenzwerte, beziehen,

a) betrachten die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für neue Fahrzeuge der Klassen M, N und O als nicht mehr gültig im Sinne des Artikels 26 der Richtlinie 2007/46/EG und untersagen die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge, wenn die Fahrzeuge dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen, und

b) untersagen die nationalen Behörden den Verkauf und die Inbetriebnahme von für diese Fahrzeuge bestimmten neuen Reifen, wenn die Reifen dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen.

(7) Ab dem 1. November 2016 versagen die die nationalen Behörden aus Gründen, die sich auf den Rollwiderstand der Reifen beziehen, die EG-Typgenehmigung für Bauteile oder selbstständige technische Einheiten für neue Typen von Reifen, die den in Anhang II Teil B Tabelle 2 genannten Rollwiderstandsgrenzwerten nicht entsprechen.

(8) Ab dem 1. November 2017 versagen die nationalen Behörden aus Gründen, die sich auf den Rollwiderstand der Reifen beziehen, die EG-Typgenehmigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für neue Fahrzeuge der Klassen M, N und O, wenn die Fahrzeuge den in Anhang II Teil B Tabelle 2 genannten Rollwiderstandsgrenzwerten nicht entsprechen.

(9) Ab dem 1. November 2018

a) betrachten die nationalen Behörden aus Gründen, die sich auf die Grenzwerte für den Rollwiderstand von Reifen der Klassen C1 und C2 gemäß Anhang II Teil B Tabelle 2 beziehen, Übereinstimmungsbescheinigungen für neue Fahrzeuge der Klassen M, N und O als nicht mehr gültig im Sinne des Artikels 26 der Richtlinie 2007/46/EG und untersagen die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge, wenn die Fahrzeuge dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen, und

b) untersagen die nationalen Behörden den Verkauf und die Inbetriebnahme von für diese Fahrzeuge bestimmten neuen Reifen, wenn die Reifen den Rollwiderstandsgrenzwerten gemäß Anhang II Teil B Tabelle 2 nicht entsprechen.

(10) Ab dem 1. November 2020

a) betrachten die nationalen Behörden aus Gründen, die sich auf die Grenzwerte für den Rollwiderstand von Reifen der Klasse C3 gemäß Anhang II Teil B Tabelle 2 beziehen, Übereinstimmungsbescheinigungen für neue Fahrzeuge der Klassen M, N und O als nicht mehr gültig im Sinne des Artikels 26 der Richtlinie 2007/46/EG und untersagen die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge, wenn die Fahrzeuge dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen, und

b) untersagen die nationalen Behörden den Verkauf und die Inbetriebnahme von für diese Fahrzeuge bestimmten neuen Reifen, wenn die Reifen den Rollwiderstandsgrenzwerten gemäß Anhang II Teil B Tabelle 2 nicht entsprechen.

(11) Reifen der Klassen C1, C2 und C3, die vor den in den in den Absätzen 5, 6, 9 und 10 genannten Zeitpunkten hergestellt wurden und den Vorschriften des Anhangs II nicht entsprechen, dürfen nach diesen Zeitpunkten noch in einem Zeitraum von höchstens 30 Monaten verkauft werden.

(12) Ab dem 1. November 2013 versagen die nationalen Behörden aus Gründen, die sich auf die Bestimmungen des Artikels 10 für die Sicherheit von Fahrzeugen beziehen, die EG-Typgenehmigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für neue Typen von Fahrzeugen der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub>, wenn die Fahrzeuge dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen.

(13) Ab dem 1. November 2015 betrachten die nationalen Behörden aus Gründen, die sich auf die Bestimmungen des Artikels 10 für die Sicherheit von Fahrzeugen beziehen, Übereinstimmungsbescheinigungen für neue Fahrzeuge der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub> als nicht mehr gültig im Sinne des Artikels 26 der Richtlinie 2007/46/EG und untersagen die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge, wenn die Fahrzeuge dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen.

(14) Die nationalen Behörden gestatten den Verkauf und die Inbetriebnahme von Fahrzeugen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten, die vor den in den Absätzen 1, 2 und 3 genannten Zeitpunkten typgenehmigt wurden, und erweitern die EG-Typgenehmigung weiterhin auf diese Fahrzeuge, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten nach den Bestimmungen des Rechtsakts, nach dem sie ursprünglich gestattet oder erteilt wurden, sofern die Anforderungen an die Fahrzeuge, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten nicht durch diese Verordnung und ihre Durchführungsmaßnahmen geändert oder um neue Anforderungen ergänzt worden sind.

Die nationalen Behörden gestatten den Verkauf und die Inbetriebnahme von Ersatzbauteilen und selbstständigen technischen Einheiten, die Ersatzteile sind — ausgenommen Ersatzreifen —, die für vor dem in den Absätzen 1, 2 und 3 genannten Zeitpunkten typgenehmigte Fahrzeuge bestimmt sind, und erweitern

die EG-Typgenehmigung weiterhin auf solche Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten nach den Bestimmungen des Rechtsakts, nach dem sie ursprünglich gestattet oder erteilt wurden.

(15) Unbeschadet der Absätze 1 bis 14 und nach Maßgabe der in Artikel 14 genannten Durchführungsmaßnahmen dürfen die nationalen Behörden nicht aus Gründen, die sich auf die Bestimmungen der Artikel 5 bis 12 für die Sicherheit von Fahrzeugen und für Reifen beziehen,

a) die EG-Typgenehmigung oder Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für einen neuen Fahrzeugtyp oder die EG-Typgenehmigung für Bauteile oder selbstständige technische Einheiten für einen neuen Typ eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit versagen, wenn der Hersteller einen entsprechenden Antrag stellt und das Fahrzeug, das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht, oder

b) die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme eines neuen Fahrzeugs oder den Verkauf oder die Inbetriebnahme eines neuen Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit untersagen, wenn der Hersteller einen entsprechenden Antrag stellt und das Fahrzeug, das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht.

#### KAPITEL IV

#### DURCHFÜHRUNG

##### Artikel 14

#### Durchführungsmaßnahmen

(1) Die Kommission erlässt folgende Durchführungsmaßnahmen:

a) ausführliche Regelungen zur Festlegung spezifischer Verfahren, Prüfungen und technischer Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten im Zusammenhang mit den Bestimmungen der Artikel 5 bis 12,

b) ausführliche Regelungen hinsichtlich der Sicherheitsvorschriften für Fahrzeuge, die zur innerstaatlichen oder zwischenstaatlichen Beförderung von Gefahrgut auf der Straße bestimmt sind, unter Berücksichtigung der UN/ECE-Regelung Nr. 105,

c) eine genauere Festlegung der physischen Merkmale und Leistungsanforderungen, die ein Reifen aufweisen muss, um als „Spezialreifen“, „Reifen für den harten Geländeeinsatz“, „verstärkter Reifen“, „Extra-Load-Reifen“, „M + S-Reifen“, „T-Notradreifen“ oder „Traktionsreifen“ gemäß Artikel 3 Absatz 2 Nummern 8 bis 13 zu gelten,

d) Änderungen der Grenzwerte für den Rollwiderstand und das Rollgeräusch gemäß Anhang II Teile B und C, sofern dies infolge der Änderungen der Prüfverfahren erforderlich ist, ohne dass dabei das Umweltschutzniveau gesenkt wird,

e) ausführliche Regelungen über das Verfahren zur Bestimmung von Rollgeräuschen gemäß Anhang II Teil C Nummer 1,

f) Änderungen von Anhang IV, um die UN/ECE-Regelungen aufzunehmen, die gemäß Artikel 4 Absatz 4 des Beschlusses 97/836/EG verbindlich sind.

(2) Die in Absatz 1 genannten Maßnahmen, mit Ausnahme der Maßnahmen hinsichtlich der Bestimmungen von Artikel 10, werden bis zum 31. Dezember 2010 erlassen.

Die Maßnahmen hinsichtlich der Bestimmungen von Artikel 10 werden bis zum 31. Dezember 2011 erlassen.

(3) Die Kommission kann folgende Durchführungsmaßnahmen erlassen:

a) Befreiungen bestimmter Fahrzeuge oder Klassen von Fahrzeugen der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub> von der Verpflichtung, diese Fahrzeuge gemäß Artikel 10 mit Fahrerassistenzsystemen auszustatten, wenn sich im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse und unter Berücksichtigung aller relevanten Sicherheitsaspekte herausstellt, dass eine Ausstattung mit diesen Systemen bei diesen Fahrzeugen oder Klassen von Fahrzeugen nicht zweckmäßig ist,

b) bis zum 31. Dezember 2010 auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse Maßnahmen zur Verkürzung der Frist gemäß Artikel 13 Absatz 11, die je nach Klasse oder Verwendungsort der betreffenden Reifen unterschiedlich ausfallen kann.

(4) Die in diesem Artikel genannten Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung, auch durch Ergänzung, werden nach dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

#### Artikel 15

##### Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem nach Artikel 40 Absatz 1 der Richtlinie 2007/46/EG eingesetzten Technischen Ausschuss — Kraftfahrzeuge (TCMV) unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

#### KAPITEL V

##### SCHLUSSBESTIMMUNGEN

#### Artikel 16

##### Sanktionen

(1) Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße der Hersteller gegen die Vorschriften dieser Verordnung und ihrer Durchführungsmaßnahmen Sanktionen fest und treffen die zu ihrer An-

wendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die von ihnen festgelegten Sanktionen bis zum 20. Februar 2011 oder gegebenenfalls spätestens 18 Monate nach dem Inkrafttreten der einschlägigen Durchführungsmaßnahmen mit und melden ihre späteren Änderungen unverzüglich.

(2) Zu den Verstößen, die Sanktionen nach sich ziehen, gehören:

a) falsche Angaben im Genehmigungs- oder Rückrufverfahren,

b) Fälschung von Ergebnissen der Typgenehmigungsprüfung,

c) Zurückhalten von Daten oder technischen Spezifikationen, die zu einem Rückruf oder zum Entzug der Typgenehmigung führen können.

#### Artikel 17

##### Berichterstattung

Bis zum 1. Dezember 2012 und danach alle drei Jahre legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, der gegebenenfalls Vorschläge zur Änderung dieser Verordnung oder anderer einschlägiger Rechtsakte der Gemeinschaft hinsichtlich der Aufnahme weiterer neuer Sicherheitsmerkmale umfasst.

#### Artikel 18

##### Änderung der Richtlinie 2007/46/EG

Die Anhänge IV, VI, XI und XV der Richtlinie 2007/46/EG werden gemäß dem Anhang III dieser Verordnung geändert.

#### Artikel 19

##### Aufgehobene Rechtsakte

(1) Die Richtlinien 70/221/EWG, 70/222/EWG, 70/311/EWG, 70/387/EWG, 70/388/EWG, 71/320/EWG, 72/245/EWG, 74/60/EWG, 74/61/EWG, 74/297/EWG, 74/408/EWG, 74/483/EWG, 75/443/EWG, 76/114/EWG, 76/115/EWG, 76/756/EWG, 76/757/EWG, 76/758/EWG, 76/759/EWG, 76/760/EWG, 76/761/EWG, 76/762/EWG, 77/389/EWG, 77/538/EWG, 77/539/EWG, 77/540/EWG, 77/541/EWG, 77/649/EWG, 78/316/EWG, 78/317/EWG, 78/318/EWG, 78/549/EWG, 78/932/EWG, 89/297/EWG, 91/226/EWG, 92/21/EWG, 92/22/EWG, 92/24/EWG, 92/114/EWG, 94/20/EG, 95/28/EG, 96/27/EG, 96/79/EG, 97/27/EG, 98/91/EG, 2000/40/EG, 2001/56/EG, 2001/85/EG und 2003/97/EG werden mit Wirkung vom 1. November 2014 aufgehoben.

(2) Die Richtlinie 92/23/EWG wird mit Wirkung vom 1. November 2017 aufgehoben.

(3) Verweisungen auf die aufgehobenen Richtlinien gelten als Verweisungen auf die vorliegende Verordnung.

*Artikel 20*

**Inkrafttreten**

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

Sie gilt ab dem 1. November 2011.

Artikel 13 Absatz 15, Artikel 14 sowie Anhang III Nummer 1 Buchstabe a Ziffer iii, Nummer 1 Buchstabe b Ziffern iii und iv, Nummer 2 Buchstabe c, Nummer 3 Buchstabe a Ziffer iii, Nummer 3 Buchstabe b Ziffer iii, Nummer 3 Buchstabe c Ziffer iii, Nummer 3 Buchstabe d Ziffer iii, Nummer 3 Buchstabe e

Ziffer iii und Nummer 3 Buchstabe f Ziffer i gelten ab dem 20. August 2009.

Anhang III Nummer 1 Buchstabe a Ziffer i, Nummer 1 Buchstabe b Ziffer i, Nummer 2 Buchstabe a, Nummer 3 Buchstabe a Ziffer i, Nummer 3 Buchstabe b Ziffer i, Nummer 3 Buchstabe c Ziffer i, Nummer 3 Buchstabe d Ziffer i, Nummer 3 Buchstabe e Ziffer i und Nummer 3 Buchstabe f Ziffer ii gelten ab dem 1. November 2014.

Anhang III Nummer 1 Buchstabe a Ziffer ii, Nummer 1 Buchstabe b Ziffer ii, Nummer 2 Buchstabe b, Nummer 3 Buchstabe a Ziffer ii, Nummer 3 Buchstabe b Ziffer ii, Nummer 3 Buchstabe c Ziffer ii, Nummer 3 Buchstabe d Ziffer ii, Nummer 3 Buchstabe e Ziffer ii und Nummer 4 gelten ab dem 1. November 2017.

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

Geschehen zu Brüssel am 13. Juli 2009.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

H.-G. PÖTTERING

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

E. ERLANDSSON



Genehmigungsgegenstand	Anwendungsbereich									
	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
Kennzeichnung der Betätigungseinrichtungen, Warn- und Kontrollleuchten	X	X	X	X	X	X				
Entfrostung/Trocknung	X	( <sup>1</sup> )	( <sup>1</sup> )	( <sup>1</sup> )	( <sup>1</sup> )	( <sup>1</sup> )				
Scheibenwischer/-wascher	X	( <sup>2</sup> )	( <sup>2</sup> )	( <sup>2</sup> )	( <sup>2</sup> )	( <sup>2</sup> )				
Heizung	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Radabdeckung	X									
Kopfstützen	X									
Seitliche Schutzvorrichtungen					X	X			X	X
Spritzschutzsystem					X	X			X	X
Sicherheitsglas	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Reifen	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen		X	X		X	X				
Massen und Abmessungen	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Führerhaus-Außenkanten				X	X	X				
Kupplungen	X ( <sup>3</sup> )	X ( <sup>3</sup> )	X ( <sup>3</sup> )	X ( <sup>3</sup> )	X ( <sup>3</sup> )	X ( <sup>3</sup> )	X	X	X	X
Brennverhalten			X							
Kraftomnibusse		X	X							
Frontalaufprall	X ( <sup>4</sup> )									
Seitenaufprall	X ( <sup>5</sup> )			X ( <sup>5</sup> )						
Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter				X ( <sup>6</sup> )	X ( <sup>6</sup> )	X ( <sup>6</sup> )	X ( <sup>6</sup> )	X ( <sup>6</sup> )	X ( <sup>6</sup> )	X ( <sup>6</sup> )
Vorderer Unterfahrschutz					X	X				

(<sup>1</sup>) Fahrzeuge dieser Klasse sind mit einer entsprechenden Entfrostungs- und Trocknungseinrichtung auszurüsten.

(<sup>2</sup>) Fahrzeuge dieser Klasse sind mit einem entsprechenden Scheibenwischer und -wascher auszurüsten.

(<sup>3</sup>) Nur wenn das Fahrzeug mit einer Anhängervorrichtung ausgerüstet ist.

(<sup>4</sup>) Technisch zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand von bis zu 2,5 t.

(<sup>5</sup>) Gilt nur für Fahrzeuge mit einem „Sitzplatzbezugspunkt“ („R-Punkt“) des niedrigsten Sitzes, der höchstens 700 mm über dem Boden liegt. Der „R-Punkt“ wird in der UN/ECE-Regelung Nr. 95 definiert.

(<sup>6</sup>) Nur wenn der Hersteller eine Typgenehmigung für ein Fahrzeug beantragt, das zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt ist.



## ANHANG II

**Anforderungen an Nasshaftung, Rollwiderstand und Rollgeräusch von Reifen**

## Teil A — ANFORDERUNGEN AN DIE NASSHAFTUNG

Für Reifen der Klasse C1 gelten folgende Anforderungen:

Verwendungsart	Nasshaftungskennwert (G)
M + S-Reifen mit dem Symbol für die Geschwindigkeitskategorie („Q“ oder darunter, außer „H“) mit einer zulässigen Geschwindigkeit bis 160 km/h	≥ 0,9
M + S-Reifen mit dem Symbol für die Geschwindigkeitskategorie („R“ oder darüber, einschließlich „H“) mit einer zulässigen Geschwindigkeit über 160 km/h	≥ 1,0
Normaler Straßenreifen	≥ 1,1

## Teil B — ANFORDERUNGEN AN DEN ROLLWIDERSTAND

Der nach ISO 28580 gemessene Rollwiderstandsbeiwert eines Reifentyps darf folgende Werte nicht überschreiten:

Tabelle 1

Reifenklasse	Grenzwert (kg/t) Stufe 1
C1	12,0
C2	10,5
C3	8,0

Tabelle 2

Reifenklasse	Grenzwert (kg/t) Stufe 2
C1	10,5
C2	9,0
C3	6,5

Bei M + S-Reifen erhöhen sich die Grenzwerte aus Tabelle 2 um 1 kg/t.

## TEIL C — ANFORDERUNGEN AN DAS ROLLGERÄUSCH

1. Das nach den Bestimmungen der Durchführungsmaßnahmen zu dieser Verordnung gemessene Rollgeräusch darf die in den Nummern 1.1 oder 1.2 angegebenen Werte nicht überschreiten. Die in den Nummern 1.1 und 1.2 angegebenen Werte verstehen sich als temperaturkorrigierte Messwerte — außer für Reifen der Klasse C3 — und um die Messtoleranz korrigierte und auf den nächstliegenden ganzzahligen Wert abgerundete Messwerte.
- 1.1. Reifen der Klasse C1 nach Nennbreite des geprüften Reifens:

Reifenklasse	Nennbreite in mm	Grenzwert in dB(A)
C1A	≤ 185	70
C1B	> 185 ≤ 215	71
C1C	> 215 ≤ 245	71
C1D	> 245 ≤ 275	72
C1E	> 275	74

Bei M + S-Reifen, Extra-Load-Reifen oder verstärkten Reifen, oder einer Kombination dieser Reifen, erhöhen sich die genannten Grenzwerte um 1 dB(A).

- 1.2. Reifen der Klassen C2 und C3 nach Verwendungsart der Reifen:

Reifenklasse	Verwendungsart	Grenzwert in dB(A)
C2	Normalreifen	72
	Traktionsreifen	73
C3	Normalreifen	73
	Traktionsreifen	75

Bei Spezialreifen erhöhen sich diese Grenzwerte um 2 dB(A). Weitere 2 dB(A) sind bei M + S-Reifen der Verwendungsart Traktionsreifen der Klasse C2 gestattet. Bei allen anderen Verwendungsarten von Reifen der Klassen C2 und C3 ist bei M + S-Reifen 1 dB(A) zusätzlich gestattet.

## ANHANG III

**Änderung der Richtlinie 2007/46/EG**

Die Richtlinie 2007/46/EG wird wie folgt geändert

1. Anhang IV Teil I wird wie folgt geändert:

a) Die Tabelle wird wie folgt geändert:

i) Die Zeilen 3 bis 10, 12 bis 38, 42 bis 45 und 47 bis 57 werden gestrichen.

ii) Zeile 46 wird gestrichen.

iii) Folgende Zeile wird angefügt:

Nr.	Genehmigungsgegenstand	Nummer des Rechtsakts	Fundstelle im Amtsblatt	Anzuwenden auf Fahrzeugklasse										
				M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	
„63	Allgemeine Sicherheit	Verordnung (EG) Nr. 661/2009	ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

b) Die Anlage wird wie folgt geändert:

i) Die Zeilen 3 bis 10, 12 bis 37, 44, 45 und 50 bis 54 der Tabelle werden gestrichen.

ii) Zeile 46 der Tabelle wird gestrichen.

iii) Folgende Zeile wird angefügt:

	Genehmigungsgegenstand	Nummer des Rechtsakts	Fundstelle im Amtsblatt	M <sub>1</sub>
„63	Allgemeine Sicherheit	Verordnung (EG) Nr. 661/2009	ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1.	P/A“

iv) Unter der Tabelle wird unter „Symbole“ Folgendes angefügt:

„P/A: Diese Verordnung ist teilweise anwendbar. Ihr genauer Geltungsbereich wird in den zu ihr erlassenen Durchführungsmaßnahmen festgelegt.“

2. Die Tabelle in der Anlage zu Anhang VI wird wie folgt geändert:

a) Die Zeilen 3 bis 10, 12 bis 38, 42 bis 45 und 47 bis 57 werden gestrichen.

b) Zeile 46 wird gestrichen.

c) Folgende Zeile wird angefügt:

	Genehmigungsgegenstand	Nummer des Rechtsakts <sup>(1)</sup>	Geändert durch	Gültig für die Varianten
„63	Allgemeine Sicherheit	Verordnung (EG) Nr. 661/2009“		



e) Die Tabelle in Anlage 5 wird wie folgt geändert:

i) Die Zeilen 3 bis 10, 12 bis 36, 42 bis 45 und 47 bis 57 werden gestrichen.

ii) Zeile 46 wird gestrichen.

iii) Folgende Zeile wird angefügt:

Nr.	Genehmigungsgegenstand	Nummer des Rechtsakts	Mobilkrane der Klasse N <sub>3</sub>
„63	Allgemeine Sicherheit	Verordnung (EG) Nr. 661/2009	P/A“

f) Die Anmerkungen unter der Tabelle („Bedeutung der Buchstaben“) werden wie folgt geändert:

i) Die Anmerkungen C, U, W<sub>5</sub>, und W<sub>6</sub> werden gestrichen.

ii) Folgende Anmerkung wird angefügt:

„P/A: Dieser Rechtsakt ist teilweise anwendbar. Sein genauer Geltungsbereich wird in den zu ihm erlassenen Durchführungsmaßnahmen festgelegt.“

4. In Anhang XV wird Zeile 46 der Tabelle gestrichen.

---

*ANHANG IV*

**Verzeichnis der verbindlichen UN/ECE-Regelungen**

—

## ANHANG V

**Umsetzungsdaten für die Vorschriften für elektronische Fahrdynamik-Regelsysteme für Fahrzeuge der Klassen M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> und O<sub>4</sub>**

Tabelle 1 — Umsetzungsdaten für neue Typen von Fahrzeugen

Fahrzeugklasse	Umsetzungsdatum
M <sub>2</sub>	11. Juli 2013
M <sub>3</sub> (Klasse III)	1. November 2011
M <sub>3</sub> < 16 Tonnen (pneumatische Übertragung)	1. November 2011
M <sub>3</sub> (Klassen II und B) (hydraulische Übertragung)	11. Juli 2013
M <sub>3</sub> (Klasse III) (hydraulische Übertragung)	11. Juli 2013
M <sub>3</sub> (Klasse III) (pneumatische Signal- und hydraulische Energieübertragung)	11. Juli 2014
M <sub>3</sub> (Klasse II) (pneumatische Signal- und hydraulische Energieübertragung)	11. Juli 2014
M <sub>3</sub> (sonstige)	1. November 2011
N <sub>2</sub> (hydraulische Übertragung)	11. Juli 2013
N <sub>2</sub> (pneumatische Signal- und hydraulische Energieübertragung)	11. Juli 2014
N <sub>2</sub> (sonstige)	11. Juli 2012
N <sub>3</sub> (Sattelzugmaschinen mit 2 Achsen)	1. November 2011
N <sub>3</sub> (Sattelzugmaschinen mit 2 Achsen und pneumatischer Signalübertragung (ABS))	1. November 2011
N <sub>3</sub> (3 Achsen mit elektronischer Signalübertragung (EBS))	1. November 2011
N <sub>3</sub> (2 und 3 Achsen mit pneumatischer Signalübertragung (ABS))	11. Juli 2012
N <sub>3</sub> (sonstige)	1. November 2011
O <sub>3</sub> (kombinierte Achslast zwischen 3,5 und 7,5 t)	11. Juli 2012
O <sub>3</sub> (sonstige)	1. November 2011
O <sub>4</sub>	1. November 2011

Tabelle 2 — Umsetzungsdaten für neue Fahrzeuge

Fahrzeugklasse	Umsetzungsdatum
M <sub>2</sub>	11. Juli 2015
M <sub>3</sub> (Klasse III)	1. November 2014
M <sub>3</sub> < 16 Tonnen (pneumatische Übertragung)	1. November 2014
M <sub>3</sub> (Klassen II und B) (hydraulische Übertragung)	11. Juli 2015
M <sub>3</sub> (Klasse III) (hydraulische Übertragung)	11. Juli 2015
M <sub>3</sub> (Klasse III) (pneumatische Signal- und hydraulische Energieübertragung)	11. Juli 2016
M <sub>3</sub> (Klasse II) (pneumatische Signal- und hydraulische Energieübertragung)	11. Juli 2016
M <sub>3</sub> (sonstige)	1. November 2014
N <sub>2</sub> (hydraulische Übertragung)	11. Juli 2015
N <sub>2</sub> (pneumatische Signal- und hydraulische Energieübertragung)	11. Juli 2016
N <sub>2</sub> (sonstige)	1. November 2014
N <sub>3</sub> (Sattelzugmaschinen mit 2 Achsen)	1. November 2014
N <sub>3</sub> (Sattelzugmaschinen mit 2 Achsen und pneumatischer Signalübertragung (ABS))	1. November 2014
N <sub>3</sub> (3 Achsen mit elektronischer Signalübertragung (EBS))	1. November 2014
N <sub>3</sub> (2 und 3 Achsen mit pneumatischer Signalübertragung (ABS))	1. November 2014
N <sub>3</sub> (sonstige)	1. November 2014
O <sub>3</sub> (kombinierte Achslast zwischen 3,5 und 7,5 t)	1. November 2014
O <sub>3</sub> (sonstige)	1. November 2014
O <sub>4</sub>	1. November 2014