



ANGENOMMENE TEXTE

Vorläufige Ausgabe

P8_TA-PROV(2019)0391

Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit *I**

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 16. April 2019 zu dem 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 (COM(2018)0286 – C8-0194/2018 – 2018/0145(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2018)0286),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 114 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C8-0194/2018),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 19. September 2018¹,
- nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
- unter Hinweis auf die vorläufige Einigung, die gemäß Artikel 69f Absatz 4 seiner Geschäftsordnung von dem zuständigen Ausschuss angenommen wurde, und auf die vom Vertreter des Rates mit Schreiben vom 29. März 2019 gemachte Zusage, den Standpunkt des Europäischen Parlaments gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags

¹ ABl. C 440 vom 6.12.2018, S. 90.

über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu billigen,

- gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz sowie die Stellungnahmen des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit und des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (A8-0151/2019),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. nimmt die dieser Entschließung beigefügte Erklärung der Kommission, die zusammen mit dem endgültigen Rechtsakt in der Reihe L des *Amtsblatts der Europäischen Union* veröffentlicht wird, zur Kenntnis;
 3. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
 4. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

P8_TC1-COD(2018)0145

Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in erster Lesung am 16. April 2019 im Hinblick auf den Erlass der Verordnung (EU) 2019/... 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) 2018/858 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,

* DER TEXT WURDE NOCH NICHT VON DEN RECHTS- UND SPRACHSACHVERSTÄNDIGEN ÜBERARBEITET.

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,
nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,
nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,
nach *Anhörung* des Ausschusses der Regionen²,
gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren²,
in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EU) 2018/**858** des Europäischen Parlaments und des Rates³ 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.

¹ ABl. C **440** vom **6.12.2018**, S. **90**.

² Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 16. April 2019.

³ Verordnung (EU) 2018/**858** 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 2007/46/EG (ABl. L **151** vom **14.6.2018**, S. **1**).

- (2) Diese Verordnung ist ein Rechtsakt für die Zwecke des durch die Verordnung (EU) 2018/858 festgelegten EU-Typgenehmigungsverfahrens, **und folglich sollte** Anhang II *der* Verordnung (EU) 2018/858 entsprechend geändert werden. **Die Verwaltungsbestimmungen der Verordnung (EU) 2018/858, einschließlich der Bestimmungen zu Abhilfemaßnahmen und Sanktionen, gelten in vollem Umfang für die vorliegende Verordnung.**
- (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. **Allerdings starben im Jahr 2017 auf den Straßen der EU 25 300 Menschen, und diese Zahl stagniert seit vier Jahren. Darüber hinaus werden bei Zusammenstößen im Straßenverkehr jedes Jahr 135 000 Menschen schwer verletzt¹. Die Union sollte ihr Möglichstes tun, damit es im Straßenverkehr weniger oder gar keine Unfälle und Verletzungen mehr gibt. Neben Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz von Fahrzeuginsassen müssen auch spezifische Maßnahmen umgesetzt werden, um ungeschützte Verkehrsteilnehmer, die sich nicht in Fahrzeugen befinden, wie Radfahrer und Fußgänger, vor Verletzungen und Unfällen mit Todesfolge zu schützen.** 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.

¹ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/vademecum_2018.pdf

(4) *Durch die Bestimmungen zur Typgenehmigung sollte gewährleistet sein, dass die Leistungsanforderungen an Kraftfahrzeuge auf wiederholbare und reproduzierbare Weise bewertet werden. Daher beziehen sich die technischen Anforderungen in dieser Verordnung nur auf Fußgänger und Radfahrer, da sie die derzeit einzigen formal harmonisierten Testzielpersonen sind. Zu den ungeschützten Verkehrsteilnehmern gehören neben Fußgängern und Radfahrern im Allgemeinen auch andere nicht motorisierte und motorisierte Verkehrsteilnehmer, die möglicherweise persönliche Mobilitätslösungen ohne schützenden Aufbau nutzen. Darüber hinaus darf man bei der aktuellen Technologie wohl davon ausgehen, dass moderne Systeme unter normalen Fahrbedingungen auch auf andere ungeschützte Verkehrsteilnehmer reagieren werden, obwohl sie nicht speziell getestet wurden. Nach einer Bewertung und Überarbeitung sollten die technischen Anforderungen weiter an den technischen Fortschritt angepasst werden, damit sie alle Verkehrsteilnehmer ohne schützenden Aufbau einschließen, wie Roller, selbstbalancierende Fahrzeuge und Rollstuhlfahrer.*

- (5) Durch den technischen Fortschritt bei modernen Fahrzeugsicherheitssystemen werden neue Möglichkeiten eröffnet, die Zahl der Getöteten und Verletzten zu senken. Um die Zahl der **Schwerverletzten und** Getöteten so gering wie möglich zu halten, **wird ein Paket an** relevanten neuen Technologien einzuführen sein.
- (6) Im Kontext der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ 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 modernen Sicherheitssystemen. Auf der 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“ . Im begleitenden Arbeitsdokument zu dem Bericht wurden 19 potenzielle Regulationsmaßnahmen identifiziert und vorgeschlagen, mit denen sich die Zahl der Straßenverkehrsunfälle und der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten wirksam weiter senken ließe.

¹ 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).

- (7) *Damit bei Reifendrucküberwachungssystemen Technologieneutralität gewahrt wird, sollte die Leistungsanforderung sowohl direkte als auch indirekte Reifendrucküberwachungssysteme erlauben.*
- (8) *Mit den vorgeschlagenen Regelungmaßnahmen kann wirksamer zur Reduzierung von Todesfällen, zur Senkung der Zahl der Verkehrsunfälle sowie zur Minderung von Verletzungen und Sachschäden beigetragen werden, wenn sie so konzipiert sind, dass sie für die Nutzer bequem sind. Daher sollten die Fahrzeughersteller ihr Möglichstes tun, damit die im Rahmen dieser Verordnung vorgesehenen Systeme und Vorrichtungen so entwickelt werden, dass sie den Fahrer unterstützen. Im Fahrzeughandbuch sollte klar und verbraucherfreundlich erklärt werden, wie die im Rahmen dieser Verordnung vorgesehenen Systeme und Vorrichtungen funktionieren und was sie nicht leisten können.*
- (9) *Sicherheitssysteme und Warnhinweise, die als Fahrassistenz eingesetzt werden, sollten für alle Fahrer, einschließlich ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen, leicht wahrnehmbar sein.*

- (10) **Notbrems-Assistenzsysteme**, intelligente Geschwindigkeitsassistenten, **Notfall-Spurhalteassistent**, **Warnsysteme** bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers **sowie** bei nachlassender Konzentration des Fahrers wie auch Rückfahrassistent-Systeme **sind Sicherheitssysteme mit einem hohen** Potenzial, die Zahl der Getöteten und Verletzten beträchtlich zu senken. Darüber hinaus **bilden einige dieser Sicherheitssysteme die Grundlage für** Technologien, die in Zukunft auch beim Einsatz von ■ automatisierten Fahrzeugen verwendet werden. **Jedes derartige Sicherheitssystem sollte ohne Verwendung biometrischer Daten von Fahrern oder Fahrgästen, einschließlich Gesichtserkennung, funktionieren.** 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. **Der technologische Fortschritt in Bezug auf diese Systeme sollte bei jeder Bewertung der bestehenden Rechtsvorschriften berücksichtigt werden, damit für Zukunftssicherheit gesorgt ist, wobei der Grundsatz des Schutzes der Privatsphäre und des Datenschutzes strikt einzuhalten ist, und damit es im Straßenverkehr weniger oder gar keine Unfälle und Verletzungen mehr gibt. Zudem muss gewährleistet werden, dass diese Systeme während des gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs sicher betrieben werden können.**

(11) *Es sollte möglich sein, den intelligenten Geschwindigkeitsassistenten abzuschalten, wenn ein Fahrer z. B. als Folge von widrigen Witterungsverhältnissen, widersprüchlichen vorübergehenden Straßenmarkierungen in Baustellen und irreführenden, mangelhaften oder fehlenden Verkehrszeichen falsche Warnungen oder unangemessenes Feedback erhält. Eine solche Abschaltfunktion sollte der Kontrolle des Fahrers unterliegen, so lange wie nötig aktiviert sein und vom Fahrer leicht eingeschaltet werden können. Wenn das System abgeschaltet ist, können Informationen zur erlaubten Höchstgeschwindigkeit bereitgestellt werden. Das System sollte beim Einschalten der Zündung stets aktiviert sein, und der Fahrer sollte stets darüber informiert sein, ob das System ein- oder ausgeschaltet ist.*

(12) *Es ist allgemein anerkannt, dass der Sicherheitsgurt eines der wichtigsten und wirksamsten Sicherheitsmerkmale von Fahrzeugen ist. Mit Sicherheitsgurt-Warnsystemen können daher potenziell noch mehr Todesfälle verhindert und Verletzungen gemindert werden, da mit ihnen die Anlegequote in der gesamten EU erhöht werden kann. Aus diesem Grund sind durch die Verordnung (EG) Nr. 661/2009 Sicherheitsgurt-Warnsysteme für den Fahrersitz bereits seit 2014 in allen neuen Personenkraftwagen vorgeschrieben. Dies wurde durch die Durchführung der UN-Regelung Nr. 16 erreicht, die die einschlägigen technischen Vorschriften enthielt. Dank der Anpassung dieser UN-Regelung an den technischen Fortschritt wird die Ausstattung mit Sicherheitsgurt-Warnsystemen jetzt auch für alle Vorder- und Rücksitze von Fahrzeugen der Klassen M_1 und N_1 sowie für alle Vordersitze von Fahrzeugen der Klassen N_2 , N_3 , M_2 und M_3 ab dem 1. September 2019 bei neuen Modellen und ab dem 1. September 2021 für alle neuen Kraftfahrzeuge obligatorisch.*

- (13) Die Einführung einer ereignisbezogenen ■ Datenerfassung zur Speicherung einer Reihe von wichtigen, *anonymisierten* Fahrzeugdaten, *einhergehend mit Vorschriften für den Bereich, die Genauigkeit und die Auflösung der Daten sowie für ihre Erhebung, Speicherung und Abrufbarkeit*, in einem kurzen Zeitfenster vor, während und *unmittelbar* nach einem *Verkehrsunfall* (ausgelöst z. B. durch *eine* Airbag-Auslösung) ist ein nützlicher Schritt bei der Gewinnung von genaueren, detaillierteren Unfalldaten. Die Ausstattung *aller Kraftfahrzeuge* mit einer solchen Datenerfassung sollte daher vorgeschrieben sein. *Mit dieser* Datenerfassung *sollten* Daten so *erfasst* und *gespeichert werden können*, dass die Mitgliedstaaten mit diesen Daten Analysen der Straßenverkehrssicherheit durchführen und die Wirksamkeit von speziell ergriffenen Maßnahmen bewerten können *und anhand der gespeicherten Daten keine Identifizierung des Nutzers oder Halters eines bestimmten Fahrzeugs möglich ist*.

- (14) Jede Verarbeitung von personenbezogenen Daten, etwa die Verarbeitung von Angaben zum Fahrer in einer ereignisbezogenen ■ Datenerfassung oder von ■ Informationen über die Müdigkeit und Aufmerksamkeit *des Fahrers* bzw. seine nachlassende Konzentration, sollte gemäß den ■ Rechtsvorschriften *der Union* zum Datenschutz, insbesondere der *Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates*¹, erfolgen. *Die ereignisbezogene Datenerfassung sollte innerhalb eines geschlossenen Regelkreises erfolgen, bei dem die gespeicherten Daten überschrieben werden und das Fahrzeug und der Fahrer nicht identifizierbar sind. Zudem sollten die Warnsysteme bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers sowie bei nachlassender Konzentration des Fahrers nur die Daten kontinuierlich aufzeichnen und vorhalten, die im Hinblick auf die Zwecke der Erhebung oder anderweitigen Verarbeitung im Rahmen des geschlossenen Regelkreises notwendig sind.* Die Verarbeitung personenbezogener Daten, die mithilfe des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems erhoben werden, unterliegt *außerdem* besonderen Schutzbestimmungen².

¹ 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).

² 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).

(15) *Notbrems-Assistenzsysteme oder Notfall-Spurhalteassistenten sind möglicherweise in einigen Fällen, insbesondere aufgrund von Mängeln in der Straßeninfrastruktur, nicht voll einsatzfähig. In diesen Fällen sollten die Systeme sich selbst deaktivieren und den Fahrer über die Deaktivierung informieren. Wenn sie sich nicht automatisch deaktivieren, sollte es möglich sein, sie manuell abzuschalten. Eine solche Deaktivierung sollte zeitlich begrenzt sein und nur so lange dauern, wie das System nicht vollständig einsatzfähig ist. Die Fahrer müssen Notbrems-Assistenzsysteme oder Notfall-Spurhalteassistenten möglicherweise auch übersteuern, wenn das Funktionieren des Systems zu einem größeren Risiko oder Schaden führen könnte. Dadurch wird sichergestellt, dass der Fahrer jederzeit die Kontrolle über das Fahrzeug hat. Dennoch könnten die Systeme auch Fälle erkennen, in denen der Fahrer handlungsunfähig ist und daher ein Eingreifen des Systems erforderlich ist, um schlimmere Folgen eines Unfalls zu verhindern.*

- (16) Aufgrund von Merkmalen im Zusammenhang mit der Sitzhöhe und der Fahrzeugmasse waren Lieferwagen, sportliche Geländewagen (SUV) 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.
- (17) 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 Rates¹ 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 Fahrzeugsicherheitssystemen festzulegen.

¹ Beschluss 97/836/EG des Rates vom 27. November 1997 (ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78).

- (18) 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.
- (19) Die Verordnung (EG) Nr. 78/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ 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 Frontschutzbügel) 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. 127² gilt derzeit auch in der Union hinsichtlich der Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen.

¹ 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).

² Regelung Nr. 127, in der einheitliche Bestimmungen zur Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Eigenschaften im Zusammenhang mit der Fußgängersicherheit festgelegt sind.

- (20) Nach Erlass der Verordnung (EG) Nr. 79/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ 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. 134² gilt derzeit auch in der Union hinsichtlich der Typgenehmigung von Wasserstoffsystemen in Kraftfahrzeugen. Zusätzlich zu diesen Anforderungen **sollten auf Unionsebene** auch Kriterien für die Qualität der in Fahrzeugsystemen mit ■ Wasserstoff verwendeten Werkstoffe **und der Kraftstofffülleinrichtungen** festgelegt werden.
- (21) 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.

¹ 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).

² 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.

- (22) 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 eine Verbesserung des unmittelbaren Sichtbereichs erheblich senken. Deshalb sollten Anforderungen zur Verbesserung des unmittelbaren Sichtbereichs eingeführt werden, ***um die direkte Sichtbarkeit vom Fahrersitz aus auf Fußgänger, Radfahrer und andere ungeschützte Verkehrsteilnehmer zu verbessern, indem die toten Winkel vor dem Fahrer und seitlich des Fahrers so weit wie möglich verringert werden. Die Besonderheiten der verschiedenen Fahrzeugklassen sollten berücksichtigt werden.***

I

- (23) Automatisierte Fahrzeuge können möglicherweise einen gewaltigen Beitrag zur Verringerung der im Straßenverkehr Getöteten leisten, da Schätzungen zufolge ***menschliches Versagen bei mehr als 90 Prozent der Straßenverkehrsunfälle eine Rolle spielt***. Im Zuge der allmählichen Übernahme von Aufgaben des Fahrers durch automatisierte Fahrzeuge sollten ***unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Technologieneutralität*** harmonisierte Vorschriften und technische Anforderungen für automatisierte Fahrzeugsysteme, ***unter anderem im Hinblick auf ein überprüfbares System für die Gewährleistung der Sicherheit bei Entscheidungen, die automatisierte Fahrzeuge treffen***, auf Unionsebene erlassen ***und auf internationaler Ebene im Rahmen der Arbeitsgruppe 29 (WP.29) der UNECE gefördert*** werden.
- (24) ***Straßenverkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer sowie Fahrer von nicht automatisierten Fahrzeugen, die nicht über die drahtlose Kommunikation zwischen Fahrzeugen Informationen über das Verhalten eines automatisierten Fahrzeugs erhalten können, sollten regelmäßig auf herkömmliche Weise, wie in UN-Regelungen oder anderen Rechtsakten vorgesehen, und möglichst bald nach dem Inkrafttreten dieser Regelungen unterrichtet werden.***

- (25) 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.



- (26) *Die Vernetzung und Automatisierung von Fahrzeugen erhöht die Möglichkeit des unbefugten drahtlosen („over-the-air“) Fernzugriffs auf Fahrzeugdaten sowie entsprechender rechtswidriger Änderungen der Software; um den künftig hierdurch entstehenden Risiken Rechnung zu tragen, sollten die UN-Regelungen und andere Rechtsakte zur Cybersicherheit möglichst bald nach ihrem Inkrafttreten verbindlich Anwendung finden.*

(27) *Softwareänderungen können die Fahrzeugfunktionen erheblich beeinflussen. Für Softwareänderungen sollten harmonisierte Regeln und technische Anforderungen, die mit den Typpenehmigungsverfahren übereinstimmen, festgelegt werden. Daher sollten UN-Regelungen und andere Rechtsakte betreffend Software-Aktualisierungsverfahren möglichst bald nach ihrem Inkrafttreten verbindlich Anwendung finden. Diese Sicherheitsmaßnahmen sollten jedoch nicht die Verpflichtungen des Fahrzeugherstellers berühren, Zugang zu umfassenden Diagnoseinformationen und Fahrzeugdaten zu gewähren, die für die Reparatur und Wartung eines Fahrzeugs relevant sind.*

- (28) 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 ■ auf der Ebene der Vereinten Nationen ***rasch und ambitioniert fortgesetzt werden***, insbesondere um sicherzustellen, 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.

- (29) 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 **zu erlassen, um diese Verordnung** in Bezug auf die Typgenehmigungsanforderungen hinsichtlich **Fahrerassistenzsystemen zu ergänzen und Änderungen in Anhang II vorzunehmen, um dem technischen Fortschritt und rechtlichen Entwicklungen Rechnung zu tragen**. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung¹ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, 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 Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

¹ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

- (30) ***Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ ausgeübt werden.***
- (31) 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 ***Durchführungsrechtsakte*** ersetzt werden:

¹ ***Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).***

- Verordnung (EG) Nr. 631/2009 der Kommission¹,
- Verordnung (EU) Nr. 406/2010 der Kommission²,
- Verordnung (EU) Nr. 672/2010 der Kommission³,
- Verordnung (EU) Nr. 1003/2010 der Kommission⁴,

¹ 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).

² 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).

³ 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).

⁴ 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).

- Verordnung (EU) Nr. 1005/2010 der Kommission¹,
- Verordnung (EU) Nr. 1008/2010 der Kommission²,
- Verordnung (EU) Nr. 1009/2010 der Kommission³,
- Verordnung (EU) Nr. 19/2011 der Kommission⁴,

¹ 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).

² 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).

³ 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 technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 292 vom 10.11.2010, S. 21).

⁴ Verordnung (EU) Nr. 19/2011 der Kommission vom 11. Januar 2011 über die Typgenehmigung des gesetzlich vorgeschriebenen Fabriksschildes und der Fahrzeug-Identifizierungsnummer für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 8 vom 12.1.2011, S. 1).

- Verordnung (EU) Nr. 109/2011 der Kommission¹,
- Verordnung (EU) Nr. 458/2011 der Kommission²,
- Verordnung (EU) Nr. 65/2012 der Kommission³,
- Verordnung (EU) Nr. 130/2012 der Kommission⁴,

¹ 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).

² 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).

³ 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 Gangwechselanzeiger und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 28 vom 31.1.2012, S. 24).

⁴ Verordnung (EU) Nr. 130/2012 der Kommission vom 15. Februar 2012 über die Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge hinsichtlich des Einstiegs ins Fahrzeug und der Manöviereigenschaften 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).

- Verordnung (EU) Nr. 347/2012 der Kommission¹,
- Verordnung (EU) Nr. 351/2012 der Kommission²,
- Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission³,
- Verordnung (EU) 2015/166 der Kommission⁴.

¹ 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).

² 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).

³ 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).

⁴ 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 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).

- (32) 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.
- (33) 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.

(34) 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 seines Umfangs und seiner 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.

- (35) Ausführliche technische Anforderungen und *angemessene* Prüfverfahren *sowie Bestimmungen in Bezug auf einheitliche Verfahren und technische Spezifikationen* für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten sollten *in delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten rechtzeitig* vor *deren* Geltungsbeginn festgelegt werden, *damit die* Hersteller *über* ausreichend Zeit *verfügen, um* sich auf die Anforderungen dieser Verordnung und der gemäß ihr erlassenen delegierten Rechtsakte *und Durchführungsrechtsakte* einstellen *zu* können. *Einige Fahrzeuge werden in geringer Stückzahl hergestellt. Daher ist es zweckmäßig, dass bei den Anforderungen, die in dieser Verordnung und in den gemäß ihr erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten festgelegt sind, derartigen Fahrzeugen oder Fahrzeugklassen Rechnung getragen wird, wenn derartige Anforderungen mit der Nutzung oder der Konstruktion dieser Fahrzeuge nicht vereinbar sind oder der hierdurch erforderliche zusätzliche Aufwand unverhältnismäßig wäre.* Die Anwendung dieser Verordnung sollte daher verschoben werden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

(1) KAPITEL I
GEGENSTAND, ANWENDUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

In dieser Verordnung werden Anforderungen festgelegt:

- (1) **a)** für die Typgenehmigung von Fahrzeugen sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten, die für Fahrzeuge konstruiert und gebaut werden, hinsichtlich ihrer allgemeinen Merkmale und Sicherheit sowie des Schutzes **und der Sicherheit** der Fahrzeuginsassen und ungeschützter Verkehrsteilnehmer
- (2) **b)** für die Typgenehmigung von Fahrzeugen im Zusammenhang mit Reifendrucküberwachungssystemen hinsichtlich ihrer Sicherheit, Kraftstoffeffizienz und CO₂-Emissionen und
- (3) **c)** 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) 2018/858 und für Systeme, Bauteile und selbstständige 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) 2018/858.

Zusätzlich gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (1) „Ungeschützter Verkehrsteilnehmer“ bezeichnet ***nicht motorisierte*** Verkehrsteilnehmer, ***insbesondere Radfahrer und*** Fußgänger, ***sowie Nutzer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen.***

- (2) „Reifendrucküberwachungssystem“ bezeichnet ein im Fahrzeug eingebautes System, das den Reifendruck oder seine Veränderung im Laufe der 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 **Beibehaltung** der für die Straßenbedingungen angemessenen Geschwindigkeit durch **gezielte und angemessene** Rückmeldungen ■ .
- (4) „Vorrichtung zum Einbau einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperre“ bezeichnet eine standardisierte Schnittstelle in Kraftfahrzeugen zur Erleichterung der Nachrüstung mit alkoholempfindlichen Wegfahrsperren.
- (5) „**Warnsystem** bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers“ bezeichnet ein System, das die Wachsamkeit des Fahrers durch eine Analyse der Systeme des Fahrzeugs bewertet und den Fahrer erforderlichenfalls warnt.
- (6) „**Warnsystem** bei nachlassender Konzentration **des Fahrers**“ bezeichnet ein System, das **den Fahrer dabei unterstützt, sich auf** die Verkehrssituation zu **konzentrieren**, und den Fahrer ■ warnt, **wenn er abgelenkt ist**.

- (7) „Notbremslicht“ bezeichnet **eine Lichtsignalfunktion**, die hinter dem Fahrzeug befindlichen Verkehrsteilnehmern **anzeigt**, dass das vor ihnen fahrende Fahrzeug mit einer für die jeweiligen Straßenverhältnisse starken Verzögerung abgebremst wird.
- (8) „Rückfahrassistent“ bezeichnet **ein System** 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 die Geschwindigkeit des Fahrzeugs zu senken und auf diese Weise einen Zusammenstoß zu verhindern oder abzumildern.
- (11) „**Notfall-Spurhalteassistent**“ bezeichnet ein System zur **Unterstützung des Fahrers beim Halten einer sicheren** Fahrzeugposition in Bezug auf die **Spur- oder Straßenbegrenzung**, 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) „**Ereignisbezogene Datenerfassung**“ bezeichnet ein System, das **ausschließlich dem Zweck dient**, kritische unfallbezogene Parameter und Informationen **kurz** vor, während und **unmittelbar** nach einem Aufprall **zu erfassen** und **zu speichern**.
- (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 bei geringer Geschwindigkeit 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 Energiewandler** 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) „**Teilautomatisiertes Fahrzeug**“ bezeichnet ein Kraftfahrzeug, das so konstruiert und gebaut ist, dass es sich über **bestimmte** Zeiträume **hinweg** autonom ohne kontinuierliche ■ Überwachung **durch einen Fahrer** fortbewegen kann, **bei dem allerdings nach wie vor ein Eingreifen des Fahrers erwartet wird oder erforderlich ist.**
- (22) „**Vollautomatisiertes Fahrzeug**“ bezeichnet ein Kraftfahrzeug, das so konstruiert und gebaut ist, dass es sich autonom ohne Überwachung durch einen Fahrer fortbewegen kann.

- (23) „System zur Überwachung der Fahrerverfügbarkeit“ bezeichnet ein System, das beurteilt, ob der Fahrer in der Lage ist, die Fahrfunktion eines automatisierten Fahrzeugs gegebenenfalls in bestimmten Situationen zu übernehmen.
- (24) „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.
- (25) „Höchstmasse“ bezeichnet die technisch zulässige Gesamtmasse nach Angabe des Herstellers.
- (26) „A-Säule“ bezeichnet den vorderen äußeren Holm, der zwischen dem Unterteil der Karosserie und dem Dach verläuft und das Dach trägt.

█

(1) 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 *und Durchführungsrechtsakte* 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 *und Durchführungsrechtsakten* 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 Änderungsreihen 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 gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt werden, ***und mit den einheitlichen Verfahren und technischen Spezifikationen, die in den gemäß dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakten festgelegt werden***, übereinstimmen, einschließlich der Anforderungen hinsichtlich

- a) Rückhaltesystemen, Aufpralltests, Integrität des Kraftstoffsystems und elektrischer Sicherheit gegenüber Hochspannung
- b) ***ungeschützten Verkehrsteilnehmern***, 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 **sowie in Artikel 6 Absatz 1 Buchstaben a bis g, Artikel 7 Absätze 2, 3, 4 und 5, Artikel 9 Absätze 2, 3 und 5 und Artikel 11 Absatz 1** aufgeführten Aspekte und im Hinblick auf die Gewährleistung eines hohen Niveaus der allgemeinen Sicherheit von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten sowie eines hohen Schutzniveaus für Fahrzeuginsassen und ungeschützte Verkehrsteilnehmer, **indem Verweise auf UN-Regelungen sowie auf delegierte Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte aufgenommen und aktualisiert werden.**

7. **Die** Kommission **erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten Bestimmungen in Bezug auf einheitliche Verfahren und technische Spezifikationen** für die Typgenehmigung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten im Hinblick auf die in Anhang II aufgeführten Anforderungen **.**

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Sie werden mindestens 15 Monate vor den in Anhang II aufgeführten einschlägigen Zeitpunkten veröffentlicht.

Artikel 5

Besondere Vorschriften für Reifendrucküberwachungssysteme und Reifen

1. Fahrzeuge müssen mit einem präzisen Reifendrucküberwachungssystem ausgerüstet sein, das den Fahrer im Fahrzeug bei ganz unterschiedlichsten Straßen- und Umgebungsverhältnissen ■ 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. **Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten Bestimmungen in Bezug auf einheitliche Verfahren und technische Spezifikationen für**

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

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Sie werden mindestens 15 Monate vor den in Anhang II aufgeführten einschlägigen Zeitpunkten veröffentlicht.

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) **Warnsystem** bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers
 - d) **Warnsystem** bei nachlassender Konzentration *des Fahrers*
 - e) Notbremslicht
 - f) Rückfahrassistent
 - g) **ereignisbezogene Datenerfassung.**

2. Intelligente Geschwindigkeitsassistenten müssen folgende Mindestanforderungen erfüllen:

- a) Es muss ***möglich sein, dass der Fahrer über den Beschleunigungsregler oder über gezielte, angemessene und wirksame Rückmeldungen darauf aufmerksam gemacht wird***, dass die geltende Geschwindigkeitsbeschränkung **■** überschritten wird.
- b) Es ***muss*** möglich sein, das System abzuschalten **■**. ***Es können weiterhin Informationen zur Geschwindigkeitsbeschränkung gegeben werden, und nach jeder Aktivierung des Hauptkontrollschalters des Fahrzeugs befindet sich der intelligente Geschwindigkeitsassistent im normalen Betriebsmodus.***
- c) ***Die gezielten und angemessenen Rückmeldungen beruhen auf Informationen zu Geschwindigkeitsbeschränkungen, die durch Beobachtung von Straßenschildern und Signalen, aufgrund von Infrastruktursignalen oder Daten elektronischer Karten oder beidem gewonnen und im Fahrzeug bereitgestellt werden.***

- d) *Die Möglichkeit des Fahrers, die vom System angeforderte Fahrzeuggeschwindigkeit zu überschreiten, darf nicht beeinträchtigt werden.*
 - e) *Die Leistungsanforderungen müssen so konfiguriert sein, dass die Fehlerquote im realen Fahrbetrieb bei null liegt oder möglichst niedrig ist.*
3. *Die Warnsysteme bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers sowie bei nachlassender Konzentration des Fahrers müssen so konzipiert sein, dass nur die Daten kontinuierlich aufgezeichnet und vorgehalten werden, die im Hinblick auf die Zwecke der Erhebung oder anderweitigen Verarbeitung im Rahmen des geschlossenen Regelkreises notwendig sind. Ferner dürfen diese Daten zu keiner Zeit Dritten zugänglich gemacht oder zur Verfügung gestellt werden, und sie sind unmittelbar nach der Verarbeitung zu löschen. Die Systeme müssen ferner dergestalt sein, dass es nicht zu Überschneidungen kommt, und der Fahrer darf nicht separat und gleichzeitig oder auf verwirrende Weise zum Handeln aufgefordert werden, wenn eine Handlung beide Systeme auslöst.*

4. Die ereignisbezogene Datenerfassung muss insbesondere folgende Anforderungen erfüllen:

- a) Die Daten, die im Zeitraum kurz vor, während und unmittelbar nach einem Zusammenstoß erfasst und gespeichert werden können, umfassen Fahrzeuggeschwindigkeit, Abbremsen, Position und Neigung des Fahrzeugs auf der Straße, Zustand und Grad der Aktivierung aller Sicherheitssysteme an Bord, das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System, Aktivierung der Bremsen sowie sonstige relevante Eingabeparameter für die bordseitigen aktiven Sicherheits- und Unfallvermeidungssysteme, wobei dafür gesorgt sein muss, dass die Daten höchst präzise sind und kein Datenverlust entsteht.**
- b) Es darf nicht möglich sein, die Geräte zu deaktivieren.**
- c) Die Datenerfassung und -speicherung muss so erfolgen, dass
 - i) sie im Rahmen eines geschlossenen Regelkreises erfolgt,****

6. Die Kommission *erlässt* gemäß Artikel 12 delegierte Rechtsakte, *um diese Verordnung zu ergänzen, indem* detaillierte Vorschriften für die spezifischen Prüfverfahren und technischen Anforderungen *festgelegt werden* für
- a) die Typgenehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der in Absatz 1 aufgeführten Fahrerassistenzsysteme
 - b) die Typgenehmigung der in *Absatz 1* Buchstaben a, *f und g* genannten Fahrerassistenzsysteme als selbstständige technische Einheiten.

Diese delegierten Rechtsakte werden mindestens 15 Monate vor den in Anhang II aufgeführten einschlägigen Zeitpunkten veröffentlicht.

Artikel 7

Besondere Anforderungen an Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge

1. Zusätzlich zu den anderen Anforderungen dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte *und Durchführungsrechtsakte*, die ebenfalls für Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ gelten, müssen Fahrzeuge dieser Klassen die Anforderungen der Absätze 2 bis 5 dieses Artikels und der nach *Absatz 6* erlassenen *Durchführungsrechtsakte* erfüllen.

2. Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ müssen mit Notbremsassistenzsystemen ausgerüstet sein, die in zwei Phasen ausgelegt und eingebaut werden und Folgendes vorsehen:
 - a) in der ersten Phase Erkennung von **Hindernissen und** fahrenden Fahrzeugen vor dem Kraftfahrzeug;
 - b) in der zweiten Phase Ausweitung der Erkennungsfähigkeit auf **Fußgänger und Fahrradfahrer** vor dem Kraftfahrzeug.
3. Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ müssen mit einem **Notfall**-Spurhalteassistenten ausgerüstet sein.
4. Notbremsassistenzsysteme und **Notfall**-Spurhalteassistenten müssen insbesondere folgende Anforderungen erfüllen:
 - a) Systeme dürfen nur nacheinander durch eine **■** Abfolge von vom Fahrer durchzuführenden Handlungen abgeschaltet werden können **■** .

- 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.
- d) ***Der Fahrer muss die Systeme außer Kraft setzen können.***

I

- 5. 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.
- 6. ***Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten Bestimmungen in Bezug auf einheitliche Verfahren und technische Spezifikationen*** für die Typgenehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich der in den Absätzen 2 bis 5 dieses Artikels festgelegten Anforderungen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 13 Absatz 2 erlassen. Sie werden mindestens 15 Monate vor den in Anhang II aufgeführten einschlägigen Zeitpunkten veröffentlicht werden.

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 ***und den in den Durchführungsrechtsakten*** gemäß Absatz 3 ***festgelegten technischen Spezifikationen*** 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. **Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten Bestimmungen in Bezug auf einheitliche Verfahren und technische Spezifikationen** für die Typgenehmigung von Frontschutzsystemen gemäß Absatz 1 dieses Artikels, einschließlich technischer **Spezifikationen** für deren Bauweise und Anbau.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 13 Absatz 2 erlassen. Sie werden mindestens 15 Monate vor den in Anhang II aufgeführten einschlägigen Zeitpunkten veröffentlicht werden.

Artikel 9

Besondere Anforderungen an Busse und Lastkraftwagen

1. Zusätzlich zu den anderen Anforderungen dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte **und Durchführungsrechtsakte**, die ebenfalls für Fahrzeuge der Klassen M₂, M₃, N₂ und N₃ gelten, müssen Fahrzeuge dieser Klassen die Anforderungen der Absätze 2 bis 5 **erfüllen und den in den** nach Absatz 7 erlassenen **Durchführungsrechtsakten festgelegten technischen Spezifikationen entsprechen**. 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 Notbremsassistenzsystem ausgerüstet sein, die den *in den* nach Absatz 7 erlassenen **Durchführungsrechtsakten festgelegten technischen Spezifikationen** entsprechen.
3. Fahrzeuge der Klassen M₂, M₃, N₂ und N₃ müssen mit fortschrittlichen Systemen ausgerüstet sein, die **Fußgänger und Fahrradfahrer** 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 **■** Abfolge von vom Fahrer durchzuführenden Handlungen abgeschaltet werden können **■** .
 - b) **Der Fahrer muss die Systeme außer Kraft setzen können.**

- c) Die Systeme müssen sich bei jeder Aktivierung des Hauptkontrollschalters des Fahrzeugs im Normalbetrieb befinden.
 - d) 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, ***und zwar indem die toten Winkel vor dem Fahrer und an seiner Seite möglichst weitgehend verringert werden und auch die Besonderheiten verschiedener Fahrzeugklassen berücksichtigt werden.***
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. ***Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten Bestimmungen in Bezug auf einheitliche Verfahren und technische Spezifikationen 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.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 13 Absatz 2 erlassen.

Betreffen die Durchführungsrechtsakte die Anforderungen nach den Absätzen 2, 3 und 4 dieses Artikels, werden sie mindestens 15 Monate vor den in Anhang II aufgeführten einschlägigen Zeitpunkten veröffentlicht

Betreffen die Durchführungsrechtsakte die Anforderungen nach Absatz 5 dieses Artikels, werden sie mindestens 36 Monate vor den in Anhang II aufgeführten einschlägigen Zeitpunkten veröffentlicht

Artikel 10

Besondere Anforderungen an wasserstoffbetriebene Fahrzeuge

1. Zusätzlich zu den anderen Anforderungen dieser Verordnung und der gemäß ihr erlassenen delegierten Rechtsakte ***und Durchführungsrechtsakte***, die ebenfalls auf Fahrzeuge der Klassen M und N anwendbar sind, müssen wasserstoffbetriebene Fahrzeuge dieser Klassen, ihre Wasserstoffsysteme und Bauteile dieser Systeme ***den in den Durchführungsrechtsakten gemäß Absatz 3 festgelegten technischen Spezifikationen entsprechen***.
2. Die Hersteller müssen gewährleisten, dass Wasserstoffsysteme und Wasserstoff führende Bauteile nach den ***technischen Spezifikationen*** in den gemäß Absatz 3 erlassenen ***Durchführungsrechtsakten*** 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. **Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten Bestimmungen in Bezug auf einheitliche Verfahren und technische Spezifikationen** für die Typgenehmigung von wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen hinsichtlich ihrer Wasserstoffsysteme, **einschließlich Materialverträglichkeit und Kraftstofffülleinrichtungen**, und für die Typgenehmigung von Wasserstoff führenden Bauteilen, einschließlich der **technischen Spezifikationen für** deren Einbau.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 13 Absatz 2 erlassen. Sie werden mindestens 15 Monate vor den in Anhang II aufgeführten einschlägigen Zeitpunkten veröffentlicht werden.

Artikel 11

Besondere Anforderungen an teilautomatisierte und vollautomatisierte Fahrzeuge

1. Zusätzlich zu den anderen Anforderungen dieser Verordnung und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte **und Durchführungsrechtsakte**, die auf Fahrzeuge der jeweiligen Klassen anwendbar sind, müssen **teilautomatisierte und vollautomatisierte Fahrzeuge den in den Durchführungsrechtsakten gemäß Absatz 3 festgelegten technischen Spezifikationen entsprechen**, die Folgendes betreffen:

- a) Systeme zum Ersatz der Kontrolle des Fahrers über das Fahrzeug, einschließlich **Signaleinrichtungen**, Lenkung, Beschleunigung und Bremsen
- b) Systeme zur Echtzeitinformation des Fahrzeugs über den Zustand des Fahrzeugs und der Umgebung
- c) Systeme zur Überwachung der **Fahrerverfügbarkeit**
- d) **ereignisbezogene Datenerfassung** für **teilautomatisierte** Fahrzeuge
- e) harmonisiertes Format für den Austausch von Daten, z. B. für das Mehrmarken-Platooning von Fahrzeugen
- f) **Systeme zur Weitergabe von Sicherheitsinformationen an andere Verkehrsteilnehmer.**

2. **Das System zur Überwachung der Fahrerverfügbarkeit gemäß Absatz 1 Buchstabe c findet auf vollautomatisierte Fahrzeuge keine Anwendung.**

3. *Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten Bestimmungen in Bezug auf einheitliche Verfahren und technische Spezifikationen für die Systeme und ändert in Absatz 1 Buchstaben a bis f dieses Artikels aufgeführte Elemente und für die Typgenehmigung teilautomatisierter und vollautomatisierter Fahrzeuge hinsichtlich dieser Systeme, um den sicheren Betrieb teilautomatisierter und vollautomatisierter Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen zu gewährleisten.*

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 13 Absatz 2 erlassen.

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 **und** Artikel 6 **Absatz 6** wird der Kommission **für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem ... [Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung]** übertragen. **Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.**

3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 4 Absatz 3, Artikel 4 Absatz 6 **und** Artikel 6 **Absatz 6** 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 **und** Artikel 6 **Absatz 6** 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
Ausschussverfahren

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

Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht, und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

Artikel 14

Überprüfung und Berichterstattung

- 1. Bis ... [five years after the date of application of this Regulation] und danach alle fünf Jahre legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht zur Bewertung der Umsetzung der Sicherheitsmaßnahmen und -systeme sowie zu deren Marktdurchdringungsrate und Nutzerfreundlichkeit vor. Die Kommission prüft, ob diese Maßnahmen und Systeme wie in dieser Verordnung vorgesehen funktionieren. Sofern angezeigt, werden begleitend zu diesem Bericht Empfehlungen vorgelegt, einschließlich eines Rechtsetzungsvorschlags zur Änderung der Anforderungen für die allgemeine Sicherheit sowie den Schutz und die Sicherheit von Fahrzeuginsassen und ungeschützten Verkehrsteilnehmern, damit es im Straßenverkehr weniger oder gar keine Unfälle und Verletzungen mehr gibt.*

Insbesondere bewertet die Kommission die Zuverlässigkeit und Effizienz neuer intelligenter Geschwindigkeitsassistenten sowie die Genauigkeit und Fehlerquote solcher Systeme im praktischen Fahrbetrieb. Die Kommission unterbreitet gegebenenfalls einen Rechtsetzungsvorschlag.

2. *Bis zum 31. Januar jedes Jahres legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat für das vorhergehende Jahr einen Fortschrittsbericht über die Tätigkeiten des Weltforums der UNECE für die Harmonisierung von Fahrzeugvorschriften (WP.29), über die Fortschritte bei der Umsetzung von Fahrzeugsicherheitsstandards in Bezug auf die Anforderungen gemäß den Artikeln 5 bis 11 und über den Standpunkt der Union im Zusammenhang mit diesen Angelegenheiten vor.*

Artikel 15

Übergangsbestimmungen

1. Durch diese Verordnung wird keine EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige 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 [the date immediately preceding the date of application of this Regulation] erteilt wurden, ungültig, es sei denn, die für solche Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten geltenden Anforderungen sind geändert worden oder durch diese Verordnung und die gemäß ihr erlassenen delegierten Rechtsakte sind neue Anforderungen hinzugekommen, **die in den gemäß dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakten näher beschrieben sind.**
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 16

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 *und Durchführungsrechtsakte* 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) 2018/858 und untersagen sie die Zulassung derartiger Fahrzeuge, wenn diese den Anforderungen dieser Verordnung und der gemäß ihr erlassenen delegierten Rechtsakte **und Durchführungsrechtsakte** 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 **und Durchführungsrechtsakte** nicht entsprechen.

Artikel 17

Änderungen der Verordnung (EU) 2018/858

Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858 wird gemäß Anhang III dieser Verordnung geändert.

Artikel 18

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 19

Inkrafttreten und Geltungsbeginn

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

Sie gilt ab dem [30 months following the date of entry into force of this Regulation].

Artikel 4 Absätze 3, 6 und 7, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 6 Absatz 6, Artikel 7 Absatz 6, Artikel 8 Absatz 3, Artikel 9 Absatz 7, Artikel 10 Absatz 3, Artikel 11 Absatz 3, Artikel 12 und Artikel 13 gelten allerdings ab dem ... [date of entry into force of this Regulation].

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

Geschehen zu ... am ...

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

Im Namen des Rates

Der Präsident

ANHANG I

Liste der UN-Regelungen, auf die in Artikel 4 Absatz 2 verwiesen wird

Regelung Nr.	Gegenstand	Im Amtsblatt veröffentlichte Änderungsserie	Fundstelle im Amtsblatt	Geltungsbereich der UN-Regelung
1	Kraftfahrzeugscheinwerfer für asymmetrisches Abblendlicht und/oder Fernlicht, die mit Glühlampen der Kategorien R2 und/oder HS1 ausgerüstet sind	Änderungsserie 02	ABl. L 177, 10.7.2010, S. 1	M, N ^(a)
3	Retroreflektierende Einrichtungen für Kraftfahrzeuge	■ Änderungsserie 02	ABl. L 323, 6.12.2011, S. 1	M, N, O
4	Beleuchtungseinrichtungen für das hintere Kennzeichenschild von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern	■ Regelung in ihrer ursprünglichen Fassung	ABl. L 4, 7.1.2012, S. 7	M, N, O
6	Fahrtrichtungsanzeiger für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger	■ Änderungsserie 01	ABl. L 213, 18.7.2014, S. 1.	M, N, O

7	Begrenzungsleuchten, Schlussleuchten, Bremsleuchten und Umrissleuchten für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger	■ Änderungsserie 02	ABl. L 285, 30.9.2014, S. 1.	M, N, O
8	Halogen-Scheinwerfer (H1, H2, H3, HB3, HB4, H7, H8, H9, HIR1, HIR2 und/oder H11) für Kraftfahrzeuge	Änderungsserie 05 Berichtigung 1 der Revision 4	ABl. L 177, 10.7.2010, S. 71	M, N ^(a)
10	Elektromagnetische Verträglichkeit	■ Änderungsserie 05	ABl. L 41, 17.2.2017, S. 1	M, N, O
11	Türschlösser und Türaufhängungen	■ Änderungsserie 03	ABl. L 120, 13.5.2010, S 1 <i>[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]</i>	M ₁ , N ₁
12	Schutz des Fahrzeugführers vor der Lenkanlage bei Unfallstößen	■ Änderungsserie 04	ABl. L 89, 27.3.2013, S. 1 <i>[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]</i>	M ₁ , N ₁

13	Bremsen von Fahrzeugen und Anhängern	■ Änderungsserie 11	ABl. L 42, 18.2.2016, S. 1.	M ₂ , M ₃ , N, O ^(b)
13-H	Bremsen von Personenkraftwagen	■ Regelung in ihrer ursprünglichen Fassung	ABl. L 335, 22.12.2015, S. 1.	M ₁ , N ₁
14	Sicherheitsgurtverankerungen, ISOFIX-Verankerungssysteme und Verankerungen für den oberen ISOFIX-Haltegurt	■ Änderungsserie 07	ABl. L 218, 19.8.2015, S. 27 <i>[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]</i>	M, N
16	Sicherheitsgurte, Rückhaltesysteme, Kinderrückhaltesysteme und ISOFIX-Kinderrückhaltesysteme	■ Änderungsserie 07	ABl. L 109, 27.4.2018, S. 1	M, N
17	Sitze, ihre Verankerungen und Kopfstützen	Änderungsserie 08	ABl. L 230, 31.8.2010, S. 81 <i>[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]</i>	M, N

18	Sicherung von Kraftfahrzeugen gegen unbefugte Benutzung	■ Änderungsserie 03	ABl. L 120, 13.5.2010, S. 29	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃
19	Nebelscheinwerfer für Kraftfahrzeuge	■ Änderungsserie 04	ABl. L 250, 22.8.2014, S. 1	M, N
20	Kraftfahrzeugscheinwerfer mit Halogenglühlampen (H4-Lampen) für asymmetrisches Abblendlicht und/oder Fernlicht	Änderungsserie 03	ABl. L 177, 10.7.2010, S. 170	M, N ^(a)
21	Innenausstattung	■ Änderungsserie 01	ABl. L 188, 16.7.2008, S. 32	M ₁
23	Rückfahrcheinwerfer für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger	■ Regelung in ihrer ursprünglichen Fassung	ABl. L 237, 8.8.2014, S. 1	M, N, O
25	In Fahrzeugsitze einbezogene und nicht einbezogene Kopfstützen	Änderungsserie 04 Berichtigung 2 der Revision 1	ABl. L 215, 14.8.2010, S. 1 <i>[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]</i>	M ₁

26	Vorstehende Außenkanten	■ Änderungsserie 03	ABl. L 215, 14.8.2010, S. 27	M ₁
28	Akustische Warneinrichtungen und Schallzeichen	■ Regelung in ihrer ursprünglichen Fassung	ABl. L 323, 6.12.2011, S. 33	M, N
29	Schutz der Insassen des Fahrerhauses von Nutzfahrzeugen	Änderungsserie 03	ABl. L 304, 20.11.2010, S. 21 <i>[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]</i>	N
30	Luftreifen für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger (Klasse C1)	■ Änderungsserie 02	ABl. L 307, 23.11.2011, S. 1	M, N, O
31	Sealed-Beam-Scheinwerfer (SB) für Kraftfahrzeuge für europäisches asymmetrisches Abblendlicht und/oder Fernlicht	■ Änderungsserie 02	ABl. L 185, 17.7.2010, S. 15	M, N
34	Verhütung von Brandgefahren (Behälter für flüssigen Kraftstoff)	■ Änderungsserie 03	ABl. L 231, 26.8.2016, S. 41	M, N, O

37	Glühlampen zur Verwendung in genehmigten Scheinwerfern und Leuchten von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern	■ Änderungsserie 03	ABl. L 213, 18.7.2014, S. 36	M, N, O
38	Nebelschlussleuchten für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger	■ Regelung in ihrer ursprünglichen Fassung	ABl. L 4, 7.1.2012, S. 20	M, N, O
39	Geschwindigkeitsmesseinrichtung einschließlich ihres Einbaus	Änderungsserie 01	ABl. L 120, 13.5.2010, S. 40 <i>[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]</i>	M, N
43	Sicherheitsverglasungswerkstoffe	■ Änderungsserie 01	ABl. L 42, 12.2.2014, S. 1	M, N, O
44	Rückhalteeinrichtungen für Kinder in Kraftfahrzeugen („Kinder-Rückhalte-System“)	■ Änderungsserie 04	ABl. L 265, 30.9.2016, S. 1	M, N

45	Scheinwerfer-Reinigungseinrichtungen	■ Änderungsserie 01	<i>[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]</i>	M, N
46	Einrichtungen für indirekte Sicht und ihre Anbringung	■ Änderungsserie 04	ABl. L 237, 8.8.2014, S. 24	M, N
48	Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen an Kraftfahrzeugen	■ Änderungsserie 06	ABl. L 265, 30.9.2016, S. 125 <i>[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]</i>	M, N, O (c)
54	Luftreifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger (Klassen C2 und C3)	■ Regelung in ihrer ursprünglichen Fassung	ABl. L 307, 23.11.2011, S. 2	M, N, O
55	Mechanische Verbindungseinrichtungen für Fahrzeugkombinationen	■ Änderungsserie 01	ABl. L 153, 15.6.2016, S. 179 ■	M, N, O (c)

58	Einrichtungen für den hinteren Unterfahrschutz und ihr Anbau; hinterer Unterfahrschutz	Änderungsserie 03	■ <i>[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]</i>	M, N, O
61	Außen vorstehende Teile vor der Führerhausrückwand von Nutzfahrzeugen	■ Regelung in ihrer ursprünglichen Fassung	ABl. L 164, 30.6.2010, S. 1	N
64	Komplettnotrad, Notlaufreifen/Notlaufsystem (und Reifendrucküberwachungssystem)	■ Änderungsserie 02	ABl. L 310, 26.11.2010, S. 18	M ₁ , N ₁
66	Festigkeit des Aufbaus von Kraftomnibussen	Änderungsserie 02	ABl. L 84, 30.3.2011, S. 1	M ₂ , M ₃
67	Mit Flüssiggas betriebene Fahrzeuge	■ Änderungsserie 01	ABl. L 285, 20.10.2016, S. 1	M, N
73	Seitenschutz von Lastkraftwagen, Anhängern und Sattelanhängern	Änderungsserie 01	ABl. L 122, 8.5.2012, S. 1	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄

77	Parkleuchten für Kraftfahrzeuge	Regelung in ihrer ursprünglichen Fassung	ABl. L 4, 7.1.2012, S. 21	M, N
79	Lenkanlagen	Änderungsserie 03, Berichtigung 1	<i>[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]</i>	M, N, O
80	Sitze von Kraftomnibussen	Änderungsserie 03 zur Regelung	ABl. L 226, 24.8.2013, S. 20 <i>[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]</i>	M ₂ , M ₃
87	Tagfahrlicht für Kraftfahrzeuge	Regelung in ihrer ursprünglichen Fassung	ABl. L 4, 7.1.2012, S. 24	M, N
89	Geschwindigkeitsbegrenzer	Regelung in ihrer ursprünglichen Fassung	ABl. L 4, 7.1.2012, S. 25	M, N ^(d)
90	Ersatz-Bremsbelag-Einheiten und Ersatz-Trommelbremsbeläge für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger	Änderungsserie 02	ABl. L 185, 13.7.2012, S. 24	M, N, O

91	Seitenmarkierungsleuchten für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger	■ Regelung in ihrer ursprünglichen Fassung	ABl. L 4, 7.1.2012, S. 27	M, N, O
93	Einrichtungen für den vorderen Unterfahrschutz und ihr Anbau; vorderer Unterfahrschutz	Originalfassung der Regelung	ABl. L 185, 17.7.2010, S. 56	N ₂ , N ₃
94	Schutz der Insassen bei einem Frontalaufprall	Änderungsserie 03	ABl. L 35, 8.2.2018, S. 1	M ₁
95	Schutz der Insassen bei einem Seitenaufprall	■ Änderungsserie 03	ABl. L 183, 10.7.2015, S. 91	M ₁ , N ₁
97	Fahrzeug-Alarmsysteme	■ Änderungsserie 01	ABl. L 122, 8.5.2012, S. 19	M ₁ , N ₁ (°)
98	Kfz-Scheinwerfer mit Gasentladungslichtquellen	■ Änderungsserie 01	ABl. 176, 14.6.2014, S. 64	M, N
99	Gasentladungslichtquellen für genehmigte Gasentladungsleuchteinheiten in Kraftfahrzeugen	■ Regelung in ihrer ursprünglichen Fassung	ABl. L 285, 30.9.2014, S. 35	M, N

100	Elektrische Sicherheit	■ Änderungsserie 02	ABl. L 87, 31.3.2015, S. 1 <i>[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]</i>	M, N
102	Kurzkupplungseinrichtung; Anbau eines genehmigten Typs einer Kurzkupplungseinrichtung	Originalfassung der Regelung	ABl. L 351, 30.12.2008, S. 44	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄
104	Retroreflektierende Markierungen an schweren und langen Fahrzeugen	Regelung in ihrer ursprünglichen Fassung	ABl. L 75, 14.3.2014, S. 29	M ₂ , M ₃ , N, O ₂ , O ₃ , O ₄
105	Fahrzeuge für den Transport gefährlicher Güter	Änderungsserie 05	ABl. L 4, 7.1.2012, S. 30	N,O
107	Fahrzeuge der Klassen M ₂ und M ₃	■ Änderungsserie 07	ABl. L 52, 23.2.2018, S. 1	M ₂ , M ₃
108	Runderneuerte Reifen für Personenkraftwagen und ihre Anhänger	■ Regelung in ihrer ursprünglichen Fassung	ABl. L 181, 4.7.2006, S. 1	M ₁ , O ₁ , O ₂
109	Runderneuerte Reifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger,	■ Regelung in ihrer ursprünglichen Fassung	ABl. L 181, 4.7.2006, S. 1	M ₂ , M ₃ , N, O ₃ , O ₄
110	Spezielle Bauteile für komprimiertes Erdgas	■ Änderungsserie 01	ABl. L 166, 30.6.2015, S. 1	M, N

112	Kraftfahrzeugscheinwerfer für asymmetrisches Abblendlicht und/oder Fernlicht, die mit Glühlampen und/oder LED-Modulen ausgerüstet sind	■ Änderungsserie 01	ABl. L 250, 22.8.2014, S. 67	M, N
114	Austausch-Airbagsystem	Originalfassung der Regelung	ABl. L 373, 27.12.2006, S. 272	M ₁ , N ₁
115	Nachrüstsysteme für Flüssiggas und Erdgas	■ Regelung in ihrer ursprünglichen Fassung	ABl. L 323, 7.11.2014, S. 91	M, N
116	Sicherung von Kraftfahrzeugen gegen unbefugte Benutzung	■ Regelung in ihrer ursprünglichen Fassung	ABl. L 45, 16.2.2012, S. 1	M ₁ , N ₁ (°)
117	Reifen - Rollgeräuschemissionen, Haftung auf nassen Oberflächen und Rollwiderstand (Klassen C1, C2 und C3)	■ Änderungsserie 02	ABl. L 218, 12.8.2016, S. 1	M, N, O

118	Feuerbeständigkeit von in Bussen verwendeten Werkstoffen	Änderungsserie 02	ABl. L 102, 21.4.2015, S. 67 <i>[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]</i>	M ₃
119	Abbiegescheinwerfer	Änderungsserie 01	ABl. L 89, 25.3.2014, S. 101	M, N
121	Anordnung und Kennzeichnung der Handbetätigungseinrichtungen, Kontrollleuchten und Anzeiger	Änderungsserie 01	ABl. L 5, 8.1.2016, S. 9	M, N
122	Heizungssysteme von Fahrzeugen	Regelung in ihrer ursprünglichen Fassung	ABl. L 164, 30.6.2010, S. 231 <i>[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]</i>	M, N, O
123	Adaptive Frontbeleuchtungssysteme (AFS) für Kraftfahrzeuge	Änderungsserie 01	<i>[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]</i>	M, N

124	Nachrüsträder	Originalfassung der Regelung	ABl. L 375, 27.12.2006, S. 568	M ₁ , N ₁ , O ₁ , O ₂
125	Sichtfeld des Fahrzeugführers nach vorn	■ Änderungsserie 01	ABl. L 20, 25.1.2018, S. 16	M ₁
126	Trennvorrichtungen	Originalfassung der Regelung	<i>[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]</i>	M ₁
127	Fußgängerschutz	Änderungsserie 02	<i>[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]</i>	M ₁ , N ₁
128	Leuchtdioden-Lichtquellen (LED-Lichtquellen)	■ Regelung in ihrer ursprünglichen Fassung	ABl. L 162, 29.5.2014, S. 43	M, N, O
129	Verbesserte Kinderrückhaltesysteme	■ Regelung in ihrer ursprünglichen Fassung	ABl. L 97, 29.3.2014, S. 21	M, N
130	Spurhaltewarnsystem	Originalfassung der Regelung	ABl. L 178, 18.6.2014, S. 29	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ (f)
131	Notbrems-Assistenzsysteme	■ Änderungsserie 01	ABl. L 214, 19.7.2014, S. 47	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃ (f)

134	Sicherheit von Wasserstoff	Ursprüngliche Änderungsserie	[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]	M, N
135	Pfahl-Seitenaufprall	■ Änderungsserie 01	[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]	M ₁ , N ₁
137	Frontalaufprall über volle Breite	Änderungsserie 01	[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]	M ₁
139	Bremsassistent	Originalfassung der Regelung	[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]	M ₁ , N ₁
140	Fahrdynamik-Regelsystem	Originalfassung der Regelung	[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]	M ₁ , N ₁

141	Reifendrucküberwachungssystem	Originalfassung der Regelung	<i>[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]</i>	M ₁ , N ₁ (g)
142	Montage der Reifen	Originalfassung der Regelung	<i>[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]</i>	M ₁
145	Verankerungen von Kinderrückhaltesystemen	Originalfassung der Regelung	<i>[PO: scheduled for translation in 2018, please update the references when available]</i>	M ₁

Anmerkungen zur Tabelle

Die in der Tabelle genannte Änderungsserie entspricht der im Amtsblatt veröffentlichten Version und lässt die Änderungsserien, die auf Grundlage der darin genannten Übergangsbestimmungen einzuhalten sind, unberührt.

Alternativ wird die Einhaltung einer Änderungsserie, die nach der besonderen in der Tabelle genannten Serie beschlossen wurde, akzeptiert.

Die in der Tabelle der betreffenden Änderungsserie der UN-Regelungen aufgelisteten Zeitpunkte für die den Vertragsparteien nach dem „Geänderten Übereinkommen von 1958“¹ hinsichtlich Erstzulassung, Inbetriebnahme, Markteinführung, Verkauf, Anerkennung der Typgenehmigungen und Ähnlichem entstehenden Verpflichtungen müssen für die Zwecke der Artikel 48 und 50 der Verordnung (EU) 2018/858 zur Anwendung kommen, außer wenn in Artikel 16 dieser Verordnung alternative Termine aufgeführt sind, die dann stattdessen anzuwenden sind.

In bestimmten Fällen ist in den Übergangsbestimmungen einer in der Tabelle aufgeführten UN-Regelung mit folgendem oder ähnlichem, in seinem Zweck und seiner Bedeutung jedoch gleichem Wortlaut festgelegt, dass ab einem bestimmten Datum die Vertragsparteien des „Geänderten Übereinkommens von 1958“, die eine bestimmte Änderungsserie dieser UN-Regelung anwenden, nicht verpflichtet sind, einen im Einklang mit einer vorhergehenden Änderungsserie genehmigten Typ zu akzeptieren bzw. es ihnen gestattet ist, für die Zwecke nationaler oder regionaler Typgenehmigung die Genehmigung eines solchen Typs zu verweigern. Dies ist für die nationalen Behörden als eine verbindliche Vorschrift dahingehend auszulegen, dass die Übereinstimmungsbescheinigungen für die Zwecke des Artikels 48 der Verordnung (EU) 2018/858 nicht länger Gültigkeit besitzen, außer wenn in Anhang II dieser Verordnung alternative Termine genannt werden, die dann stattdessen anzuwenden sind.

¹ Beschluss 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 („Geändertes Übereinkommen von 1958“) (ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78).

- (a) Die UN-Regelungen Nr. 1, 8 und 20 gelten nicht für die EU-Typgenehmigung von Fahrzeugen.
- (b) Die Einrichtung einer Fahrdynamik-Regelfunktion ist nach den UN-Regelungen erforderlich. Diese ist jedoch auch für Fahrzeuge der Klasse N₁ Pflicht.
- (c) Soweit ein Fahrzeug von seinem Hersteller als zum Ziehen von Lasten geeignet erklärt worden ist (Punkt 2.11.5. der Beschreibungsmerkmale, auf die in Artikel 24 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/858 verwiesen wird) und irgendein Teil einer geeigneten mechanischen Verbindungseinrichtung, egal ob diese am Kraftfahrzeugtyp befestigt ist oder nicht, ein Beleuchtungselement und/oder den Montage- und Befestigungsbereich des hinteren Kennzeichnungsschildes (teilweise) verdecken könnte, so ist folgendermaßen zu verfahren:
- In der Anleitung für den Fahrzeugbenutzer (z. B. Fahrzeughandbuch) muss klar dargelegt werden, dass der Anbau einer mechanischen Verbindungseinrichtung, die nicht leicht entfernt oder umpositioniert werden kann, verboten ist;
 - zudem ist in den Anweisungen klar darzulegen, dass eine angebaute mechanische Verbindungseinrichtung, soweit sie nicht benutzt wird, immer entfernt oder umpositioniert werden muss, sowie
 - dass im Falle einer System-Typgenehmigung für ein Fahrzeug nach der UN-Regelung Nr. 55 sichergestellt werden muss, dass hinsichtlich eines Beleuchtungselements und/oder dem Montage- und Befestigungsbereich des hinteren Kennzeichnungsschildes die Möglichkeit zur Entfernung, Umpositionierung oder von Alternativstellen besteht.
- (d) Es sind nur Geschwindigkeitsbegrenzer (SLD) und deren verbindlicher Einbau in Fahrzeugen der Klasse M₂, M₃, N₂ und N₃ betroffen.
- (e) Schutzvorrichtungen gegen unbefugte Benutzung müssen in Fahrzeugen der Klassen M₁ und N₁ und Wegfahrsperrern in Fahrzeugen der Klasse M₁ eingebaut werden.
- (f) Siehe Erläuterung 4 zur Tabelle in Anhang II.
- (g) ***Für Fahrzeuge der Klasse M₁ mit einer Höchstmasse ≤ 3 500 kg und der Klasse N₁, die an keiner Achse doppelbereift sind.***

ANHANG II

Liste der Anforderungen, auf die in Artikel 4 Absatz 5 und Artikel 5 Absatz 3 verwiesen wird, sowie der Zeitpunkte, auf die in Artikel 16 verwiesen wird

Gegenstand	Regelungen	Zusätzliche bestimmte technische Bestimmungen	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	S T U	Bau teil
Anforderungen in Bezug auf														
A RÜCKHALTESYSTEME, AUFPRALLTESTS, UNVERSEHRTHEIT DES KRAFTSTOFFSYSTEMS UND ELEKTRISCHE SICHERHEIT GEGENÜBER HOCHSPANNUNG														
A1 Innenausstattung	UN-Regelung Nr. 21		A											
A2 Sitze und Kopfstützen	UN-Regelung Nr. 17		A	A	A	A	A	A						

A13 Seitliche Schutzvorrichtungen	UN-Regelung Nr. 73						A	A			A	A		
A14 Sicherheit von Kraftstofftanks	UN-Regelung Nr. 34		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
A15 Sicherheit von Flüssiggas	UN-Regelung Nr. 67		A	A	A	A	A	A						A
A16 Sicherheit von komprimiertem Erdgas und Flüssigerdgas	UN-Regelung Nr. 110		A	A	A	A	A	A						A
A17 Sicherheit von Wasserstoff	UN-Regelung Nr. 134		A	A	A	A	A	A						A

A18 Eignung der Werkstoffe für Wasserstoffsysteme		I	A	A	A	A	A	A					A
A19 Elektrische Betriebssicherheit	UN-Regelung Nr. 100		A	A	A	A	A	A					
A20 Seitlich versetzter Frontalaufprall	UN-Regelung Nr. 94	Anwendbar auf die Fahrzeugklassen M ₁ mit einer Höchstmasse von höchstens 3 500 kg und N ₁ mit einer Höchstmasse von höchstens 2 500 kg. Für Fahrzeuge mit einer Höchstmasse über 2 500 kg gelten die Datumsangaben in Anmerkung B.	A			A							

A21 Frontalaufprall über volle Breite	UN-Regelung Nr. 137	Die Verwendung der anthropomorphen Testvorrichtung „Hybrid III“ ist so lange gestattet, bis die Testvorrichtung für Insassenrückhaltesysteme „THOR“ im Rahmen der UN- Regelung verfügbar ist.	B			B								
A22 Lenkanlage bei Unfallstößen	UN-Regelung Nr. 12		A			A						A		
A23 Austausch- Airbagsystem	UN-Regelung Nr. 114		X			X						B		

A24 Aufprall an Fahrerhaus	UN-Regelung Nr. 29					A	A	A						
A25 Seitenaufprall	UN-Regelung Nr. 95	Anwendbar auf alle Fahrzeuge der Klassen M ₁ und N ₁ , einschließlich solcher, bei denen sich der R-Punkt des niedrigsten Sitzes mehr als 700 mm über dem Bodenniveau befindet. <i>Für Fahrzeuge, bei denen sich der R-Punkt des niedrigsten Sitzes mehr als 700 mm über dem Bodenniveau befindet, gelten die Datumsangaben in Anmerkung B.</i>	A			A								
A26 Pfahl-Seitenaufprall	UN-Regelung Nr. 135		B			B								

A27 Heckaufprall	UN-Regelung Nr. 34	Anwendbar auf die Fahrzeugklassen M_1 mit einer Höchstmasse von höchstens 3 500 kg und N_1 . Die Erfüllung der Anforderungen zur elektrischen Sicherheit nach einem Unfall ist sicherzustellen.	B			B								
Anforderungen in Bezug auf B UNGESCHÜTZTE VERKEHRSTEILNEHMER, SICHT UND SICHTBARKEIT														
B1 Bein- und Kopfschutz von Fußgängern	UN-Regelung Nr. 127		A			A								

<p>B2 Erweiterter Kopfaufschlagsbereich ■</p>	<p>UN-Regelung Nr. 127</p>	<p>Die Kinder- und Erwachsenenkopfform-Prüfflächen sind begrenzt durch die „Erwachsenen-Abwickellänge“ von 2 500 mm oder die „hintere Windschutzscheiben-Bezugslinie“, je nachdem, welches von beiden weiter vorn gelegen ist. Ein Kontakt der Kopfform mit A-Säulen, Windschutzscheibeneinfassung und Motorhaube ist ausgeschlossen, soll jedoch überwacht werden.</p>	<p>C</p>			<p>C</p>								
<p>B3 Frontschutzsysteme</p>		<p>■</p>	<p>X</p>			<p>X</p>							<p>A</p>	

B4															
Vorausschauend es Notbremssystem zum Schutz von Fußgängern und Radfahrern			C			C									
B5				B	B		B	B						B	
Kollisionswarns ystem für Fußgänger und Radfahrer															
B6				B	B		B	B						B	
Totwinkel- Assistent															
B7				B	B	B	B	B	B	■	■	■	■	B	
<i>Rückfahrassiste nt</i>															
B8	Sichtfeld nach vorn	UN-Regelung Nr. 125	Anwendbar auf die Fahrzeugklassen M ₁ und N ₁	A			C								

B9 Unmittelbarer Sichtbereich schwerer Nutzfahrzeuge				D	D		D	D						
B10 Sicherheitsglas	UN-Regelung Nr. 43		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
B11 Entfrostonung/Trocknung			A	A ²	A ²	A ²	A ²	A ²						
B12 Scheibenwischer/-wascher			A	A ³	A ³	A ³	A ³	A ³					A	
B13 Einrichtungen für indirekte Sicht	UN-Regelung Nr. 46		A	A	A	A	A	A						A

C5 Ersatzteile für Bremsen	UN-Regelung Nr. 90		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A	
C6 Bremsassistent	UN-Regelung Nr. 139		A			A									
C7 Fahrdynamik-Regelsystem	UN-Regelung Nr. 13 UN-Regelung Nr. 140		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C8 Notbrems-Assistenzsysteme an schweren Nutzfahrzeugen	UN-Regelung Nr. 131			A ⁴	A ⁴		A ⁴	A ⁴							

C9 Notbrems- Assistenzsysteme an Pkws und leichten Nutzfahrzeugen			B			B								
C10 Sicherheit und Umweltverträglichkeit der Reifen	UN-Regelung Nr. 30 UN-Regelung Nr. 54 UN-Regelung Nr. 117	<i>Ferner ist ein Prüfverfahren für gebrauchte Reifen zu gewährleisten; es gelten die Datumsangaben in Anmerkung C.</i>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		A
C11 Noträder und Notlaufsysteme	UN-Regelung Nr. 64		A ¹			A ¹								

<p>C12 Luftreifen, runderneuert</p>	<p>UN-Regelung Nr. 108 UN-Regelung Nr. 109</p>		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A
<p>C13 Reifendrucküberwachungssystem für Pkws und leichte Nutzfahrzeuge</p>	<p>UN-Regelung Nr. 141</p>	<p>Anwendbar auf die Fahrzeugklassen M_1 mit einer Höchstmasse von höchstens 3 500 kg und N_1.</p>	A			B								
<p>C14 Reifendrucküberwachungssystem für schwere Nutzfahrzeuge</p>				B	B		B	B			B	B		

C15 Montage der Reifen	UN-Regelung Nr. 142	Anwendbar auf alle Fahrzeugklassen.	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
C16 Nachrüsträder	UN-Regelung Nr. 124		X			X			X	X				B
Anforderungen in Bezug auf														
D MITGEFÜHRTE INSTRUMENTE, ELEKTRISCHES SYSTEM, FAHRZEUGBELEUCHTUNGSEINRICHTUNGEN UND SCHUTZ VOR UNBEFUGTER VERWENDUNG EINSCHLISSLICH CYBERANGRIFFEN														
D1 Schallzeichen	UN-Regelung Nr. 28		A	A	A	A	A	A						A

D2 Funkentstörung (elektromagnetische Verträglichkeit)	UN-Regelung Nr. 10		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
D3 Schutz gegen unbefugte Benutzung, Wegfahrsperrung und Alarmsysteme	UN-Regelung Nr. 18 UN-Regelung Nr. 97 UN-Regelung Nr. 116		A	A ¹	A ¹	A	A ¹	A ¹					A	A
D4 <i>Schutz des Fahrzeugs gegen Cyberangriffe</i>			B	B	B	B	B	B					B	B

D5	Geschwindigkeit smesser	UN-Regelung Nr. 39		A	A	A	A	A	A						
D6	Kilometerzähler	UN-Regelung Nr. 39		A	A	A	A	A	A						
D7	Geschwindigkeit sbegrenzer	UN-Regelung Nr. 89			A	A		A	A						A
D8	Intelligenter Geschwindigkeitsassiste nt			B	B	B	B	B	B						B
D9	Kennzeichnung der Betätigungseinrichtunge n, Kontrollleuchten und Anzeiger	UN-Regelung Nr. 121		A	A	A	A	A	A						

D10 Heizanlagen	UN-Regelung Nr. 122		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
D11 Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtunge n	UN-Regelung Nr. 4 UN-Regelung Nr. 6 UN-Regelung Nr. 7 UN-Regelung Nr. 19 UN-Regelung Nr. 23 UN-Regelung Nr. 38 UN-Regelung Nr. 77 UN-Regelung Nr. 87 UN-Regelung Nr. 91		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	A	A

<p>D12</p> <p>Fahrbahnbeleuchtungseinrichtungen</p>	<p>UN-Regelung Nr. 31</p> <p>UN-Regelung Nr. 98</p> <p>UN-Regelung Nr. 112</p> <p>UN-Regelung Nr. 119</p> <p>UN-Regelung Nr. 123</p>		X	X	X	X	X	X						A
--	---	--	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--	---

D16 Notbremslicht			B	B	B	B	B	B	■	■	■	■		
D17 Scheinwerfer-Reinigungseinrichtung	UN-Regelung Nr. 45		A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹						A
D18 Schaltanzeige (GSI)			A											
Anforderungen in Bezug auf														
<i>E</i> VERHALTEN VON FAHRER UND SYSTEM														
E1 Vorrichtung zum Einbau einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperre		<i>EN 50436 (2016)</i>	B	B	B	B	B	B						

<p><i>E2 Warnsystem bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers</i></p>			B	B	B	B	B	B						
<p><i>E3 Warnsystem bei nachlassender Konzentration des Fahrers</i></p>		<p>Technische Einrichtungen zur Vermeidung von Ablenkungen können auch in Betracht gezogen werden.</p>	C	C	C	C	C	C						
<p><i>E4 System zur Überwachung der Bereitschaft des Fahrers</i></p>			B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵						
<p><i>E5 Ereignisbezogene Datenerfassung</i></p>			B	D	D	B	D	D					B	

E6 Die Kontrolle des Fahrers über das Fahrzeug übernehmende Systeme			B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵						
E7 Dem Fahrzeug Informationen zu seinem Zustand und seiner Umgebung liefernde Systeme			B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵	B ⁵						
E8 Platooning			■	B ¹	B ¹	■	B ¹	B ¹						

**Anforderungen in Bezug auf
ALLGEMEINE BAUMERKMALE UND EIGENSCHAFTEN DES FAHRZEUGS**

F1	Anbringungsstelle für das Kennzeichen		A	A	A	A	A	A	A	A	A	A		
F2	Rückwärtsfahren		A	A	A	A	A	A						
F3	Türverriegelungen und -scharniere	UN-Regelung Nr. 11	A			A	■	■						
F4	Einstiegsstufen, Haltegriffe und Trittbretter		A			A	A	A						

F5 Vorstehende Außenkanten	UN-Regelung Nr. 26		A												
F6 Vorstehende Außenkanten an Führerhäusern von Nutzfahrzeugen	UN-Regelung Nr. 61					A	A	A							
F7 Gesetzlich vorgeschriebenes Fabrikschild und Fahrzeug-Identifizierungsnummer			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A			
F8 Abschleppeinrichtungen			A	A	A	A	A	A							

F9 Radabdeckungen			A												
F10 Spritzschutzsysteme						A	A	A	A	A	A	A			
F11 Massen und Abmessungen			A	A	A	A	A	A	A	A	A	A			
F12 Mechanische Verbindungseinrichtungen	UN-Regelung Nr. 55 UN-Regelung Nr. 102		A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A ¹	A	A	A	A	A	A	A

Anmerkungen zur Tabelle

A: Datum des Verbots der Zulassung von Kraftfahrzeugen sowie der Markteinführung und der Inbetriebnahme von Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten:

[] *the date of application of this Regulation*

B: Datum der Verweigerung der EU-Typgenehmigung:

[] *the date of application of this Regulation*

Datum des Verbots der Zulassung von Kraftfahrzeugen sowie der Markteinführung und der Inbetriebnahme von Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten:

[] *24 months after the date of application of this Regulation*

C: Datum der Verweigerung der EU-Typgenehmigung:

[24 months after the date of application of this Regulation]

Datum des Verbots der Zulassung von Kraftfahrzeugen sowie der Markteinführung und der Inbetriebnahme von Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten:

[48 months after the date of application of this Regulation]

D: Datum der Verweigerung der EU-Typgenehmigung:

[42 months after the date of application of this Regulation]

Datum des Verbots der Zulassung von Kraftfahrzeugen sowie der Markteinführung und der Inbetriebnahme von Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten:

[78 months after the date of application of this Regulation]

- X: Das fragliche Bauteil oder die fragliche selbständige technische Einheit eignet sich den Angaben gemäß für die Fahrzeugklassen.
- 1 Einhaltung erforderlich, falls montiert.
 - 2 Fahrzeuge dieser Klasse sind mit einer entsprechenden Entfrostsungs- und Trocknungseinrichtung für die Windschutzscheibe auszurüsten.
 - 3 Fahrzeuge dieser Klasse sind mit einem entsprechenden Scheibenwischer und -wascher für die Windschutzscheibe auszurüsten.

4 Folgende Fahrzeuge sind ausgenommen:

- Sattelzugmaschinen der Klasse N₂ mit einer Höchstmasse von über 3,5 Tonnen, jedoch nicht über 8 Tonnen;
- Fahrzeuge der Fahrzeugklassen M₂ und M₃, Klasse A, Klasse I und Klasse II, gemäß der Festlegung von Abschnitt 2.1 der UN-Regelung Nr. 107;
- Gelenkbusse der Fahrzeugklasse M₃, Klasse A, Klasse I und Klasse II, gemäß der Festlegung von Abschnitt 2.1 der UN-Regelung Nr. 107;
- Geländefahrzeuge der Fahrzeugklassen M₂, M₃, N₂ und N₃;
- Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung der Fahrzeugklassen M₂, M₃, N₂ und N₃; und
- Fahrzeuge der Klassen M₂, M₃, N₂ und N₃ mit mehr als drei Achsen

5 Einhaltung erforderlich bei *teilautomatisierten* Fahrzeugen.

6 ***Für Kraftfahrzeuge mit hydraulischer Servolenkung gelten die Datumsangaben in Anmerkung C. Diese Fahrzeuge müssen jedoch statt dessen mit einem Spurhaltewarnsystem ausgerüstet sein.***

ANHANG III

Änderungen des Anhangs II der Verordnung (EU) 2018/858

Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858 wird wie folgt geändert:

- (1) In der Tabelle in Teil I wird im Eintrag von Punkt 3A die Bezugnahme in der dritten Spalte auf die „Verordnung (EG) Nr. 661/2009“ ersetzt durch:

„Verordnung (EU) 2019/...“⁺

* Verordnung (EU) 2019/... des Europäischen Parlaments und des Rates vom [...] für die Anforderungen an die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und ■ Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit und des Schutzes von Fahrzeuginsassen und schwächeren Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 und Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 [ABl., S...]

und jegliche folgende Bezugnahme auf die „Verordnung (EG) Nr. 661/2009“ im gesamten Anhang II wird durch eine Bezugnahme auf die „Verordnung (EU) 2019/...“ ersetzt, soweit in den nachfolgenden Bestimmungen dieses Anhangs nichts Anderes vorgesehen ist;

- (2) Teil I wird wie folgt geändert:

(a) Die Tabelle wird wie folgt geändert:

(i) Der folgende Eintrag wird gemäß seiner Positionsnummer an der geeigneten Stelle eingefügt:

⁺ [OP: Please insert relevant details in the text and in the footnote.]

„55A	Pfahl-Seitenaufprall	Verordnung (EU) 2019/...+ UN-Regelung Nr. 135	X			X“;								
------	----------------------	---	---	--	--	-----	--	--	--	--	--	--	--	--

(ii) Der Eintrag für Position 58 wird ersetzt durch:

„58	Fußgängerschutz	Verordnung (EU) 2019/...+ UN-Regelung Nr. 127	X			X								X“;
-----	-----------------	---	---	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	-----

(iii) Die Einträge für die Positionen 62 und 63 werden ersetzt durch:

„62	Wasserstoffsystem	Verordnung (EU) 2019/...+ UN- Regelung Nr. 134	X	X	X	X	X	X					X
63	Allgemeine Sicherheit	Verordnung (EU) 2019/...+	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾ “;

(iv) Die Einträge für die Positionen 65 und 66 werden ersetzt durch:

„65	Notbrems- Assistenzsystem	Verordnung (EU) 2019/...+ UN- Regelung Nr. 131		X	X		X	X					
-----	------------------------------	---	--	---	---	--	---	---	--	--	--	--	--

66	Spurhaltewarnsystem	Verordnung (EU) 2019/...+ UN- Regelung Nr. 130		X	X		X	X“;						
----	---------------------	---	--	---	---	--	---	-----	--	--	--	--	--	--

(b) Die Erläuterungen werden wie folgt geändert:

(i) Die Erläuterungen 3 und 4 werden ersetzt durch:

„⁽³⁾ Die Ausrüstung mit einer Fahrzeugstabilisierungsfunktion ist im Einklang mit Artikel 4 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2019/...+ erforderlich

⁽⁴⁾ Die Ausrüstung mit einem elektronischen Fahrdynamik-Regelsystem ist im Einklang mit Artikel 4 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2019/...+ erforderlich

(ii) Die Erläuterung 9A wird ersetzt durch:

^(9A) Die Ausrüstung mit einem Reifendrucküberwachungssystem ist im Einklang mit Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/...+ erforderlich.“

(iii) Die Erläuterung 15 wird ersetzt durch:

„⁽¹⁵⁾ Die Verordnung (EU) 2019/...+ muss eingehalten werden. Jedoch ist unter dieser speziellen Position keine EU-Typgenehmigung vorgesehen, da sie nur einer Zusammenstellung einzelner, sich auf die Verordnung (EU) 2019/...+ beziehender Positionen an anderen Stellen der Tabelle entspricht.“

(3) In Anlage 1 von Teil I, Tabelle 1 wird Folgendes geändert:

(a) Der Eintrag für Position 46A wird ersetzt durch:

„46A	Montage von Reifen	Verordnung (EU) 2019/...+ UN- Regelung Nr. 142		B“;
------	-----------------------	---	--	-----

(b) Der Eintrag für Position 58 wird ersetzt durch:

„58	Fußgängerschutz	Verordnung (EU) 2019/...+ UN- Regelung Nr. 127		C <i>Datum der Verweigerung der EU-Typgenehmigung:</i> <i>[42 months after the date of application of this Regulation]</i> <i>Datum des Verbots der Zulassung von Kraftfahrzeugen:</i> <i>[144 months after the date of application of this Regulation]“</i>
-----	-----------------	---	--	---

(c) Die Einträge für die Positionen 62 und 63 werden ersetzt durch:

„62	Wasserstoffsystem	Verordnung (EU) 2019/...+ UN- Regelung Nr. 134		X
63	Allgemeine Sicherheit	Verordnung (EU) 2019/...+		Die Verordnung (EU) 2019/...+ muss eingehalten werden. Jedoch ist unter dieser speziellen Position keine EU- Typgenehmigung vorgesehen, da sie nur einer Zusammenstellung einzelner, sich auf die Verordnung (EU) 2019/...+ beziehender Positionen an anderen Stellen der Tabelle entspricht.“

(4) In den Erläuterungen zu Tabelle 1 von Anlage 1 wird der letzte Abschnitt gelöscht;

(5) In Anlage 1 von Teil I, Tabelle 2 wird Folgendes geändert:

(a) Der Eintrag für Position 46A wird ersetzt durch:

„46A	Montage von Reifen	Verordnung (EU) 2019/...+ UN- Regelung Nr. 142		B“
------	-----------------------	---	--	----

(b) Der Eintrag für Position 58 wird ersetzt durch:

„58	Fußgängerschutz	Verordnung (EU) 2019/...+ UN- Regelung Nr. 127		C <i>Datum der Verweigerung der EU-Typgenehmigung:</i> <i>[42 months after the date of application of this Regulation]</i> <i>Datum des Verbots der Zulassung von Kraftfahrzeugen:</i> <i>[144 months after the date of application of this Regulation]“</i>
-----	-----------------	---	--	---

(c) Die Einträge für die Positionen 62 und 63 werden ersetzt durch:

„62	Wasserstoffsystem	Verordnung (EU) 2019/...+ UN- Regelung Nr. 134		X
63	Allgemeine Sicherheit	Verordnung (EU) 2019/...+		Die Verordnung (EU) 2019/...+ muss eingehalten werden. Jedoch ist unter dieser speziellen Position keine EU- Typgenehmigung vorgesehen, da sie nur einer Zusammenstellung einzelner, sich auf die Verordnung (EU) 2019/...+ beziehender Positionen an anderen Stellen der Tabelle entspricht.“

(6) In Anlage 2 von Teil I wird Punkt 4 wie folgt geändert:

(a) Die Tabelle „Teil I: Fahrzeuge der Fahrzeugklasse M₁“ wird wie folgt geändert:

(i) Der Eintrag für Position 58 wird ersetzt durch:

„58	UN-Regelung Nr. 127 Verordnung (EU) 2019/...+ (Fußgängerschutz)	Die Fahrzeuge sind mit einem elektronischen Antiblockiersystem auszustatten, das auf alle Räder wirkt. Es gelten die Anforderungen der UN-Regelung Nr. 127. Ein Frontschutzsystem ist entweder ein Teil des Fahrzeugaufbaus und entspricht somit den Anforderungen der UN-Regelung Nr. 127 oder eine selbständige technische Einheit, für die eine Typgenehmigung erhalten wurde.“
-----	---	--

(ii) Der folgende Eintrag wird gemäß seiner Positionsnummer an der geeigneten Stelle eingefügt:

<p>„62</p>	<p>UN-Regelung Nr. 134 Verordnung (EU) 2019/...+ (Wasserstoffsystem)</p>	<p>Es gelten die Anforderungen der UN-Regelung Nr. 134. Alternativ ist nachzuweisen, dass das Fahrzeug folgenden Bestimmungen genügt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grundsätzliche Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 79/2009 in der am [[] the date immediately preceding the date of application of this Regulation] geltenden Fassung; - Attachment 100 – Technical Standard For Fuel Systems Of Motor Vehicle Fueled By Compressed Hydrogen Gas (Japan); - GB/T 24549-2009 Fuel cell electric vehicles – safety requirements (China); - Norm ISO 23273:2013 Teil 1: Fahrzeuggebundene Funktionssicherheit und Teil 2: Schutz gegen durch Wasserstoff verursachte Gefahren für Fahrzeuge, die mit komprimiertem Wasserstoff befüllt werden, oder - SAE J2578 – General Fuel Cell Vehicle Safety“
------------	--	--

(b) Die Tabelle „Teil II: Fahrzeuge der Fahrzeugklasse N₁“ wird wie folgt geändert:

(i) Der Eintrag für Position 58 wird ersetzt durch:

„58	UN-Regelung Nr. 127 Verordnung (EU) 2019/...+ (Fußgängerschutz)	Die Fahrzeuge sind mit einem elektronischen Antiblockiersystem auszustatten, das auf alle Räder wirkt. Es gelten die Anforderungen der UN-Regelung Nr. 127. Ein Frontschutzsystem ist entweder ein Teil des Fahrzeugaufbaus und entspricht somit den Anforderungen der UN-Regelung Nr. 127 oder eine selbständige technische Einheit, für die eine Typgenehmigung erhalten wurde.“
-----	---	--

(ii) Der folgende Eintrag wird gemäß seiner Positionsnummer an der geeigneten Stelle eingefügt:

„62	UN-Regelung Nr. 134 Verordnung (EU) 2019/...+ (Wasserstoffsystem)	Es gelten die Anforderungen der UN-Regelung Nr. 134. Alternativ ist nachzuweisen, dass das Fahrzeug folgenden Bestimmungen genügt: <ul style="list-style-type: none">- Grundsätzliche Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 79/2009 in der am [[] the date immediately preceding the date of application of this Regulation] geltenden Fassung;- Attachment 100 – Technical Standard For Fuel Systems Of Motor Vehicle Fueled By Compressed Hydrogen Gas (Japan);- GB/T 24549-2009 Fuel cell electric vehicles – safety requirements (China);- Norm ISO 23273:2013 Teil 1: Fahrzeuggebundene Funktionssicherheit und Teil 2: Schutz gegen durch Wasserstoff verursachte Gefahren für Fahrzeuge, die mit komprimiertem Wasserstoff befüllt werden, oder- SAE J2578 – General Fuel Cell Vehicle Safety“
-----	---	--

(7) Im Teil II der Tabelle werden die Einträge für die Positionen 58, 65 und 66 gelöscht.

(8) Teil III wird wie folgt geändert:

(a) In Anlage 1 wird die Tabelle wie folgt geändert:

(i) Der Eintrag für Position 58 wird ersetzt durch:

„58	Fußgängerschutz	Verordnung (EU) 2019/...+ UN-Regelung Nr. 127	X	X“;		
-----	-----------------	--	---	-----	--	--

(ii) Die Einträge für die Positionen 62 und 63 werden ersetzt durch:

„62	Wasserstoffsystem	Verordnung (EU) 2019/...+ UN-Regelung Nr. 134	X	X	X	X
63	Allgemeine Sicherheit	Verordnung (EU) 2019/...+	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾ “;

(iii) Die Einträge für die Positionen 65 und 66 werden ersetzt durch:

„65	Notbrems-Assistenzsystem	Verordnung (EU) 2019/...+ UN-Regelung Nr. 131			N/A	N/A
66	Spurhaltewarnsystem	Verordnung (EU) 2019/...+ UN-Regelung Nr. 130			N/A	N/A“;

(b) In Anlage 2 wird die Tabelle wie folgt geändert:

(i) Der folgende Eintrag wird gemäß seiner Positionsnummer an der geeigneten Stelle eingefügt:

„55A	Pfahl-Seitenaufprall	Verordnung (EU) 2019/...+ UN-Regelung Nr. 135	N/A		N/A“;								
------	----------------------	--	-----	--	-------	--	--	--	--	--	--	--	--

(iv) Die Einträge für die Positionen 65 und 66 werden ersetzt durch:

„65	Notbrems- Assistenzsystem	Verordnung (EU) 2019/...+ UN- Regelung Nr. 131		N/A	N/A		N/A	N/A				
66	Spurhaltewarnsystem	Verordnung (EU) 2019/...+ UN- Regelung Nr. 130		N/A	N/A		N/A	N/A“;				

(c) Anlage 3 wird wie folgt geändert:

(i) In der Tabelle wird der folgende Eintrag gemäß seiner Positionsnummer an der geeigneten Stelle eingefügt:

„55A	Pfahl-Seitenaufprall	Verordnung (EU) 2019/...+ UN-Regelung Nr. 135	N/A“;
------	----------------------	--	-------

(ii) In der Tabelle wird der Eintrag für Position 58 ersetzt durch:

„58	Fußgängerschutz	Verordnung (EU) 2019/...+ UN-Regelung Nr. 127	G“;
-----	-----------------	--	-----

(iii) In der Tabelle werden die Einträge für die Positionen 62 und 63 ersetzt durch:

„62	Wasserstoffsystem	Verordnung (EU) 2019/...+ UN-Regelung Nr. 134	X
63	Allgemeine Sicherheit	Verordnung (EU) 2019/...+	X ⁽¹⁵⁾ “;

(iv) Der folgende Punkt wird zugefügt:

„5. Die Punkte 1. bis 4.2. kommen auch auf Fahrzeuge der Fahrzeugklasse M₁ zur Anwendung, die nicht als mit besonderer Zweckbestimmung klassifiziert, aber für Rollstuhlfahrer zugänglich sind.“

(d) In Anlage 4 wird die Tabelle wie folgt geändert:

(i) Der folgende Eintrag wird gemäß seiner Positionsnummer an der geeigneten Stelle eingefügt:

„55A	Pfahl-Seitenaufprall	Verordnung (EU) 2019/...+ UN-Regelung Nr. 135			A“;								
------	----------------------	--	--	--	-----	--	--	--	--	--	--	--	--

(ii) Der Eintrag für Position 58 wird ersetzt durch:

„58	Fußgängerschutz	Verordnung (EU) 2019/...+ UN- Regelung Nr. 127			A“;								
-----	-----------------	---	--	--	-----	--	--	--	--	--	--	--	--

(iii) Die Einträge für die Positionen 62, 63, 65 und 66 werden ersetzt durch:

„62	Wasserstoffsystem	Verordnung (EU) 2019/...+ UN- Regelung Nr. 134	X	X	X	X	X						
-----	-------------------	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	--	--

63	Allgemeine Sicherheit	Verordnung (EU) 2019/...+	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾
65	Notbrems- Assistenzsystem	Verordnung (EU) 2019/...+ UN- Regelung Nr. 131	N/A	N/A		N/A	N/A					
66	Spurhaltewarnsystem	Verordnung (EU) 2019/...+ UN- Regelung Nr. 130	N/A	N/A		N/A	N/A“;					

- (e) In Anlage 5 werden in der Tabelle die Einträge für die Positionen 62, 63, 65 und 66 ersetzt durch:

„62	Wasserstoffsystem	Verordnung (EU) 2019/...+ UN-Regelung Nr. 134	X
63	Allgemeine Sicherheit	Verordnung (EU) 2019/...+	X ⁽¹⁵⁾
65	Notbrems-Assistenzsystem	Verordnung (EU) 2019/...+ UN-Regelung Nr. 131	N/A
66	Spurhaltewarnsystem	Verordnung (EU) 2019/...+ UN-Regelung Nr. 130	N/A“;

- (f) In Anlage 6 werden in der Tabelle die Einträge für die Positionen 62, 63, 65 und 66 ersetzt durch:

„62	Wasserstoffsystem	Verordnung (EU) 2019/...+ UN-Regelung Nr. 134	X	
-----	-------------------	--	---	--

63	Allgemeine Sicherheit	Verordnung (EU) 2019/...+ UN-Regelung Nr. 131	X ⁽¹⁵⁾	X ⁽¹⁵⁾
65	Notbrems- Assistenzsystem	Verordnung (EU) 2019/...+ UN-Regelung Nr. 131	N/A	
66	Spurhaltewarnsystem	Verordnung (EU) 2019/...+ UN-Regelung Nr. 130	N/A“;	

- (g) Die Erläuterungen werden wie folgt geändert:
- (i) Die Erläuterung für X wird ersetzt durch:
- „X Die in der einschlägigen Rechtsakte festgelegten Anforderungen kommen zur Anwendung.“
- (ii) Die Erläuterungen 3 und 4 werden ersetzt durch:
- „⁽³⁾ Die Ausrüstung mit einer Fahrzeugstabilisierungsfunktion ist im Einklang mit Artikel 4 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2019/...+ erforderlich
- ⁽⁴⁾ Die Ausrüstung mit einem elektronischen Fahrdynamik-Regelsystem ist im Einklang mit Artikel 4 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2019/...+ erforderlich“
- (iii) Die Erläuterung 9A wird ersetzt durch:
- „^(9A) Kommt nur zur Anwendung, wenn die Fahrzeuge über die unter die UN-Regelung Nr. 64 fallende Ausrüstung verfügen. Die Ausrüstung mit einem Reifendrucküberwachungssystem ist jedoch im Einklang mit Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/...+ erforderlich.“
- (iv) Die Erläuterung 15 wird ersetzt durch:
- „⁽¹⁵⁾ Die Verordnung (EU) 2019/...+ muss eingehalten werden. Jedoch ist unter dieser speziellen Position keine EU-Typgenehmigung vorgesehen, da sie nur einer Zusammenstellung einzelner, an anderen Stellen der Tabelle zusammengestellter Positionen entspricht.“
- (v) Erläuterungen 16 und 17 werden gelöscht.

ANHANG IV

Liste der Übergangsbestimmungen, auf die in Artikel 16 Absatz 3 verwiesen wird

UN-Regelung	Besondere Anforderungen	Spätester Zeitpunkt für die Zulassung nichtkonformer Fahrzeuge, sowie den Verkauf oder die Inbetriebnahme nichtkonformer Bauteile ⁽¹⁾
117	Reifen hinsichtlich Rollgeräuschemissionen, Haftung auf nassen Oberflächen und Rollwiderstand	30. April 2023
	Reifen der Klasse C3 müssen die Anforderungen von Stufe 2 für den Rollwiderstand erfüllen	

Anmerkungen zur Tabelle

- (1) Die in der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 festgelegten Zeitpunkte für Fahrzeugtypen, Systeme und Bauteile, die den Anforderungen der am [] *the date immediately preceding the date of application of this Regulation*] geltenden Fassung dieser Verordnung genügen, und für Fahrzeugtypen und Systeme, die der am [] *the date immediately preceding the date of application of this Regulation*] geltenden Fassung der Verordnung Nr. 78/2009 genügen

ANHANG ZUR LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG

Erklärung der Kommission zu abgenutzten Reifen

Nach Auffassung der Kommission ist es im Sinne der Straßenverkehrssicherheit, des Verbraucherschutzes, der Abfallverminderung und der Kreislaufwirtschaft wichtig, Reifen nicht nur in neuem, sondern auch in abgenutztem Zustand zu testen. Zu diesem Zweck wird die Kommission die Entwicklung geeigneter Prüfprotokolle im Rahmen des Weltforums der Vereinten Nationen für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge unterstützen. Sollte dieser Prozess jedoch bis Juli 2023 nicht abgeschlossen sein, beabsichtigt die Kommission, EU-Rechtsvorschriften vorzuschlagen, die speziell die Prüfung von Reifen in abgenutztem Zustand betreffen.