



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Plenarsitzungsdokument*

---

**A7-0445/2012**

4.1.2012

**\*\*\*I**

## **BERICHT**

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Genehmigung von zweirädrigen, dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen sowie über die entsprechende Marktüberwachung (COM(2010)0542 – C7-0317/2010 – 2010/0271(COD))

Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz

Berichterstatter: Wim van de Camp

### ***Erklärung der benutzten Zeichen***

- \* Verfahren der Konsultation
- \*\*\* Verfahren der Zustimmung
- \*\*\*I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- \*\*\*II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- \*\*\*III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Rahmen des Entwurfs eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

### ***Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Gesetzgebungsakts***

In den Änderungsanträgen des Parlaments werden die Änderungen am Entwurf eines Gesetzgebungsakts durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Wenn Textteile *mager und kursiv* gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen, dass für diese Teile des Entwurfs eines Gesetzgebungsakts im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise wenn Textteile in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

Der Kopftext zu dem gesamten Änderungsantrag zu einem bestehenden Rechtsakt, der durch den Entwurf eines Gesetzgebungsakts geändert werden soll, umfasst auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden. Textteile, die aus einer Bestimmung eines bestehenden Rechtsakts übernommen sind, die das Parlament ändern will, obwohl sie im Entwurf eines Gesetzgebungsakts nicht geändert ist, werden durch **Fettdruck** gekennzeichnet. Streichungen in solchen Textteilen werden wie folgt gekennzeichnet: [...].

## INHALT

	<b>Seite</b>
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS .....	5
BEGRÜNDUNG .....	77
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR VERKEHR UND FREMDENVERKEHR .....	80
VERFAHREN .....	100



## ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Genehmigung von zweirädrigen, dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen sowie über die entsprechende Marktüberwachung (COM(2010)0542 – C7-0317/2010 – 2010/0271(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

*Das Europäische Parlament,*

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2010)0542),
  - 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 (C7-0317/2010),
  - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
  - in Kenntnis der Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 19. Januar 2011<sup>1</sup>,
  - gestützt auf Artikel 55 seiner Geschäftsordnung,
  - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz sowie der Stellungnahme des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A7-0445/2012),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
  2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, ihren Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
  3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

---

<sup>1</sup> ABl. C 87 vom 17.3.2011, S. 30.

## Änderungsantrag 1

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(1a) Der Binnenmarkt sollte auf transparenten, einfachen und einheitlichen Vorschriften aufbauen, die Rechtssicherheit und Klarheit bieten, woraus Unternehmen wie Verbraucher gleichermaßen Nutzen ziehen können.***

## Änderungsantrag 2

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(3) Zweck dieser Verordnung ist die Festlegung harmonisierter Vorschriften für die Herstellung von Fahrzeugen der Klasse L, um das Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten. Fahrzeuge der Klasse L sind zwei-, drei- oder vierrädrige Fahrzeuge wie zwei- oder dreirädrige Fahrzeuge mit Antriebssystem, Straßen-Quads und Leichtkraftfahrzeuge. Außerdem soll mit dem Vorschlag der derzeitige Rechtsrahmen vereinfacht werden, er soll zu einem niedrigeren und verhältnismäßigeren Anteil an den Gesamtemissionen des Straßenverkehrs führen, die Sicherheit insgesamt erhöhen, zur Anpassung an den technischen Fortschritt beitragen und die Vorschriften für die Marktüberwachung stärken.

(3) Zweck dieser Verordnung ist die Festlegung harmonisierter Vorschriften für die Herstellung von Fahrzeugen der Klasse L, um das Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten. Fahrzeuge der Klasse L sind zwei-, drei- oder vierrädrige Fahrzeuge wie zwei- oder dreirädrige Fahrzeuge mit Antriebssystem, ***Geländefahrzeuge (ATV), Side-by-Side-Fahrzeuge***, Straßen-Quads und Leichtkraftfahrzeuge. Außerdem soll mit dem Vorschlag der derzeitige Rechtsrahmen vereinfacht werden, er soll zu einem niedrigeren und verhältnismäßigeren Anteil an den Gesamtemissionen des Straßenverkehrs führen, die Sicherheit insgesamt erhöhen, zur Anpassung an den technischen Fortschritt beitragen und die Vorschriften für die Marktüberwachung stärken.

## **Änderungsantrag 3**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(3a) Mehr als 70 % der EU-Bevölkerung lebt in Stadtgebieten, und etwa 85% des BIP der Union wird in Städten erwirtschaftet. Alle großen Städte in Europa sind bemüht, Verkehrsüberlastung, Unfälle und Umweltverschmutzung zu minimieren. Bessere Anforderungen an die Typgenehmigung von Fahrzeugen der Klasse L können den Übergang zu einer effizienteren, sichereren und umweltfreundlicheren Mobilität in der Stadt erleichtern<sup>1</sup>. Neue, innovative und technisch hochentwickelte zwei-, drei- oder leichte vierrädrige Fahrzeuge können die Mobilität in der Stadt erheblich verbessern, indem sie weniger Platz in Anspruch nehmen, weniger Energie verbrauchen und während der Produktion und des Betriebs weniger Emissionen erzeugen, gleichzeitig aber Verkehrsanbindung, Leistungsfähigkeit und Freude bieten.***

---

<sup>1</sup> ***Siehe auch die Mitteilungen der Kommission „Aktionsplan urbane Mobilität“ (COM(2009)0490), „Thematische Strategie zur Luftreinhaltung“ (COM(2005)0446), und „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit“ (COM(2010)0389).***

## **Änderungsantrag 4**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11**

*Vorschlag der Kommission*

(11) Zur Vereinfachung des Typpenigungsrechts und zur Beschleunigung der Verfahren wurde bei den Rechtsvorschriften der EU für die Typpenigung von Fahrzeugen ein neues Regulierungskonzept eingeführt; in diesem ist vorgesehen, dass der Gesetzgeber im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren nur die grundlegenden Regeln und Prinzipien festlegt und die Festlegung der Rechtsvorschriften in Bezug auf technische Einzelheiten an die Kommission delegiert. Als materielle Anforderungen sollten daher in dieser Verordnung nur grundlegende Vorschriften hinsichtlich der funktionalen Sicherheit sowie der Umweltverträglichkeit festgelegt und es sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, die technischen Spezifikationen festzulegen.

*Geänderter Text*

(11) Zur Vereinfachung des Typpenigungsrechts und zur Beschleunigung der Verfahren wurde bei den Rechtsvorschriften der EU für die Typpenigung von Fahrzeugen ein neues Regulierungskonzept eingeführt; in diesem ist vorgesehen, dass der Gesetzgeber im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren nur die grundlegenden Regeln und Prinzipien festlegt und die Festlegung der Rechtsvorschriften in Bezug auf technische Einzelheiten an die Kommission delegiert. Als materielle Anforderungen sollten daher in dieser Verordnung nur grundlegende Vorschriften hinsichtlich der funktionalen Sicherheit sowie der Umweltverträglichkeit festgelegt und es sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, die technischen Spezifikationen festzulegen. ***Die Vorschriften müssen an die verschiedenen Fahrzeugarten angepasst und auf angemessene Sicherheitsanforderungen für die Typpenigung von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten beschränkt werden.***

**Änderungsantrag 5**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 11 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(11a) Im Interesse von Klarheit, Rationalität und Vereinfachung sollte diese Verordnung nicht zu viele Umsetzungsphasen zur Einführung strengerer Emissionsgrenzwerte und Sicherheitsbestimmungen enthalten.***

## Änderungsantrag 6

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11 b (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(11b) Mit Blick auf das derzeit herrschende Wirtschaftsklima, die Kapazitäten des Sektors und die Größe seiner Akteure sollte der Industrie ausreichend Zeit gewährt werden, um sich an die neuen Bestimmungen in dieser Verordnung und die von der Kommission übertragenen technischen Spezifikationen anzupassen. Die rechtzeitige Festlegung der Anforderungen ist von zentraler Bedeutung, um den Herstellern zur Entwicklung, Erprobung und Umsetzung von technischen Lösungen an produzierten Fahrzeugen und den Herstellern und Typgenehmigungsbehörden in den Mitgliedstaaten zur Einführung der erforderlichen Verwaltungssysteme eine ausreichend lange Vorlaufzeit einzuräumen.***

## Änderungsantrag 7

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(12) Die Marktüberwachung im Automobilsektor und insbesondere im Bereich der Fahrzeuge der Klasse L sollte verbessert werden, indem die Rechtsvorschriften über die Übereinstimmung der Produktion und die Pflichten der Marktteilnehmer in der Lieferkette verschärft werden. Insbesondere sollten die Rolle und die

(12) Die Marktüberwachung im Automobilsektor und insbesondere im Bereich der Fahrzeuge der Klasse L sollte verbessert werden, indem die Rechtsvorschriften über die Übereinstimmung der Produktion und die Pflichten der Marktteilnehmer in der Lieferkette verschärft werden. Insbesondere sollten die Rolle und die

Pflichten der Behörden präzisiert werden, die in den Mitgliedstaaten für die Typgenehmigung und die Marktüberwachung zuständig sind, und die Anforderungen bezüglich Kompetenz, Pflichten und Leistung der Technischen Dienste, die Typgenehmigungsprüfungen durchführen, sollten angehoben werden. Die Hauptverantwortung für die Einhaltung der Anforderungen für die Typgenehmigung und die Übereinstimmung der Produktion, die sich aus dem Rechtsrahmen für den Automobilsektor ergeben, sollte weiterhin bei den Typgenehmigungsbehörden liegen, die Aufgaben der Marktüberwachung hingegen können von verschiedenen nationalen Behörden gemeinsam wahrgenommen werden.

Pflichten der Behörden präzisiert werden, die in den Mitgliedstaaten für die Typgenehmigung und die Marktüberwachung zuständig sind, und die Anforderungen bezüglich Kompetenz, Pflichten und Leistung der Technischen Dienste, die Typgenehmigungsprüfungen durchführen, sollten angehoben werden. Die Hauptverantwortung für die Einhaltung der Anforderungen für die Typgenehmigung und die Übereinstimmung der Produktion, die sich aus dem Rechtsrahmen für den Automobilsektor ergeben, sollte weiterhin bei den Typgenehmigungsbehörden liegen, die Aufgaben der Marktüberwachung hingegen können von verschiedenen nationalen Behörden gemeinsam wahrgenommen werden. ***Eine effektive Koordinierung und Überwachung sollte auf nationaler Ebene und Unionsebene zum Einsatz kommen, um sicherzustellen, dass die neuen Maßnahmen von den Marktüberwachungs- und Typgenehmigungsbehörden auch tatsächlich angewendet werden.***

## Änderungsantrag 8

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13

#### *Vorschlag der Kommission*

(13) Zur Verhinderung von Missbrauch sollte **ein vereinfachtes** Verfahren für Kleinserienfahrzeuge auf **Fälle einer sehr begrenzten** Zahl von Fahrzeugen beschränkt werden. Es ist daher notwendig, den Begriff der Kleinserie anhand der Zahl der verkauften, zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeuge genauer zu fassen.

#### *Geänderter Text*

(13) Zur Verhinderung von Missbrauch sollte **das vereinfachte** Verfahren für Kleinserienfahrzeuge auf **eine begrenzte** Zahl von Fahrzeugen beschränkt werden. Es ist daher notwendig, den Begriff der Kleinserie anhand der Zahl der verkauften, zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeuge genauer zu fassen. ***Für ein Einzelfahrzeug sollte eine Einzelgenehmigung erteilt werden, um eine einfachere und erschwinglichere Anwendung auf von Privatpersonen selbst gefertigte Einzelausführungen***

*bereitzustellen.*

## **Änderungsantrag 9**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(16) Nach Artikel 291 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union sollten die Regeln und allgemeinen Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren, im Voraus durch gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren erlassene Verordnungen festgelegt werden. Bis zur Annahme solcher neuen Verordnungen findet weiterhin der Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse Anwendung, mit Ausnahme des nicht mehr geltenden Regelungsverfahrens mit Kontrolle.*

*entfällt*

## **Änderungsantrag 10**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(17) Die Kommission sollte die Befugnis erhalten, im Einklang mit Artikel 290 AEUV delegierte Rechtsakte in Bezug auf die funktionale Sicherheit und Umweltverträglichkeit, Prüfungen, den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen und die Benennung Technischer Dienste und deren autorisierte besondere Aufgaben zu erlassen, um bestimmte nicht wesentliche*

*(17) Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte in Bezug auf die funktionale Sicherheit und Umweltverträglichkeit, Prüfungen, den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen und die Benennung Technischer Dienste und deren autorisierte besondere Aufgaben zu erlassen, um bestimmte nicht wesentliche*

Aspekte von Rechtsakten durch Vorschriften allgemeiner Geltung zu ergänzen oder zu ändern. Mit dieser Befugnis sollten nicht die in Anhang IV enthaltenen Termine für die Anwendung oder die in Anhang VI enthaltenen Emissionsgrenzwerte geändert werden können. Änderungen dieser Termine oder Grenzwerte sollten gemäß dem in Artikel 114 AEUV **enthaltenen** ordentlichen Gesetzgebungsverfahren erfolgen.

Aspekte von Rechtsakten durch Vorschriften allgemeiner Geltung zu ergänzen oder zu ändern. Mit dieser Befugnis sollten nicht die in Anhang IV enthaltenen Termine für die Anwendung oder die in Anhang VI enthaltenen Emissionsgrenzwerte **oder die in Anhang VIII aufgeführten höheren Anforderungen für die funktionale Sicherheit** geändert werden können. Änderungen dieser Termine, **allgemeiner Anforderungen** oder Grenzwerte sollten gemäß dem in Artikel 114 AEUV **vorgesehenen** ordentlichen Gesetzgebungsverfahren erfolgen. ***Es ist besonders wichtig, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf Expertenebene, durchführt. Die Kommission sollte bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte für eine gleichzeitige, rechtzeitige und angemessene Übermittlung der einschlägigen Dokumente an das Europäische Parlament und den Rat sorgen.***

#### *Begründung*

*Anpassung an die aktuelle Fassung der Regelung für delegierte Rechtsakte.*

### **Änderungsantrag 11**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 18**

##### *Vorschlag der Kommission*

(18) ***Die Kommission sollte die Befugnis erhalten, im Einklang mit Artikel 291 des Vertrags einen Durchführungsrechtsakt zu erlassen,*** um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung in Bezug auf die Aufstellung der für den Antrag auf Typgenehmigung vorzulegenden Informationen, die Typgenehmigungsverfahren, die Muster

##### *Geänderter Text*

(18) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung in Bezug auf die Aufstellung der für den Antrag auf Typgenehmigung vorzulegenden Informationen, die Typgenehmigungsverfahren, die Muster der zusätzlichen von den Herstellern anzubringenden Schilder, die EU-Typgenehmigungsbögen, die Liste der

der zusätzlichen von den Herstellern anzubringenden Schilder, die EU-Typgenehmigungsbögen, die Liste der ausgestellten Typgenehmigungen, das Nummerierungssystem für EU-Typgenehmigungen sowie das Verfahren zur Gewährleistung der Übereinstimmung der Produktion *festlegen* zu können. Bezüglich dieser Punkte sind einheitliche Bedingungen für die Durchführung in den Mitgliedstaaten erforderlich, damit durch eine erleichterte gegenseitige Anerkennung der verwaltungsrechtlichen Entscheidungen der verschiedenen Mitgliedstaaten - insbesondere Typgenehmigungen - und der von den Fahrzeugherstellern ausgestellten Papiere – insbesondere Übereinstimmungsbescheinigungen – das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes gewährleistet werden kann.

ausgestellten Typgenehmigungen, das Nummerierungssystem für EU-Typgenehmigungen sowie das Verfahren zur Gewährleistung der Übereinstimmung der Produktion *gewährleisten* zu können, *sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der 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<sup>1</sup>, ausgeübt werden.* Bezüglich dieser Punkte sind einheitliche Bedingungen für die Durchführung in den Mitgliedstaaten erforderlich, damit durch eine erleichterte gegenseitige Anerkennung der verwaltungsrechtlichen Entscheidungen der verschiedenen Mitgliedstaaten - insbesondere Typgenehmigungen - und der von den Fahrzeugherstellern ausgestellten Papiere – insbesondere Übereinstimmungsbescheinigungen – das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes gewährleistet werden kann.

---

<sup>1</sup> *ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.*

### *Begründung*

*Anpassung an die aktuelle Fassung der Regelung für Durchführungsrechtsakte.*

## **Änderungsantrag 12**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 19 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(19a) Innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung sollte die*

*Kommission ausgehend von dem Ergebnis einer Studie die Notwendigkeit eines neuen Vorschlags prüfen und erforderlichenfalls einen neuen Vorschlag vorlegen. In diesem Vorschlag sollten zumindest die folgenden Fragen zu behandelt werden: ob die Beschränkung des Gewichts auf 450 kg nach wie vor relevant ist; ob die Unterscheidung zwischen drei- und vierrädrigen Fahrzeugen in Anbetracht der jüngsten Entwicklungen noch relevant ist und ob aufgrund der Marktentwicklung im Bereich der Elektrofahrzeuge eine weitere Anpassung erforderlich ist.*

### **Änderungsantrag 13**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe d**

##### *Vorschlag der Kommission*

d) Fahrzeuge, die ausschließlich für den sportlichen Wettbewerb **auf der Straße oder im Gelände** bestimmt sind;

##### *Geänderter Text*

d) Fahrzeuge, die ausschließlich für den sportlichen Wettbewerb bestimmt sind;

##### *Begründung*

*Redaktionelle Änderung: Streichung von nicht relevanten Kriterien für diese Ausnahme betreffend Wettbewerbe.*

### **Änderungsantrag 14**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe e**

##### *Vorschlag der Kommission*

e) Fahrzeuge, die ausschließlich zur Benutzung durch die Streitkräfte, die Organe zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung, den Katastrophenschutz, die Feuerwehr oder **Stellen für öffentliche** Arbeiten bestimmt sind;

##### *Geänderter Text*

e) Fahrzeuge, die ausschließlich zur Benutzung durch die Streitkräfte, die Organe zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung, den Katastrophenschutz, die Feuerwehr oder **die Anbieter öffentlicher Arbeiten oder öffentlicher Dienste** bestimmt sind;

## Begründung

*Klarstellung: Fahrzeuge, die ausschließlich für öffentliche Arbeiten und öffentliche Dienste bestimmt sind, sind ausgenommen.*

### Änderungsantrag 15

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe g

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***g) Fahrzeuge, die in erster Linie für die Benutzung im Gelände bestimmt und für das Befahren unbefestigter Flächen konstruiert sind;***

***entfällt***

### Änderungsantrag 16

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe h

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***h) Fahrräder mit Trethilfe, die mit einem **elektromotorischen** Hilfsantrieb **mit einer maximalen Nenndauerleistung von 0,25 kW** ausgestattet sind, dessen Unterstützung unterbrochen wird, wenn der Fahrer im Treten einhält, **und dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h unterbrochen wird;*****

***h) Fahrräder mit Trethilfe, die mit einem **elektrischen** Hilfsantrieb ausgestattet sind, dessen Unterstützung **beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h bzw. früher** unterbrochen wird, wenn der Fahrer im Treten einhält; **solche Fahrzeuge gelten nicht als Kraftfahrzeuge;*****

### Änderungsantrag 17

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe i

*Vorschlag der Kommission*

i) selbstbalancierende Maschinen;

*Geänderter Text*

i) selbstbalancierende Maschinen **mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h, wie Fahrräder mit Trethilfe, die gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe h nicht unter diese Verordnung fallen; solche Maschinen gelten nicht als Kraftfahrzeuge;**

## **Änderungsantrag 18**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe j**

*Vorschlag der Kommission*

j) Fahrzeuge, die nicht mindestens einen Sitzplatz haben.

*Geänderter Text*

j) Fahrzeuge, die nicht mindestens einen Sitzplatz haben, **mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h; solche Fahrzeuge gelten nicht als Kraftfahrzeuge;**

## **Änderungsantrag 19**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe j a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**ja) Fahrzeuge, die mit einem Elektromotor ausgestattet sind, mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 25 km/h und einer Leermasse von weniger als 25 kg; solche Fahrzeuge gelten nicht als Kraftfahrzeuge;**

## **Änderungsantrag 20**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 11**

*Vorschlag der Kommission*

11. „Übereinstimmungsbescheinigung“ ein Dokument gemäß dem Muster im Durchführungsrechtsakt, mit dem der Hersteller bescheinigt, dass ein Fahrzeug zum Zeitpunkt seiner Herstellung einem nach dieser Verordnung typgenehmigten Fahrzeugtyp entspricht;

*Geänderter Text*

*(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)*

**Änderungsantrag 21**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 3 – Nummer 40**

*Vorschlag der Kommission*

40. „Händler“ jede natürliche oder juristische Person in der Lieferkette, mit Ausnahme des Herstellers oder des Einführers, die ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit auf dem EU-Markt **verkauft, zulässt oder für deren Inbetriebnahme verantwortlich ist;**

*Geänderter Text*

40. „Händler“ jede natürliche oder juristische Person in der Lieferkette, mit Ausnahme des Herstellers oder des Einführers, die ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit auf dem EU-Markt **bereitstellt;**

**Änderungsantrag 22**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 3 – Nummer 49**

*Vorschlag der Kommission*

49. „Reparatur- und Wartungsinformationen“ sämtliche für Diagnose, Instandhaltung, Inspektion, regelmäßige Überwachung, Reparatur, Neuprogrammierung oder Neuinitialisierung des Fahrzeugs erforderlichen Informationen, die die Hersteller ihren autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben zur Verfügung stellen, einschließlich aller nachfolgenden Ergänzungen und Aktualisierungen dieser Informationen; diese Informationen

*Geänderter Text*

49. „Reparatur- und Wartungsinformationen“ sämtliche für Diagnose, Instandhaltung, Inspektion, regelmäßige Überwachung, Reparatur, Neuprogrammierung oder Neuinitialisierung des Fahrzeugs erforderlichen Informationen, die die Hersteller ihren autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben zur Verfügung stellen, einschließlich aller nachfolgenden Ergänzungen und Aktualisierungen dieser Informationen; diese Informationen

umfassen sämtliche Informationen, die für den Einbau von Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten in ein Fahrzeug erforderlich sind;

umfassen sämtliche Informationen, die für **die Identifizierung und** den Einbau von Systemen, **Einzelteilen**, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten in ein Fahrzeug erforderlich sind;

### Änderungsantrag 23

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 50

##### *Vorschlag der Kommission*

50. „unabhängiger Marktteilnehmer“ **Unternehmen**, die **keine autorisierten Händler oder Reparaturbetriebe sind** und die direkt oder indirekt an der Wartung und Reparatur von Kraftfahrzeugen beteiligt **sind**;

##### *Geänderter Text*

50. „unabhängiger Marktteilnehmer“ **jede natürliche oder juristische Person**, die **kein autorisierter Händler oder Reparaturbetrieb ist** und die direkt oder indirekt an der Wartung und Reparatur von Kraftfahrzeugen beteiligt **ist, insbesondere Reparaturbetriebe, Hersteller oder Händler von Werkstattausrüstung, Werkzeugen oder Ersatzteilen, Herausgeber von technischen Informationen, Pannenhilfsdienste, Anbieter von Inspektions-, Prüf- und Ausbildungsdienstleistungen sowie Hersteller und Ausrüster für Fahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden**;

##### *Begründung*

*Ein gerechter Zugang zur Reparatur- und Wartungsinformationen (zu annehmbaren Preisen) sollte allen unabhängigen Marktteilnehmern und nicht nur „Unternehmen“ gewährt werden.*

### Änderungsantrag 24

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 50 a (neu)

##### *Vorschlag der Kommission*

##### *Geänderter Text*

**50a. „autorisierter Händler oder Reparaturbetrieb“, jede natürliche oder juristische Person, die Teil des**

*Vertriebssystems des Fahrzeugherstellers ist;*

## **Änderungsantrag 25**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 53 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**53a. „Enduro-Kraftrad“ ein Kraftrad mit zwei Rädern zur besonderen Nutzung, das die Kriterien für Fahrzeuge der Klasse L3e-S1 erfüllt;**

#### *Begründung*

*Einführung einer besonderen Unterkategorie für Enduro-Motorräder, die sowohl auf der Straße als auch im Gelände verwendet werden.*

## **Änderungsantrag 26**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – point 53 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**53b. „Trial-Motorrad“ ein Kraftrad mit zwei Rädern zur besonderen Nutzung, das die Kriterien für Fahrzeuge der Klasse L3e-S2 erfüllt;**

#### *Begründung*

*Einführung einer besonderen Unterkategorie für Trial-Motorräder, die sowohl auf der Straße als auch im Gelände verwendet werden.*

## **Änderungsantrag 27**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Nummer 57 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**57a. „Geländefahrzeug (ATV)“ ein**

***Fahrzeug, das die Kriterien für  
Fahrzeuge der Klasse L7Be-A1 erfüllt;***

*(Diese Änderung (Klasse L7 Be-A1 für  
Geländefahrzeuge) gilt für den gesamten  
Text. Eine Annahme dieser Änderung  
macht entsprechende Änderungen im  
gesamten Text erforderlich.)*

*Begründung*

*Einführung einer besonderen Unterkategorie für Geländefahrzeuge (ATV), die sowohl auf der  
Straße als auch im Gelände verwendet werden.*

**Änderungsantrag 28**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 3 – Nummer 57 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***57b. „Side-by-Side-Fahrzeug“ ein  
Kraftfahrzeug, das die Kriterien für  
Fahrzeuge der Klasse L7Be-A2 erfüllt;***

*(Diese Änderung (Klasse L7 Be-A2 für  
Side-by-Side-Fahrzeuge) gilt für den  
gesamten Text. Eine Annahme dieser  
Änderung macht entsprechende  
Änderungen im gesamten Text  
erforderlich.)*

*Begründung*

*Einführung einer spezifischen Untergruppe für Side-by-Side-Fahrzeuge (SbS), die sowohl auf  
der Straße als auch im Gelände genutzt werden.*

**Änderungsantrag 29**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 3 – Nummer 67 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***67a. „Antriebsstrang“ bezeichnet die  
Bauteile und Systeme, welche im  
Fahrzeug das Drehmoment vom Motor  
auf die Straße übertragen, einschließlich***

*des Motors (der Motoren), der Motorsteuersysteme und anderer Steuermodule, der Abgasreinigungsanlagen und emissionsmindernden Einrichtungen, des Getriebes und der Getriebesteuerung, entweder einer Antriebswelle, einem Riemenantrieb oder einem Kettenantrieb, des Differenzialgetriebes, des Sekundärantriebs und des Reifens des Antriebsrads (Radius).*

## **Änderungsantrag 30**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1**

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Fahrzeuge der Klasse L umfassen zweirädrige, dreirädrige und vierrädrige **Kraftfahrzeuge** gemäß den nachstehenden Absätzen und Anhang I, wozu **Fahrräder mit Antriebssystem**, zweirädrige und dreirädrige Kleinkrafträder, zweirädrige und dreirädrige Krafträder, Krafträder mit Beiwagen, Straßen-Quads (leichte und schwere) sowie Leichtkraftfahrzeuge (leichte und schwere) gehören.

#### *Geänderter Text*

1. Fahrzeuge der Klasse L umfassen zweirädrige, dreirädrige und vierrädrige Fahrzeuge gemäß den nachstehenden Absätzen und Anhang I, wozu zweirädrige und dreirädrige Kleinkrafträder, zweirädrige und dreirädrige Krafträder, Krafträder mit Beiwagen, Straßen-Quads (leichte und schwere), **Geländefahrzeuge (ATV)**, **Side-by-Side-Fahrzeuge (SbS)** sowie Leichtkraftfahrzeuge (leichte und schwere) gehören.

## **Änderungsantrag 31**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe c – Ziffer i – Spiegelstrich 1**

#### *Vorschlag der Kommission*

– Fahrzeug der Klasse A1 (Kraftrad mit niedriger Leistung);

#### *Geänderter Text*

– Fahrzeug der Klasse **L3e**-A1 (Kraftrad mit niedriger Leistung);

#### *Begründung*

#### *Redaktionelle Änderung*

## Änderungsantrag 32

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe c – Ziffer i – Spiegelstrich 2

##### *Vorschlag der Kommission*

– Fahrzeug der Klasse A2 (Kraftrad mit mittlerer Leistung);

##### *Geänderter Text*

– Fahrzeug der Klasse **L3e**-A2 (Kraftrad mit mittlerer Leistung);

##### *Begründung*

##### *Redaktionelle Änderung*

## Änderungsantrag 33

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe c – Ziffer i – Spiegelstrich 3

##### *Vorschlag der Kommission*

– Fahrzeug der Klasse A3 (Kraftrad mit hoher Leistung);

##### *Geänderter Text*

– Fahrzeug der Klasse **L3e**-A3 (Kraftrad mit hoher Leistung);

##### *Begründung*

##### *Redaktionelle Änderung*

## Änderungsantrag 34

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe c – Ziffer ii

##### *Vorschlag der Kommission*

*ii) bauartbedingte  
Höchstgeschwindigkeit:*

– *kleiner oder gleich 130 km/h;*

– *größer als 130 km/h.*

##### *Geänderter Text*

*entfällt*

##### *Begründung*

*Während bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit eines Fahrzeugs für die Emissionsprüfung von Bedeutung ist, ist sie es nicht für die Klassifizierung eines Fahrzeugtyps. Dieses Kriterium ist auch nicht in Anhang I aufgeführt.*

## Änderungsantrag 35

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe c – Ziffer ii a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*ii) besondere Nutzung:*

*– Fahrzeug der Klasse L3e-S1 (Enduro-Kraftrad);*

*– Fahrzeug der Klasse L3e-S2 (Trial-Motorrad);*

## Änderungsantrag 36

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe e – Ziffer i

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

i) Fahrzeug der **Unterklasse** L5Ae (dreirädriges Fahrzeug);

i) Fahrzeug der **Klasse** L5Ae (dreirädriges Fahrzeug);

*Begründung*

*Redaktionelle Änderung*

## Änderungsantrag 37

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe e – Ziffer ii – Einleitung

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

ii) Fahrzeug der **Unterklasse** L5Be (dreirädriges Fahrzeug zur gewerblichen Nutzung), mit den Unterklassen:

ii) Fahrzeug der **Klasse** L5Be (dreirädriges Fahrzeug zur gewerblichen Nutzung), mit den Unterklassen:

*Begründung*

*Redaktionelle Änderung*

## Änderungsantrag 38

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe g – Ziffer i a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(ia) Fahrzeug der Klasse L7Be mit den Unterklassen:**

**- L7Be-A1: Geländefahrzeuge (ATV);**

**- L7Be-A2: Side-by-Side-Fahrzeuge (SbS).**

*(Diese Änderung (Einführung der beiden neuen Unterkategorien L7Be-A1 und L7Be-A2) gilt für den gesamten Text. Eine Annahme dieser Änderung macht entsprechende Änderungen im gesamten Text erforderlich.)*

#### *Begründung*

*Einführung einer Klasse für vierrädrige Fahrzeuge mit besonderem Verwendungszweck, die sowohl auf der Straße als auch im Gelände verwendet werden, mit speziellen Unterklassen für ATV und UTV.*

## Änderungsantrag 39

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe g – Ziffer ii

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

ii) Fahrzeug der Klasse L7Be (Leichtkraftfahrzeug – schwer), mit den Unterklassen:

– Fahrzeug der Unterklasse L7Be – U: ausschließlich für die Beförderung von Gütern konstruiertes Nutzfahrzeug;

– Fahrzeug der Unterklasse L7Be – U: hauptsächlich für die Beförderung von Personen konstruiertes und genutztes Fahrzeug.

ii) Fahrzeug der Klasse L7Ce (Leichtkraftfahrzeug – schwer), mit den Unterklassen:

– Fahrzeug der Unterklasse L7Ce – U: ausschließlich für die Beförderung von Gütern konstruiertes Nutzfahrzeug;

– Fahrzeug der Unterklasse L7Ce – U: hauptsächlich für die Beförderung von Personen konstruiertes und genutztes Fahrzeug.

*(Diese Änderung (die gegenwärtige Klasse L7Be wird zur Klasse L7Ce) gilt für den gesamten Text. Eine Annahme dieser*

*Änderung macht entsprechende  
Änderungen im gesamten Text  
erforderlich.)*

## **Änderungsantrag 40**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 4 – Buchstabe a**

*Vorschlag der Kommission*

a) Klasse L1e mit ihren Unterklassen L1Ae und L1Be und Klasse L3e mit ihren Unterklassen L3e - A1, L3e - A2 **und** L3e - A3;

*Geänderter Text*

a) Klasse L1e mit ihren Unterklassen L1Ae und L1Be und Klasse L3e mit ihren Unterklassen L3e - A1, L3e - A2, L3e - A3, **L3e - S1 und L3e - S2**;

## **Änderungsantrag 41**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 4**

*Vorschlag der Kommission*

4. Außerdem benennt **er** einen Bevollmächtigten für die Zwecke der Marktüberwachung, wobei es sich um den in Absatz 2 genannten oder einen zusätzlichen Bevollmächtigten handeln kann.

*Geänderter Text*

4. Außerdem benennt **der Hersteller** einen Bevollmächtigten für die Zwecke der Marktüberwachung, wobei es sich um den in Absatz 3 genannten oder einen zusätzlichen Bevollmächtigten handeln kann.

*Begründung*

*Korrektur Querverweis.*

## **Änderungsantrag 42**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

1. Vom Einführer dürfen nur konforme Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten in der

*Geänderter Text*

1. Vom Einführer dürfen nur konforme **und sichere** Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten in

Union verkauft oder zugelassen werden.

der Union verkauft oder zugelassen werden.

### Änderungsantrag 43

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 3

##### *Vorschlag der Kommission*

3. Ist ein Einführer der Auffassung oder hat er Grund zu der Annahme, dass ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit nicht mit den Anforderungen dieser Verordnung, insbesondere nicht mit der entsprechenden Typgenehmigung, übereinstimmt, darf **er** dieses Fahrzeug, System, Bauteil oder diese selbstständige technische Einheit nicht verkaufen oder zulassen, bevor die **Übereinstimmung hergestellt ist**. Ist er außerdem der Auffassung oder hat er Grund zu der Annahme, dass mit dem Fahrzeug, System, Bauteil oder der selbstständigen technischen Einheit ein Risiko verbunden ist, unterrichtet er den Hersteller sowie die Marktüberwachungs- und Genehmigungsbehörden hiervon.

##### *Geänderter Text*

3. Ist ein Einführer der Auffassung oder hat er Grund zu der Annahme, dass ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit nicht mit den Anforderungen dieser Verordnung, insbesondere nicht mit der entsprechenden Typgenehmigung, übereinstimmt, **muss er sich an die zuständigen Behörden wenden und** darf dieses Fahrzeug, System, Bauteil oder diese selbstständige technische Einheit nicht verkaufen oder zulassen, bevor die **zuständigen Behörden bestätigen, dass es bzw. sie mit den Anforderungen dieser Verordnung übereinstimmt**. Ist er außerdem der Auffassung oder hat er Grund zu der Annahme, dass mit dem Fahrzeug, System, Bauteil oder der selbstständigen technischen Einheit ein Risiko verbunden ist, unterrichtet er den Hersteller sowie die Marktüberwachungs- und Genehmigungsbehörden hiervon.

### Änderungsantrag 44

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 1

##### *Vorschlag der Kommission*

1. Ist ein Händler der Auffassung oder hat er Grund zu der Annahme, dass ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit nicht mit den Anforderungen dieser Verordnung übereinstimmt, darf **er** dieses Fahrzeug,

##### *Geänderter Text*

1. Ist ein Händler der Auffassung oder hat er Grund zu der Annahme, dass ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit nicht mit den Anforderungen dieser Verordnung übereinstimmt, **so muss er sich an die**

System, Bauteil oder diese selbstständige technische Einheit nicht verkaufen oder zulassen und verhindert deren Inbetriebnahme, bevor die Übereinstimmung hergestellt ist.

***zuständigen Behörden wenden und*** darf dieses Fahrzeug, System, Bauteil oder diese selbstständige technische Einheit nicht verkaufen oder zulassen und verhindert deren Inbetriebnahme, bevor die Übereinstimmung hergestellt ist ***und die zuständigen Behörden bestätigen, dass es bzw. sie mit den Anforderungen dieser Verordnung übereinstimmt.***

## **Änderungsantrag 45**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 2**

#### *Vorschlag der Kommission*

2. Um die Sicherheit und den Umweltschutz auf hohem Niveau zu gewährleisten, legt die Kommission mittels delegierter Rechtsakte gemäß ***den Artikeln 76, 77 und 78*** detaillierte technische Anforderungen – gegebenenfalls einschließlich Prüfverfahren und Grenzwerten – nur für diejenigen Anforderungen fest, die nicht die in Anhang VI und Anhang VII dieser Verordnung aufgeführten Umweltgrenzwerte und Schwellenwerte betreffen.

#### *Geänderter Text*

2. Um die Sicherheit und den Umweltschutz auf hohem Niveau zu gewährleisten, legt die Kommission mittels delegierter Rechtsakte gemäß ***Artikel 76*** detaillierte technische Anforderungen – gegebenenfalls einschließlich Prüfverfahren und Grenzwerten – nur für diejenigen Anforderungen fest, die nicht die in Anhang VI und Anhang VII dieser Verordnung aufgeführten Umweltgrenzwerte und Schwellenwerte betreffen. ***Diese detaillierten technischen Anforderungen müssen geeignet sein, das Sicherheits- und Umweltschutzniveau gemäß den in Artikel 81 genannten Richtlinien anzuheben oder zumindest aufrechtzuerhalten.***

## **Änderungsantrag 46**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 2 a (neu)**

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

***2a. Allen Maßnahmen, die gemäß Absatz 2 getroffen werden, muss eine Bewertung vorausgehen, in deren Ergebnis ein Bericht erstellt wird, wobei***

*ein angemessenes Gleichgewicht zwischen folgenden Aspekten anzustreben ist:*

*a) dem Vorhandensein eines erheblichen Risikos für die Sicherheit oder die Umweltverträglichkeit der untersuchten technischen Anforderungen und*

*b) den Auswirkungen, die zusätzliche Anforderungen aufgrund dieses Artikels für Verbraucher und Hersteller (einschließlich derjenigen im Zubehör- und Ersatzteilmarkt) hätten.*

## **Änderungsantrag 47**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18**

*Vorschlag der Kommission*

Maßnahmen hinsichtlich **Änderungen am Antriebsstrang** von Fahrzeugen

*1. „Antriebsstrang“ bezeichnet die Bauteile und Systeme, welche im Fahrzeug das Drehmoment vom Motor bis auf die Straße übertragen, einschließlich des Motors (der Motoren), der Motorsteuersysteme und anderer Steuermodule, der Abgasreinigungsanlagen und emissionsmindernden Einrichtungen, des Getriebes und der Getriebesteuerung, entweder einer Antriebswelle, einem Riemenantrieb oder einem Kettenantrieb, des Differenzialgetriebes, des Sekundärantriebs und des Reifens des Antriebsrads (Radius).*

2. Für Fahrzeuge der Klasse L werden bestimmte Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe in den Antriebsstrang des Fahrzeugs **getroffen, die in einem delegierten Rechtsakt in Form einer Reihe technischer Anforderungen und Spezifikationen** mit folgendem Ziel **festgelegt werden:**

*Geänderter Text*

Maßnahmen **für Hersteller** hinsichtlich **unbefugter Eingriffe bei Fahrzeugen der Klasse L**

*1. Für Fahrzeuge der Klasse L werden bestimmte Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe in den Antriebsstrang des Fahrzeugs mit folgendem Ziel **getroffen:***

a) Es sollen Veränderungen verhindert werden, die die Sicherheit insbesondere durch eine Leistungssteigerung des Fahrzeugs beeinträchtigen können, indem unbefugt in den Antriebsstrang zur Heraufsetzung des maximalen Drehmoments und/oder der maximalen Nutzleistung und/oder der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs nach den Angaben des Herstellers bei der Typgenehmigung eingegriffen wird, und/oder

b) es sollen Umweltschäden verhindert werden.

3. Die Kommission legt die speziellen Anforderungen *für* die in **Absatz 2** genannten Maßnahmen in einem delegierten Rechtsakt gemäß *den Artikeln 76, 77 und 78* fest.

*4. Nach einer Veränderung des Antriebsstrangs muss das Fahrzeug den technischen Anforderungen entsprechen, die zu dem Zeitpunkt für die ursprüngliche Fahrzeugklasse und -unterklasse oder gegebenenfalls die neue Fahrzeugklasse und -unterklasse galten, als das Originalfahrzeug verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen wurde, einschließlich der jüngsten Änderungen dieser Anforderungen.*

## Änderungsantrag 48

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

a) Es sollen Veränderungen verhindert werden, die die Sicherheit insbesondere durch eine Leistungssteigerung des Fahrzeugs beeinträchtigen können, indem unbefugt in den Antriebsstrang zur Heraufsetzung des maximalen Drehmoments und/oder der maximalen Nutzleistung und/oder der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs nach den Angaben des Herstellers bei der Typgenehmigung eingegriffen wird, und/oder

b) es sollen Umweltschäden verhindert werden.

2. Die Kommission legt *bis zu dem in Artikel 82 Absatz 2 festgelegten Zeitpunkt* die speziellen Anforderungen *an* die in **Absatz 1** genannten Maßnahmen in einem delegierten Rechtsakt gemäß **Artikel 76** fest.

*Geänderter Text*

### **Artikel 18a**

**Maßnahmen und Verfahren in Bezug auf Veränderungen, die der Nutzer oder eine von diesem beauftragte Person an einem Fahrzeug der Klasse L vornimmt**

**1. Werden vom Nutzer oder von Personen, die von diesem beauftragt wurden, wesentliche Veränderungen an den Bestandteilen des Antriebsstrangs vorgenommen, so muss das Fahrzeug den technischen Anforderungen entsprechen, die zu dem Zeitpunkt für die ursprüngliche Fahrzeugklasse und -unterklasse oder gegebenenfalls die neue Fahrzeugklasse und -unterklasse galten, als das Originalfahrzeug verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen wurde. Diese Veränderungen müssen von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats überprüft und genehmigt werden.**

**2. Die Bestimmungen von Kapitel XI bleiben von diesem Artikel unberührt.**

**3. Für die Zwecke von Absatz 1 ist eine Veränderung als wesentlich anzusehen, wenn sie sich auf die Sicherheit des Fahrzeugs oder dessen Umweltemissionen auswirkt oder wenn sie die ursprüngliche Typgenehmigung hinfällig werden lässt.**

## **Änderungsantrag 49**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 19**

#### *Vorschlag der Kommission*

1. **Vier** Jahre nach dem in Artikel 82 **Unterabsatz 2** festgelegten Zeitpunkt müssen alle Neufahrzeuge der Unterklassen **L1Be**, L3e, L5e, L6Ae und L7Ae mit der ersten Phase eines On-Board-Diagnosesystems (OBD) ausgerüstet sein, das Schaltkreisstörungen, Kurzschlusskreise und offene Stromkreise sowie die Stromkreis-Plausibilität von Motor und Fahrzeugsteuerungssystemen überwacht und aufzeichnet (OBD-I).

#### *Geänderter Text*

1. **Zwei** Jahre nach dem in Artikel 82 **Absatz 2** festgelegten Zeitpunkt müssen alle Neufahrzeuge der Unterklassen L3e, L5e, L6Ae und L7Ae mit der ersten Phase eines On-Board-Diagnosesystems (OBD) ausgerüstet sein, das Schaltkreisstörungen, Kurzschlusskreise und offene Stromkreise sowie die Stromkreis-Plausibilität von Motor und Fahrzeugsteuerungssystemen überwacht und aufzeichnet (OBD-I).

**2. Drei Jahre nach dem in Artikel 82**

**Absatz 2 festgelegten Zeitpunkt müssen alle Neufahrzeuge der Unterklasse L1Be und alle bestehenden Fahrzeugtypen der Unterklassen L3e, L5e, L6Ae und L7Ae mit einem OBD-I-System ausgestattet sein.**

**3. Vier Jahre nach dem in Artikel 82 Absatz 2 festgelegten Zeitpunkt müssen alle bestehenden Fahrzeugtypen der Unterklasse L1Be mit einem OBD-I-System ausgestattet sein.**

**4. Fünf Jahre nach dem in Artikel 82 Absatz 2 festgelegten Zeitpunkt müssen alle Neufahrzeuge der Unterklassen L6Be, L7Be und L7Ce mit einem OBD-I-System ausgestattet sein.**

2. Sechs Jahre nach dem in Artikel 82 **Unterabsatz 2** festgelegten Zeitpunkt müssen alle **Neufahrzeuge** der Unterklassen L6Be und **L7Be** mit einem OBD-I-System ausgestattet sein.

5. Sechs Jahre nach dem in Artikel 82 **Absatz 2** festgelegten Zeitpunkt müssen alle **bestehenden Fahrzeugtypen** der Unterklassen L6Be, **L7Be** und **L7Ce** mit einem OBD-I-System ausgestattet sein.

**6. Sieben Jahre nach dem in Artikel 82 Absatz 2 festgelegten Zeitpunkt müssen alle Neufahrzeuge mit einem OBD-I-System ausgestattet sein.**

3. Acht Jahre nach dem in **Artikel 82 Unterabsatz 2** festgelegten Zeitpunkt müssen alle Neufahrzeuge mit einem OBD-I-System ausgestattet sein.

7. Acht Jahre nach dem in **Artikel 82 Absatz 2** festgelegten Zeitpunkt müssen alle Neufahrzeuge mit einem OBD-I-System ausgestattet sein.

4. Vorbehaltlich der Bestätigung durch einen Beschluss der Kommission nach Artikel 21 Absatz 4 müssen acht Jahre nach dem in Artikel 82 Unterabsatz 2 festgelegten Zeitpunkt alle Neufahrzeuge der (Unter-)Klassen L1Be, L3e, L5e, L6Ae und L7Ae zusätzlich mit der zweiten Phase eines On-Board-Diagnosesystems (OBD-II) ausgerüstet sein, das zusätzlich zu der Leistung des OBD-I nicht nur Totalausfälle, sondern auch die Verschlechterung von Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten während der Lebensdauer des Fahrzeugs überwacht, sofern dessen Kostenwirksamkeit in der in Artikel 21

8. Vorbehaltlich der Bestätigung durch einen Beschluss der Kommission nach Artikel 21 Absatz 4 müssen sechs Jahre nach dem in Artikel 82 Absatz 2 festgelegten Zeitpunkt alle Neufahrzeuge der (Unter-)Klassen L3e, L5e, L6Ae und L7Ae zusätzlich mit der zweiten Phase eines On-Board-Diagnosesystems (OBD-II) ausgerüstet sein, das zusätzlich zu der Leistung des OBD-I nicht nur Totalausfälle, sondern auch die Verschlechterung von Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten während der Lebensdauer des Fahrzeugs überwacht, sofern dessen Kostenwirksamkeit in der in Artikel 21

Absätze 4 und 5 genannten Umweltverträglichkeitsstudie nachgewiesen werden konnte.

Absätze 4 und 5 genannten Umweltverträglichkeitsstudie nachgewiesen werden konnte.

**9. Nach der Bestätigung durch einen Beschluss der Kommission nach Artikel 21 Absatz 4 müssen sieben Jahre nach dem in Artikel 82 Absatz 2 festgelegten Zeitpunkt alle bestehenden Fahrzeugtypen der (Unter-)Klassen L3e, L5e, L6Ae und L7Ae zusätzlich einem OBD-II-System ausgestattet sein, das zusätzlich zu der Leistung des OBD-I nicht nur Totalausfälle, sondern auch die Verschlechterung von Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten während der Lebensdauer des Fahrzeugs überwacht, sofern dessen Kostenwirksamkeit in der in Artikel 21 Absätze 4 und 5 genannten Umweltverträglichkeitsstudie nachgewiesen wurde.**

5. Die OBD-Emissionsschwellenwerte sind in Anhang VI (B) festgelegt.

10. Die OBD-Emissionsschwellenwerte sind in Anhang VI (B) festgelegt.

**6. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, nach den Artikeln 76, 77 und 78 einen delegierten Rechtsakt zu erlassen, in dem die ausführlichen technischen Anforderungen für die *On-Board-Diagnose* einschließlich der funktionsbezogenen *OBD-Anforderungen* und Prüfverfahren für die in den Absätzen 1 bis 5 aufgeführten Aspekte festgelegt werden, um die funktionale Sicherheit und den Umweltschutz auf hohem Niveau sicherzustellen und allen Reparaturbetrieben dieselben Zugangsbedingungen zu Reparatur- und Wartungsinformationen zu gewährleisten.**

**11. Die Kommission legt mittels eines delegierten Rechtsakts nach Artikel 76 die ausführlichen technischen Anforderungen für die *OBD* einschließlich der funktionsbezogenen *Anforderungen* und Prüfverfahren fest, um die funktionale Sicherheit und den Umweltschutz auf hohem Niveau sicherzustellen und allen Reparaturbetrieben dieselben Zugangsbedingungen zu Reparatur- und Wartungsinformationen zu gewährleisten.**

## Änderungsantrag 50

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 20 – Absatz 4

*Vorschlag der Kommission*

4. Um ein hohes Sicherheitsniveau gewährleisten zu können, legt die Kommission *in einem delegierten Rechtsakt gemäß den Artikeln 76, 77 und 78* spezielle Anforderungen für die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen fest, einschließlich Prüfverfahren und Grenzwerten.

*Geänderter Text*

4. Um ein hohes Sicherheitsniveau gewährleisten zu können, legt die Kommission *mittels eines delegierten Rechtsakts nach Artikel 76* spezielle Anforderungen für die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen fest, einschließlich Prüfverfahren und Grenzwerten. ***Diese speziellen Anforderungen müssen geeignet sein, das Sicherheitsniveau gemäß den in Artikel 81 genannten Richtlinien anzuheben oder zumindest aufrechtzuerhalten.***

## **Änderungsantrag 51**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 21 – Absatz 4**

*Vorschlag der Kommission*

4. ***Spätestens*** zum 1. Januar 2016 führt die Kommission eine umfassende Umweltverträglichkeitsstudie durch. Die Studie bewertet die Luftqualität und den Schadstoffanteil der Fahrzeuge der L-Klasse und deckt die Anforderungen der in Anhang V aufgeführten Prüfungen Typ I, IV, V, VII und VIII ab. Darin werden die neuesten wissenschaftlichen Daten, Forschungsergebnisse, Modellversuche sowie die Kostenwirksamkeit mit Blick auf die Einführung endgültiger politischer Maßnahmen zusammengeführt ***und bewertet, indem die in Anhang IV festgelegten Termine für die Anwendung der Euro-5-Norm (Euro 6 für Krafträder der Klasse L3e) und die in den Anhängen V, VI (A3), VI (B2), VI (C2) und VII festgelegten Umwelanforderungen für die Euro-5-Norm (Euro 6 für Krafträder der Klasse L3e) hinsichtlich der Dauerhaltbarkeit nach Laufleistung und der***

*Geänderter Text*

4. ***Bis*** zum 1. Januar 2016 führt die Kommission eine umfassende Umweltverträglichkeitsstudie durch. Die Studie bewertet die Luftqualität und den Schadstoffanteil der Fahrzeuge der L-Klasse und deckt die Anforderungen der in Anhang V aufgeführten Prüfungen Typ I, IV, V, VII und VIII ab. Darin werden die neuesten wissenschaftlichen Daten, Forschungsergebnisse, Modellversuche sowie die Kostenwirksamkeit mit Blick auf die Einführung endgültiger politischer Maßnahmen ***zu in Absatz 5 genannten Themen*** zusammengeführt.

***Verschlechterungsfaktoren bestätigt werden.***

*Begründung*

*Streichung einer Doppelung mit Absatz 5.*

## **Änderungsantrag 52**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 21 – Absatz 5 – Einleitung**

*Vorschlag der Kommission*

***5. Auf der Grundlage der*** Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie ***bestätigt die Kommission:***

*Geänderter Text*

***5. Die Kommission berichtet dem Europäischen Parlament und dem Rat über die*** Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie ***und unterbreitet endgültige politische Maßnahmen betreffend:***

*Begründung*

*Auf der Grundlage der Umweltverträglichkeitsstudie bestätigt die Kommission entweder Änderungen in Bezug auf die in diesem Absatz aufgeführten Umweltauflagen beziehungsweise modifiziert sie.*

## **Änderungsantrag 53**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 21 – Absatz 5 – Buchstabe b**

*Vorschlag der Kommission*

b) die Emissionsgrenzwerte der Euro-5-Norm (Euro 6 für Krafträder der Klasse L3e) gemäß Anhang VI (A3) und die OBD-Schwellenwerte gemäß Anhang VI (B2);

*Geänderter Text*

b) die Emissionsgrenzwerte der Euro-5-Norm (Euro 6 für Krafträder der Klasse L3e) ***gemäß Anhang V***, Anhang VI (A3) und die OBD-Schwellenwerte gemäß Anhang VI (B2);

*Begründung*

*Siehe Begründung zu dem Änderungsantrag zu Erwägung 4.*

## **Änderungsantrag 54**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 21 – Absatz 12**

*Vorschlag der Kommission*

12. Um den Umweltschutz auf hohem Niveau sicherzustellen, legt die Kommission die ausführlichen technischen Spezifikationen für die Umweltaanforderungen einschließlich Prüfverfahren für die in den Absätzen 2, 3, 4 und 5 aufgeführten Aspekte *in einem delegierten Rechtsakt* gemäß **den Artikeln 76, 77 und 78** fest.

*Geänderter Text*

12. Um den Umweltschutz auf hohem Niveau sicherzustellen, legt die Kommission die ausführlichen technischen Spezifikationen für die Umweltaanforderungen einschließlich Prüfverfahren für die in den Absätzen 2, 3, 4 und 5 aufgeführten Aspekte *mittels eines delegierten Rechtsakts* gemäß **Artikel 76** fest. ***Diese ausführlichen technischen Spezifikationen müssen geeignet sein, das Sicherheitsniveau gemäß den in Artikel 81 genannten Richtlinien anzuheben oder zumindest aufrechtzuerhalten.***

**Änderungsantrag 55**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 22 – Absatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

3. Die Kommission legt die Verfahren zur Messung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und zur Berechnung oder Messung des Kraftstoffverbrauchs *in einem delegierten Rechtsakt* gemäß **den Artikeln 76, 77 und 78** fest.

*Geänderter Text*

3. Die Kommission legt die Verfahren zur Messung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und zur Berechnung oder Messung des Kraftstoffverbrauchs *mittels eines delegierten Rechtsakts* gemäß **Artikel 76** fest.

**Änderungsantrag 56**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 23 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(ba) gemischte Typgenehmigung,***

*Begründung*

*Eine gemischte Typgenehmigung ist für Hersteller erforderlich, die Genehmigungen der*

*Lieferanten nutzen, aber die erste Phase für fahrzeugspezifische Gegenstände unter ihrer eigenen Kontrolle durchführen.*

## **Änderungsantrag 57**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 23 – Absatz 3 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**3a. Das gemischte  
Typgenehmigungsverfahren besteht aus  
einem Mehrphasen-  
Typgenehmigungsverfahren, bei dem die  
Genehmigungen für ein System oder  
mehrere Systeme in der Schlussphase des  
Genehmigungsverfahrens für das gesamte  
Fahrzeug erteilt werden, ohne dass für  
diese Systeme EU-  
Typgenehmigungsbögen ausgestellt  
werden müssen.**

## **Änderungsantrag 58**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 23 – Absatz 5 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**5a. Die Kommission legt die  
ausführlichen Vorkehrungen bezüglich  
der Typgenehmigungsverfahren gemäß  
Artikel 76 mittels delegierter Rechtsakte  
fest.**

## **Änderungsantrag 59**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 23 – Absatz 6**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**6. Der Kommission wird die  
Durchführungsbefugnis übertragen,  
gemäß Artikel 73 Muster für die im**

**6. Die Kommission erlässt  
Durchführungsrechtsakte, um Muster für  
die ausführlichen Vorkehrungen**

**Einzelnen** für die  
Typgenehmigungsverfahren **vorgesehenen**  
**Vorkehrungen** festzulegen.

**bezüglich der** Typgenehmigungsverfahren  
festzulegen. **Diese**  
**Durchführungsrechtsakte werden gemäß**  
**dem in Artikel 74 Absatz 2 genannten**  
**Prüfverfahren erlassen.**

## Änderungsantrag 60

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 25 – Absatz 2 – Einleitung und Unterabsätze 1 und 2

#### *Vorschlag der Kommission*

2. Die Beschreibungsmappe enthält folgende **Unterlagen**:
- 1) **einen Beschreibungsbogen** nach dem **Muster, das die Kommission gemäß Artikel 73 erstellt hat**;
  - 2) alle Daten, Zeichnungen, Fotos und sonstigen Informationen, die gemäß dem nach Artikel 73 erlassenen **Durchführungsrechtsakt** erforderlich sind;

#### *Geänderter Text*

2. Die Beschreibungsmappe enthält **mindestens** folgende **Informationen**:
- 1) alle Daten, Zeichnungen, Fotos und sonstigen Informationen, die gemäß dem nach **Absatz 3a** erlassenen delegierten Rechtsakt erforderlich sind;
  - 2) **einen Beschreibungsbogen nach dem Muster, das die Kommission gemäß Absatz 3b erstellt hat**;

## Änderungsantrag 61

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 25 – Absatz 3 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**3a. Die Kommission legt mittels delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 76 fest, welche Informationen der Genehmigungsbehörde - unter Berücksichtigung der in Artikel 26 festgelegten Anforderungen - gemäß Absatz 2 zu übermitteln sind.**

## Änderungsantrag 62

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 25 – Absatz 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**3b. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, um die Muster für die Beschreibungsmappe und den Beschreibungsbogen nach Absatz 2 festzulegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 74 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.**

### Änderungsantrag 63

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 27 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4. Die EU-Typgenehmigungsbögen werden gemäß einem harmonisierten System nummeriert, **das in dem Durchführungsrechtsakt gemäß Artikel 73 festgelegt wird.**

4. Die EU-Typgenehmigungsbögen werden gemäß einem harmonisierten System nummeriert. **Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Schaffung eines solchen Systems. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 74 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.**

### Änderungsantrag 64

#### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 28 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2. Der Typgenehmigungsbogen wird auf der Grundlage **des** Musters ausgestellt, **das in dem Durchführungsrechtsakt nach Artikel 73 festgelegt wird.**

**2. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung eines Musters für einen EU-Typgenehmigungsbogen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 74 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.** Der Typgenehmigungsbogen wird auf der Grundlage **dieses** Musters ausgestellt.

## Änderungsantrag 65

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 30 – Absatz 6

#### *Vorschlag der Kommission*

6. Um sicherzustellen, dass die Ergebnisse virtueller Prüfungen genauso aussagekräftig sind wie die Ergebnisse physischer Prüfungen, legt die Kommission die Anforderungen, hinsichtlich derer virtuelle Prüfverfahren verwendet werden können, und die Bedingungen, unter denen solche virtuellen Prüfverfahren durchzuführen sind, *in einem delegierten Rechtsakt gemäß den Artikeln 76, 77 und 78* fest.

#### *Geänderter Text*

6. Um sicherzustellen, dass die Ergebnisse virtueller Prüfungen genauso aussagekräftig sind wie die Ergebnisse physischer Prüfungen, legt die Kommission die Anforderungen, hinsichtlich derer virtuelle Prüfverfahren verwendet werden können, und die Bedingungen, unter denen solche virtuellen Prüfverfahren durchzuführen sind, *mittels eines delegierten Rechtsakts gemäß Artikel 76* fest. ***Beim Erlass dieses delegierten Rechtsakts legt die Kommission gegebenenfalls die in Anhang XVI der Richtlinie 2007/47/EG vorgesehenen Anforderungen und Verfahren zugrunde.***

## Änderungsantrag 66

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 31 – Absatz 3

#### *Vorschlag der Kommission*

3. Um sich zu vergewissern, dass Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten dem genehmigten Typ entsprechen, kann die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, an Proben, die in den Betriebsstätten des Herstellers einschließlich seiner Fertigungsstätten entnommen wurden, jede Prüfung durchführen, die in Bezug auf die Rechtsvorschriften vorgeschrieben ist, die Gegenstand der EU-Typgenehmigung sind. ***Die Einzelheiten der Überprüfungsverfahren werden in dem nach dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakt gemäß***

#### *Geänderter Text*

3. Um sich zu vergewissern, dass Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten dem genehmigten Typ entsprechen, kann die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, an Proben, die in den Betriebsstätten des Herstellers einschließlich seiner Fertigungsstätten entnommen wurden, jede Prüfung durchführen, die in Bezug auf die Rechtsvorschriften vorgeschrieben ist, die Gegenstand der EU-Typgenehmigung sind.

*Artikel 73 festgelegt.*

## **Änderungsantrag 67**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 31 – Absatz 5**

*Vorschlag der Kommission*

**5. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 73 dieser Verordnung den Durchführungsrechtsakt zu erlassen, in dem die ausführlichen Vorkehrungen bezüglich der Übereinstimmung der Produktion festgelegt werden.**

*Geänderter Text*

**5. Die Kommission legt mittels delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 76 die ausführlichen Vorkehrungen bezüglich der Übereinstimmung der Produktion *und die damit zusammenhängenden Untersuchungsverfahren fest. Die Kommission kann diese Vorkehrungen und Verfahren gegebenenfalls regelmäßig überprüfen. Beim Erlass dieser delegierten Rechtsakte legt die Kommission die Vorkehrungen und Verfahren gemäß den in Artikel 81 genannten Richtlinien zugrunde.***

## **Änderungsantrag 68**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 36 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

**2. Der Hersteller verwendet das Muster für eine Übereinstimmungsbescheinigung, das die Kommission *im Rahmen von Durchführungsmaßnahmen gemäß Artikel 73* bereitstellt.**

*Geänderter Text*

**2. Die Kommission erlässt *Durchführungsrechtsakte zur Festlegung eines Musters für einen Typgenehmigungsbogen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 74 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.*** Der Hersteller verwendet das Muster für eine Übereinstimmungsbescheinigung, das die Kommission bereitstellt.

## **Änderungsantrag 69**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 36 – Absatz 3**

PE464.815v02-00

40/100

RR\888239DE.doc

*Vorschlag der Kommission*

3. **Sofern mit dem Käufer des Fahrzeugs nicht anders vereinbart, ist die Übereinstimmungsbescheinigung in der Amtssprache des Mitgliedstaats abzufassen, in dem der Fahrzeugkauf stattfindet.**

*Geänderter Text*

3. Die Übereinstimmungsbescheinigung **ist in einer der Amtssprachen der Union abzufassen. Jeder Mitgliedstaat kann verlangen, dass die Übereinstimmungsbescheinigung in seine Amtssprache oder Amtssprachen übersetzt wird.**

*Begründung*

*Verringerung des Verwaltungsaufwands.*

**Änderungsantrag 70**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 36 – Absatz 5**

*Vorschlag der Kommission*

5. Die Übereinstimmungsbescheinigung ist vollständig auszufüllen und darf hinsichtlich der Nutzung des Fahrzeugs keine anderen als die **in dem nach Artikel 73 erlassenen Durchführungsrechtsakt vorgesehenen** Beschränkungen enthalten.

*Geänderter Text*

5. Die Übereinstimmungsbescheinigung ist vollständig auszufüllen und darf hinsichtlich der Nutzung des Fahrzeugs keine anderen als die **von der Genehmigungsbehörde auferlegten** Beschränkungen enthalten.

**Änderungsantrag 71**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 36 – Absatz 7**

*Vorschlag der Kommission*

7. Die in dem nach dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakt wiedergegebene Übereinstimmungsbescheinigung muss für Fahrzeuge, die nach **Artikel 39** Absatz 2 genehmigt wurden, in ihrem Titel folgenden Zusatz tragen: „Für vollständige/vervollständigte Fahrzeuge, die nach **Artikel 39** typgenehmigt wurden

*Geänderter Text*

7. Die in dem nach dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakt wiedergegebene Übereinstimmungsbescheinigung muss für Fahrzeuge, die nach **Artikel 38** Absatz 2 genehmigt wurden, in ihrem Titel folgenden Zusatz tragen: „Für vollständige/vervollständigte Fahrzeuge, die nach **Artikel 38 der Verordnung (EU)**

(vorläufige Genehmigung)“.

***Nr. .../2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom ...\* über die Genehmigung von zweirädrigen, dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen sowie über die entsprechende Marktüberwachung*** typgenehmigt wurden (vorläufige Genehmigung)“.

---

***\* ABL.: Bitte Nummer und Datum dieser Verordnung einfügen.***

### *Begründung*

*Korrektur Querverweis.*

## **Änderungsantrag 72**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 36 – Absatz 8**

#### *Vorschlag der Kommission*

8. Die in dem nach dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakt wiedergegebene Übereinstimmungsbescheinigung muss für Fahrzeuge, die nach **Artikel 41** typgenehmigt wurden, in ihrem Titel folgenden Zusatz tragen: „Für vollständige/vervollständigte Fahrzeuge, die als Kleinserienfahrzeuge typgenehmigt wurden“; in der Nähe dieses Zusatzes ist das Herstellungsjahr gefolgt von einer fortlaufenden Nummer anzubringen, die zwischen 1 und der im Durchführungsrechtsakt genannten höchstzulässigen Stückzahl liegt und angibt, um das wievielte zulässige Fahrzeug der im betreffenden Jahr gefertigten Serie es sich handelt.

#### *Geänderter Text*

8. Die in dem nach dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakt wiedergegebene Übereinstimmungsbescheinigung muss für Fahrzeuge, die nach **Artikel 40** typgenehmigt wurden, in ihrem Titel folgenden Zusatz tragen: „Für vollständige/vervollständigte Fahrzeuge, die als Kleinserienfahrzeuge typgenehmigt wurden“; in der Nähe dieses Zusatzes ist das Herstellungsjahr gefolgt von einer fortlaufenden Nummer anzubringen, die zwischen 1 und der im Durchführungsrechtsakt genannten höchstzulässigen Stückzahl liegt und angibt, um das wievielte zulässige Fahrzeug der im betreffenden Jahr gefertigten Serie es sich handelt.

### *Begründung*

*Korrektur Querverweis.*

## Änderungsantrag 73

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 37 – Absatz 4

#### *Vorschlag der Kommission*

4. Das gesetzlich vorgeschriebene Schild und das EU-Typgenehmigungszeichen haben die Form des Modells, das in **dem nach dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakt gemäß Artikel 73** festgelegt wird.

#### *Geänderter Text*

**4. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung des gesetzlich vorgeschriebenen Schilds und des EU-Typgenehmigungszeichens. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 74 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.** Das gesetzlich vorgeschriebene Schild und das EU-Typgenehmigungszeichen haben die Form des Modells, das in **diesen Durchführungsrechtsakten** festgelegt wird.

## Änderungsantrag 74

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 40 – Absatz 4

#### *Vorschlag der Kommission*

4. Der Typgenehmigungsbogen für Fahrzeuge, die gemäß diesem Artikel typgenehmigt wurden, wird gemäß dem Muster abgefasst, das **in den Durchführungsvorschriften gemäß Artikel 73** festgelegt wird, darf in seinem Kopf aber nicht die Bezeichnung „EU-Typgenehmigungsbogen für Fahrzeuge“ tragen und muss Angaben dazu enthalten, inwieweit nach Absatz 1 von der Anwendung von Vorschriften abgesehen wurde. Typgenehmigungsbögen sind in Einklang mit dem gemäß **Artikel 73 erlassenen Durchführungsrechtsakt** zu nummerieren.

#### *Geänderter Text*

4. Der Typgenehmigungsbogen für Fahrzeuge, die gemäß diesem Artikel typgenehmigt wurden, wird gemäß dem Muster abgefasst, das **von der Kommission gemäß Artikel 28 Absatz 2** festgelegt wird, darf in seinem Kopf aber nicht die Bezeichnung „EU-Typgenehmigungsbogen für Fahrzeuge“ tragen und muss Angaben dazu enthalten, inwieweit nach Absatz 1 von der Anwendung von Vorschriften abgesehen wurde. Typgenehmigungsbögen sind in Einklang mit dem gemäß **Artikel 27 Absatz 4 von der Kommission festgelegten harmonisierten System** zu nummerieren.

## Änderungsantrag 75

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 41 – Absatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

3. Eine Einzelgenehmigung gilt für ein bestimmtes Fahrzeug oder ein Fahrzeug, das eine Einzelausführung darstellt.

*Geänderter Text*

3. Eine Einzelgenehmigung gilt für ein bestimmtes Fahrzeug oder ein Fahrzeug, das eine Einzelausführung darstellt, **insbesondere eine Einzelausführung, die von einer Privatperson gefertigt wurde.**

**Änderungsantrag 76**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 41 – Absatz 6 – Unterabsatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

6. Das Format des Einzelgenehmigungsbogens ist auf der Grundlage des Musters für den EU-Typgenehmigungsbogen **gemäß einem nach Artikel 73 erlassenen Durchführungsrechtsakt** zu gestalten und muss mindestens die Angaben enthalten, die notwendig sind, um den Antrag auf Zulassung nach der Richtlinie 1999/37/EG zu stellen.

*Geänderter Text*

6. Das Format des Einzelgenehmigungsbogens ist auf der Grundlage des Musters für den EU-Typgenehmigungsbogen zu gestalten, **der von der Kommission gemäß Artikel 28 Absatz 2 festgelegt wird**, und muss mindestens die Angaben enthalten, die notwendig sind, um den Antrag auf Zulassung nach der Richtlinie 1999/37/EG zu stellen.

**Änderungsantrag 77**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Artikel 41 – Absatz 7**

*Vorschlag der Kommission*

7. Dieser Artikel gilt für Fahrzeuge, die vor dem Zeitpunkt der Beantragung der Einzelgenehmigung noch nicht verkauft oder in Betrieb genommen worden waren und für die keine Identifizierung oder Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens und keine befristete oder kurzfristige oder der Überführung dienende Zulassung erteilt wurde, oder für Fahrzeuge, die nur für weniger als sechs Monate verkauft,

*Geänderter Text*

7. Dieser Artikel gilt für Fahrzeuge, die vor dem Zeitpunkt der Beantragung der Einzelgenehmigung noch nicht verkauft oder in Betrieb genommen worden waren und für die keine Identifizierung oder Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens und keine befristete oder kurzfristige oder der Überführung dienende Zulassung erteilt wurde, oder für Fahrzeuge, die nur für weniger als sechs Monate verkauft,

zugelassen oder in Betrieb genommen worden waren.

zugelassen oder in Betrieb genommen worden waren, *oder für Fahrzeuge, die als Einzelausführungen von Privatpersonen gefertigt wurden.*

## Änderungsantrag 78

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 42 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Eine Genehmigungsbehörde kann das Fahrzeug von Anforderungen eines oder mehrerer der in Anhang II aufgeführten Rechtsakte ausnehmen, sofern diese Genehmigungsbehörde alternative Anforderungen festlegt und begründeten Anlass zu einer solchen Ausnahme hat.

#### *Geänderter Text*

1. Eine Genehmigungsbehörde kann das Fahrzeug von Anforderungen eines oder mehrerer der in Anhang II aufgeführten Rechtsakte ausnehmen, sofern diese Genehmigungsbehörde alternative Anforderungen festlegt und begründeten Anlass zu einer solchen Ausnahme hat.  
***Eine solche Ausnahme kann insbesondere für von Privatpersonen gefertigte Einzelausführungen gewährt werden, um die Kosten auf einem zumutbaren Niveau zu halten.***

## Änderungsantrag 79

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 42 – Absatz 2 – Unterabsatz 3 a (neu)

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

***Die alternativen Anforderungen für von Privatpersonen gefertigte Einzelausführungen müssen ein zufriedenstellendes Maß an funktionaler Sicherheit und Umweltschutz gewährleisten, das dem in Anhang II aufgeführten Gegenstand in sinnvoller und angemessener Weise entspricht.***

## Änderungsantrag 80

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 43 – Absatz 3 a (neu)

**3a. Beabsichtigt eine zuständige Behörde, das Inverkehrbringen, die Zulassung oder die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs, für das von einer Genehmigungsbehörde eines anderen Mitglied eine Einzelgenehmigung erteilt worden ist, zu verweigern, so setzt sie die betroffene Person schriftlich von ihrer Absicht in Kenntnis; sie gibt dabei die technischen Bestimmungen an, auf die sich die Entscheidung stützen soll, und legt die technischen oder wissenschaftlichen Belege dafür vor, dass**

**a) die beabsichtigte Entscheidung aus den in Absatz 3 genannten Gründen gerechtfertigt ist und**

**b) die beabsichtigte Entscheidung geeignet ist, das damit verfolgte Ziel zu verwirklichen, ohne über das zur Zielerreichung erforderliche Maß hinauszugehen.**

**Jede beabsichtigte Entscheidung wird auf der Grundlage der Merkmale des fraglichen Fahrzeugs getroffen.**

**Der betroffenen Person ist die Möglichkeit einzuräumen, innerhalb einer Frist von mindestens 20 Arbeitstagen nach Erhalt einer solchen Mitteilung eine Stellungnahme einzureichen. Die Mitteilung enthält genaue Angaben darüber, innerhalb welcher Frist Stellungnahmen eingereicht werden können.**

## **Änderungsantrag 81**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 43 – Absatz 3 b (neu)**

**3b. Jede Entscheidung, mit der das**

*Inverkehrbringen, die Zulassung oder die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs, für das von einer Genehmigungsbehörde eines anderen Mitglied eine Einzelgenehmigung erteilt worden ist, verweigert wird, ist der betroffenen Person und der Kommission innerhalb von 20 Arbeitstagen nach dem Ablauf der in Absatz 3a festgelegten Frist für die Übermittlung von Stellungnahmen schriftlich mitzuteilen. Die Entscheidung trägt dieser Stellungnahme gebührend Rechnung und nennt die Gründe, auf denen sie beruht, einschließlich der Gründe einer etwaigen Zurückweisung der Einwände der betroffenen Person, sowie die technischen oder wissenschaftlichen Belege gemäß Absatz 1 dieses Artikels.*

*Sofern die Komplexität des Sachverhalts dies rechtfertigt, kann die zuständige Behörde die in Unterabsatz 1 genannte Frist einmalig um höchstens 20 Arbeitstage verlängern.*

*Eine solche Verlängerung ist ordnungsgemäß zu begründen und der betroffenen Person vor Ablauf der ursprünglichen Frist mitzuteilen.*

*Jede Entscheidung, mit der der Verkauf, die Zulassung oder die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs, für das von einer Genehmigungsbehörde eines anderen Mitglied eine Einzelgenehmigung erteilt worden ist, verweigert wird, enthält eine Belehrung über die nach dem Recht des betreffenden Mitgliedstaats zur Verfügung stehenden Rechtsbehelfe und die für die Einlegung solcher Rechtsbehelfe zu beachtenden Fristen. Eine solche Entscheidung kann vor einzelstaatlichen Gerichten oder anderen Rechtsbehelfsinstanzen angefochten werden.*

## Änderungsantrag 82

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 43 – Absatz 3 c (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***3c. Beschließt eine zuständige Behörde im Anschluss an eine schriftliche Inkenntnissetzung nach Absatz 3a, das Inverkehrbringen, die Zulassung oder die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs, für das von einer Genehmigungsbehörde eines anderen Mitglied eine Einzelgenehmigung erteilt worden ist, nicht zu verweigern, so setzt sie die betroffene Person hiervon unverzüglich in Kenntnis und stellt alle Unterlagen zur Verfügung, die für das Inverkehrbringen, die Zulassung oder die Inbetriebnahme des betreffenden Fahrzeugs erforderlich sind.***

## Änderungsantrag 83

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 43 – Absatz 3 d (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***3d. Unterlässt es die zuständige Behörde, die betroffene Person über die Verweigerung des Inverkehrbringens, der Zulassung oder der Inbetriebnahme eines Fahrzeugs, für das von einer Genehmigungsbehörde eines anderen Mitglied eine Einzelgenehmigung erteilt worden ist, zu unterrichten, so gilt das Fahrzeug in dem betreffenden Mitgliedstaat als rechtmäßig in den Verkehr gebracht, zugelassen oder in Betrieb genommen, was die Anwendung der in Absatz 3a genannten technischen Bestimmungen dieses Mitgliedstaats betrifft. In diesem Fall stellt die zuständige Behörde unverzüglich sämtliche Unterlagen zur Verfügung, die***

*für das Inverkehrbringen, die Zulassung oder die Inbetriebnahme des betreffenden Fahrzeugs erforderlich sind.*

## **Änderungsantrag 84**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 43 – Absatz 3 e (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***3e. Wird in diesem Artikel auf die betroffene Person Bezug genommen, so ist hierunter der Marktteilnehmer oder gegebenenfalls jede andere Person zu verstehen, die bei einer zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats in Bezug auf ein Fahrzeug, für das von einer Genehmigungsbehörde eines anderen Mitglied eine Einzelgenehmigung erteilt worden ist, einen Antrag auf Inverkehrbringen, Zulassung oder Inbetriebnahme im Mitgliedstaat der ersuchenden zuständigen Behörde gestellt hat.***

## **Änderungsantrag 85**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 46 – Absatz 4**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

4. Die Zahl der Fahrzeuge einer auslaufenden Serie darf 10 % der Zahl der in den zwei vorangegangenen Jahren zugelassenen Fahrzeuge oder die Zahl von **10 Fahrzeugen** pro Mitgliedstaat nicht überschreiten, wobei die höchste Zahl maßgeblich ist.

4. Die Zahl der Fahrzeuge einer auslaufenden Serie darf 10 % der Zahl der in den zwei vorangegangenen Jahren zugelassenen Fahrzeuge oder die Zahl von **50 Fahrzeugen** pro Mitgliedstaat nicht überschreiten, wobei die höchste Zahl maßgeblich ist.

## **Änderungsantrag 86**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 46 – Absatz 5**

*Vorschlag der Kommission*

5. Vor der Zulassung erstellt der Hersteller eine neue Übereinstimmungsbescheinigung für Fahrzeuge einer auslaufenden Serie, in der diese als „Fahrzeuge einer auslaufenden Serie“ bezeichnet werden und in der die Nummer und der Mitgliedstaat der Erstzulassung gemäß dem Muster der Übereinstimmungsbescheinigung, das die Kommission nach **Artikel 73** erstellt hat, angegeben ist.

*Geänderter Text*

5. Vor der Zulassung erstellt der Hersteller eine neue Übereinstimmungsbescheinigung für Fahrzeuge einer auslaufenden Serie, in der diese als „Fahrzeuge einer auslaufenden Serie“ bezeichnet werden und in der die Nummer und der Mitgliedstaat der Erstzulassung gemäß dem Muster der Übereinstimmungsbescheinigung, das die Kommission nach **Artikel 36 Absatz 2** erstellt hat, angegeben ist.

**Änderungsantrag 87**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 49 – Absatz 1 – Unterabsatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

1. Wurden im Zuge des Verfahrens gemäß **Artikel 41** Einwände gegen eine Maßnahme eines Mitgliedstaats erhoben oder ist die Kommission der Auffassung, dass eine nationale Maßnahme nicht mit dem Unionsrecht vereinbar ist, nimmt die Kommission nach Konsultation der Mitgliedstaaten und des/der betroffenen Marktteilnehmer/-s unverzüglich eine Beurteilung der nationalen Maßnahme vor. Anhand der Ergebnisse dieser Beurteilung fasst die Kommission einen Beschluss und gibt an, ob die nationale Maßnahme gerechtfertigt ist oder nicht.

*Geänderter Text*

1. Wurden im Zuge des Verfahrens gemäß **Artikel 48** Einwände gegen eine Maßnahme eines Mitgliedstaats erhoben oder ist die Kommission der Auffassung, dass eine nationale Maßnahme nicht mit dem Unionsrecht vereinbar ist, nimmt die Kommission nach Konsultation der Mitgliedstaaten und des/der betroffenen Marktteilnehmer/-s unverzüglich eine Beurteilung der nationalen Maßnahme vor. Anhand der Ergebnisse dieser Beurteilung fasst die Kommission einen Beschluss und gibt an, ob die nationale Maßnahme gerechtfertigt ist oder nicht.

*Begründung*

*Korrektur Querverweis.*

**Änderungsantrag 88**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 52 – Absatz 2 – Einleitung**

*Vorschlag der Kommission*

2. Die Kommission erstellt *in delegierten Rechtsakten* gemäß **den Artikeln 76, 77 und 78** eine Liste der Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten gemäß Absatz 1 **und berücksichtigt** dabei **die verfügbaren Informationen zu den nachstehenden Aspekten:**

*Geänderter Text*

2. Die Kommission erstellt *mittels delegierter Rechtsakte* gemäß **Artikel 76** eine Liste der Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten gemäß Absatz 1; **sie stützt sich** dabei **auf nachstehende Aspekte:**

## **Änderungsantrag 89**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 52 – Absatz 3 – Unterabsatz 3**

*Vorschlag der Kommission*

Absatz 1 gilt nicht für Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die für Fahrzeuge hergestellt werden, die ausschließlich für **den Rennsport** auf Straßen bestimmt sind. Sind die in einer Liste in einem delegierten Rechtsakt zu dieser Verordnung verzeichneten Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten sowohl für Fahrzeuge bestimmt, deren ausschließlicher Verwendungszweck **der Rennsport auf der Straße** ist, als auch für Fahrzeuge, deren Verwendungszweck die Nutzung auf öffentlichen Straßen ist, dürfen diese Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten nicht an Verbraucher verkauft oder diesen zum Verkauf angeboten werden.

*Geänderter Text*

Absatz 1 gilt nicht für Systeme, Bauteile oder selbstständige technische Einheiten, die für Fahrzeuge hergestellt werden, die ausschließlich für **nicht auf öffentlichen Straßen ausgeübte sportliche Aktivitäten** bestimmt sind. Sind die in einer Liste in einem delegierten Rechtsakt zu dieser Verordnung verzeichneten Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten sowohl für Fahrzeuge bestimmt, deren ausschließlicher Verwendungszweck **diese sportlichen Aktivitäten** ist, als auch für Fahrzeuge, deren Verwendungszweck die Nutzung auf öffentlichen Straßen ist, dürfen diese Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten nicht an Verbraucher verkauft oder diesen zum Verkauf angeboten werden.

## **Änderungsantrag 90**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 52 – Absatz 4**

*Vorschlag der Kommission*

4. Die Kommission **legt** in dem erforderlichen Umfang das Muster und das

*Geänderter Text*

4. Die Kommission **erlässt** **Durchführungsrechtsakte, um** in dem

Nummerierungssystem der in Artikel 53 Absatz 1 Unterabsatz 3 genannten Bescheinigung sowie alle verfahrensrelevanten Aspekte in **einem Durchführungsrechtsakt gemäß Artikel 73 fest**. Die Kommission legt die Anforderungen für solche Bauteile, die Kennzeichnung, die Verpackung und die entsprechenden Prüfungen **in delegierten Rechtsakten gemäß den Artikeln 76, 77 und 78 fest**.

erforderlichen Umfang das Muster und das Nummerierungssystem der in Artikel 53 Absatz 1 Unterabsatz 3 genannten Bescheinigung sowie alle verfahrensrelevanten Aspekte **festzulegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 74 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen**. Die Kommission legt die Anforderungen für solche Bauteile, die Kennzeichnung, die Verpackung und die entsprechenden Prüfungen **mittels delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 76 fest**.

## Änderungsantrag 91

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 60 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Der Hersteller gewährt unabhängigen Marktteilnehmern unter Verwendung eines standardisierten Formats über das Internet uneingeschränkten Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen auf leicht und unverzüglich zugängliche Weise. Insbesondere **ist dieser Zugang so zu gestalten, dass gegenüber dem Zugang der autorisierten Händler und Reparaturbetriebe oder der Informationsbereitstellung für diese keine Diskriminierung der unabhängigen Marktteilnehmer stattfindet**.

#### *Geänderter Text*

1. Der Hersteller gewährt unabhängigen Marktteilnehmern unter Verwendung eines standardisierten Formats über das Internet uneingeschränkten Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen auf leicht und unverzüglich zugängliche Weise. Insbesondere **sind die Informationen in nicht diskriminierender Weise verfügbar zu machen, d. h. die Reparatur- und Wartungsinformationen sind für autorisierte Händler und Reparaturbetriebe sowie unabhängige Marktteilnehmer gleichermaßen bereitzustellen. Die Fahrzeuge sind mit allen Informationen, Spezialausrüstungen und Zubehörteilen zu liefern, die eine wesentliche Voraussetzung dafür sind, dass sie sicher eingerichtet, gewartet und betrieben werden können**.

## Änderungsantrag 92

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 60 – Absatz 1 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***1a. Die Hersteller machen Reparatur- und Wartungsinformationen in detaillierter, benutzerfreundlicher und lesbarer Form zugänglich.***

### **Änderungsantrag 93**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 60 – Absatz 3 – Buchstabe b**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

b) Servicehandbücher mit Reparatur- und Wartungsaufzeichnungen,

b) Servicehandbücher mit Reparatur- und Wartungsaufzeichnungen ***sowie Servicezeitplänen,***

### **Änderungsantrag 94**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 60 – Absatz 3 – Buchstabe c**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

c) technische Anleitungen,

c) Technische Anleitungen ***und Informationsblätter für den technischen Service,***

### **Änderungsantrag 95**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 60 – Absatz 7**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

7. Für die Entwicklung und Herstellung von Fahrzeugausrüstungen für mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge stellt der Fahrzeughersteller den betroffenen Herstellern, Einbaubetrieben und Reparaturbetrieben von Ausrüstungen für mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge die einschlägigen OBD- sowie

7. Für die Entwicklung und Herstellung von Fahrzeugausrüstungen für mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge stellt der Fahrzeughersteller den betroffenen Herstellern, ***Händlern,*** Einbaubetrieben und Reparaturbetrieben von Ausrüstungen für mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge die

Reparatur- und Wartungsinformationen diskriminierungsfrei zur Verfügung.

einschlägigen OBD- sowie Reparatur- und Wartungsinformationen diskriminierungsfrei zur Verfügung.

## Änderungsantrag 96

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 60 – Absatz 11

#### *Vorschlag der Kommission*

11. Werden die Reparatur- und Wartungsaufzeichnungen über ein Fahrzeug in einer zentralen Datenbank des Fahrzeugherstellers oder in einer für diesen unterhaltenen zentralen Datenbank gespeichert, haben unabhängige **Reparaturbetriebe** unentgeltlichen Zugang zu derartigen Aufzeichnungen und haben die Möglichkeit, Informationen über die von ihnen durchgeführten Reparatur- und Wartungsarbeiten einzugeben.

#### *Geänderter Text*

11. Werden die Reparatur- und Wartungsaufzeichnungen über ein Fahrzeug in einer zentralen Datenbank des Fahrzeugherstellers oder in einer für diesen unterhaltenen zentralen Datenbank gespeichert, *so* haben unabhängige **Marktteilnehmer** unentgeltlichen Zugang zu derartigen Aufzeichnungen und haben die Möglichkeit, Informationen über die von ihnen durchgeführten Reparatur- und Wartungsarbeiten einzugeben.

## Änderungsantrag 97

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 66 – Absatz 11

#### *Vorschlag der Kommission*

11. Um sicherzustellen, dass diese Dienste in allen Mitgliedstaaten dasselbe hohe Leistungsniveau aufweisen, legt die Kommission die Normen, die die Technischen Dienste einzuhalten haben, sowie das Verfahren zur Bewertung von Technischen Diensten in einem delegierten Rechtsakt gemäß **den Artikeln 76, 77 und 78** fest.

#### *Geänderter Text*

11. Um sicherzustellen, dass diese Dienste in allen Mitgliedstaaten dasselbe hohe Leistungsniveau aufweisen, legt die Kommission die Normen, die die Technischen Dienste einzuhalten haben, sowie das Verfahren zur Bewertung von Technischen Diensten in einem delegierten Rechtsakt gemäß **Artikel 76** fest. **Bei der Annahme dieses delegierten Rechtsakts legt die Kommission gegebenenfalls die in Anhang V Anlagen 1 und 2 der Richtlinie 2007/46/EG vorgesehenen Vorkehrungen und Verfahren zugrunde.**

## **Änderungsantrag 98**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 73**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### *Artikel 73*

*entfällt*

#### *Durchführungsmaßnahmen*

*Zur Festlegung einheitlicher  
Bedingungen für die Durchführung  
dieser Verordnung erlässt die  
Kommission gemäß dem Verfahren des  
Artikels 74 Durchführungsrechtsakte mit  
Durchführungsmaßnahmen zur  
Festlegung:*

- (a) der im Einzelnen für die  
Typgenehmigungsverfahren  
vorgesehenen Vorkehrungen gemäß  
Artikel 23 Absatz 6 dieser Verordnung,*
- (b) der Muster für die  
Beschreibungsmappe und den  
Beschreibungsbogen gemäß Artikel 25  
Absatz 2,*
- (c) eines Nummerierungssystems für die  
EU-Typgenehmigungsbögen gemäß  
Artikel 27 Absatz 4,*
- (d) eines Musters für einen EU-  
Typgenehmigungsbogen gemäß Artikel 28  
Absatz 2,*
- (e) der im Einzelnen in Bezug auf die  
Übereinstimmung der Produktion  
vorgesehenen Vorkehrungen gemäß  
Artikel 31,*
- (f) eines Musters für eine  
Übereinstimmungsbescheinigung gemäß  
Artikel 36 Absatz 2,*
- (g) eines Musters für das EU-  
Typgenehmigungszeichen gemäß  
Artikel 37 Absatz 4.*

## **Änderungsantrag 99**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 74**

*Vorschlag der Kommission*

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

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, **gelten die** Artikel 5 **und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8. Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.**

**Änderungsantrag 100**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 75 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

1. Die Kommission kann *mit Hilfe* delegierter Rechtsakte gemäß **den Artikeln 76, 77 und 78** Änderungen der Anhänge dieser Verordnung vornehmen.

**Änderungsantrag 101**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Artikel 75 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

2. **Werden gemäß dem Beschluss 97/836/EG neue UN/ECE-Regelungen oder Änderungen bestehender UN/ECE-Regelungen, denen die Union beigetreten ist, verabschiedet, so ändert die**

*Geänderter Text*

1. Die Kommission wird von dem nach Artikel 40 der Richtlinie 2007/46/EG eingesetzten Technischen Ausschuss — Kraftfahrzeuge 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.**

*Geänderter Text*

1. Die Kommission kann *mittels* delegierter Rechtsakte gemäß **Artikel 76** Änderungen an den Anhängen dieser Verordnung vornehmen, **um diese an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen.**

*Geänderter Text*

**entfällt**

***Kommission durch einen delegierten Rechtsakt gemäß den Artikeln 76, 77 und 78 den Anhang II zu dieser Verordnung entsprechend.***

## **Änderungsantrag 102**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 76**

#### *Vorschlag der Kommission*

##### Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass *der in Artikel 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 und 75 genannten delegierten Rechtsakte wird der Kommission auf unbestimmte Zeit übertragen.*

2. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, teilt sie dies dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig mit.

3. ***Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den in Artikel 77 und***

#### *Geänderter Text*

##### Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die ***der Kommission übertragene*** Befugnis zum Erlass *delegierter Rechtsakte unterliegt den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen.*

***1a. Die Befugnis zum Erlass der in Artikel 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 und 75 genannten delegierten Rechtsakte wird der Kommission auf unbestimmte Zeit übertragen.***

***1b. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 und 75 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 in dem Beschluss angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt.***

2. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, teilt sie dies dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig mit.

3. ***Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 und 75 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische***

**Artikel 78 festgelegten Bedingungen.**

**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.**

---

*\* Abl.: Bitte das Datum des Beginns der Anwendung dieser Verordnung einsetzen.*

## **Änderungsantrag 103**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 77**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Artikel 77*

*entfällt*

#### **Widerruf der Befugnisübertragung**

- 1. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 und 75 kann jederzeit vom Europäischen Parlament oder vom Rat widerrufen werden.**
- 2. Das Organ, das ein internes Verfahren eingeleitet hat, um darüber zu beschließen, ob die Befugnisübertragung widerrufen werden soll, unterrichtet nach Möglichkeit das andere Organ und die Kommission innerhalb angemessener Frist vor der endgültigen Beschlussfassung darüber, welche übertragenen Befugnisse widerrufen werden sollen, und legt die möglichen Gründe hierfür dar.**
- 3. Ein Widerrufsbeschluss beendet die darin spezifizierte Befugnisübertragung.**

*Der Beschluss wird unmittelbar oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit der delegierten Rechtsakte, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt. Der Beschluss wird im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.*

## **Änderungsantrag 104**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 78**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### *Artikel 78*

*entfällt*

#### *Einwände gegen delegierte Rechtsakte*

*1. Das Europäische Parlament und der Rat können gegen einen delegierten Rechtsakt innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach dem Datum der Mitteilung Einwände erheben. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um einen Monat verlängert.*

*2. Haben bis zum Ablauf dieser Frist weder das Europäische Parlament noch der Rat Einwände gegen den delegierten Rechtsakt erhoben oder haben sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat vor diesem Zeitpunkt der Kommission mitgeteilt, dass sie beschlossen haben, keine Einwände zu erheben, so tritt der delegierte Rechtsakt zu dem in seinen Bestimmungen vorgesehenen Datum in Kraft.*

*3. Erheben das Europäische Parlament oder der Rat Einwände gegen einen delegierten Rechtsakt, so tritt dieser nicht in Kraft. Das Organ, das Einwände erhebt, erläutert die Gründe für seine Einwände gegen den delegierten Rechtsakt.*

## **Änderungsantrag 105**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 82 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

2. Sie gilt ab dem **1. Januar 2013**.

2. Sie gilt ab dem **1. Januar 2014**.

#### *Begründung*

*Diese Änderung ist zusammen mit anderen Änderungen darauf ausgerichtet, den Zeitplan für die Anwendung der Bestimmungen dieser Verordnung zu rationalisieren. Die Verschiebung um ein Jahr bietet den Herstellern und einzelstaatlichen Verwaltungen ausreichend Zeit, um sich an die vorgeschlagenen Anforderungen einschließlich denen in den delegierten Rechtsakten anzupassen. Gleichzeitig werden die endgültigen Termine für die verbindlichen Sicherheits- und Umweltbestimmungen nicht verändert und bleiben, wie im Vorschlag der Kommission vorgesehen, bestehen.*

## **Änderungsantrag 106**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Klasse L1e – Unterklasse L1Ae**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**L1Ae**

**entfällt**

#### ***Fahrräder mit Antriebssystem***

***3) Hauptzweck: Unterstützung der Pedalfunktion, Fahrzeug mit Hilfsantrieb ausgerüstet und***

***(4) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit  $\leq 25$  km/h und***

***(5) die Leistung des Hilfsantriebs verringert sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv und wird beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h unterbrochen und***

***(6) der Hilfsantrieb hat eine maximale Nenndauerleistung(1)  $\leq 1$  kW und***

***(7) dreirädrige Fahrräder, die mit den zusätzlichen spezifischen Einstufungskriterien (3), (4), (5) und (6) übereinstimmen, gelten als technisch gleichwertig in Bezug auf zweirädrige***

## ***Fahrräder mit Antriebssystem***

*(Diese Änderung gilt im gesamten zur Prüfung vorliegenden Legislativtext; Eine Annahme dieser Änderung macht entsprechende Änderungen im gesamten Text erforderlich.)*

### **Änderungsantrag 107**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Anhang I – Klasse L1e – Unterklasse L1Be – Kriterium (3)**

##### *Vorschlag der Kommission*

(3) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit  $\leq 25 \text{ km/h}$  und

##### *Geänderter Text*

(3) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit  $\leq 45 \text{ km/h}$  und

##### *Begründung*

*Redaktioneller Fehler: Korrektur, um die Fahrzeugklasse der derzeitigen Definition anzupassen.*

### **Änderungsantrag 108**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Anhang I – Klasse L3e – Unterklasse L3e-S1 (neu)**

##### *Vorschlag der Kommission*

##### *Geänderter Text*

***Fahrzeug der Unterklasse L3e-S1  
(Enduro-Kraftrad);***

***(5) maximale Sitzhöhe: 900 mm***

***(6) Mindestbodenfreiheit: 310 mm***

***(7) Mindest-Gesamtübersetzung im  
höchsten Gang (Primärübersetzung  $\times$   
Getriebeübersetzung  $\times$   
Achsantriebsübersetzung) von 6,0***

***(8) Masse in fahrbereitem Zustand (ohne  
Fahrer) höchstens 140 kg***

***(9) kein Beifahrersitz***

## Änderungsantrag 109

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Klasse L3e – Unterklasse L3e-S2 (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Fahrzeug der Unterklasse L3e-S2 (Trial-Motorrad);***

***(5) maximale Sitzhöhe: 700 mm***

***(6) Mindestbodenfreiheit: 280 mm***

***(7) maximales Fassungsvermögen des Kraftstofftanks: 4l;***

***(8) Mindest-Gesamtübersetzung im höchsten Gang (Primärübersetzung  $\times$  Getriebeübersetzung  $\times$  Achsantriebsübersetzung) von 7,5***

***(9) Masse in fahrbereitem Zustand (ohne Fahrer) höchstens 100 kg***

***(10) kein Beifahrersitz***

## Änderungsantrag 110

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Klasse L6e– Kriterium (3) - Einleitung

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(3) Masse in fahrbereitem Zustand  $\leq 350$  kg ohne:***

***(3) Masse in fahrbereitem Zustand  $\leq 400$  kg ohne:***

## Änderungsantrag 111

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Klasse L6e– Kriterium (3 a) (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(3a) ein Hubvolumen von  $\leq 50$  cm<sup>3</sup>, falls ein Fremdzündungsmotor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist***

### *Begründung*

*Diese Spezifizierung gilt für alle L6e Unterklassen. Deshalb wurde sie von L6Ae und L6Be in L6e verschoben.*

*Anmerkung: Erfordert eine Umnummerierung der Kriterien für L6Ae und L6Be.*

### **Änderungsantrag 112**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Anhang I – Klasse L6e – Unterklasse L6Ae– Kriterium (6)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(6) ein Hubvolumen von  $\leq 50 \text{ cm}^3$ , falls ein PI-Motor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist** *entfällt*

### *Begründung*

*Diese Spezifizierung gilt für alle L6e Unterklassen. Deshalb wurde sie in L6e verschoben.*

### **Änderungsantrag 113**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Anhang I – Klasse L6e – Unterklasse L6Be– Kriterium (6)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(6) ein Hubvolumen von  $\leq 50 \text{ cm}^3$ , falls ein PI-Motor Teil der Antriebskonfiguration des Fahrzeugs ist, und** *entfällt*

### *Begründung*

*Diese Spezifizierung gilt für alle L6e Unterklassen. Deshalb wurde sie in L6e verschoben.*

### **Änderungsantrag 114**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Anhang I – Klasse L7e – Kriterium (3) – Buchstaben a und b**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

- 3) Masse in fahrbereitem Zustand:  
(a)  $\leq 400 \text{ kg}$  für die Beförderung von Personen  
(b)  $\leq 550 \text{ kg}$  für die Beförderung von Gütern

- 3) Masse in fahrbereitem Zustand:  
(a)  $\leq 450 \text{ kg}$  für die Beförderung von Personen  
(b)  $\leq 600 \text{ kg}$  für die Beförderung von Gütern

***Davon ausgenommen sind Fahrzeuge der Unterklasse L7Be, die mit der spezifischen Masse in fahrbereitem Zustand der Unterkategorie L7Be übereinstimmen müssen.***

**Änderungsantrag 115**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang I – Klasse L7e – Kriterium (4)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(4) maximale Nenndauerleistung(1)  
 $\leq 15 \text{ kW}$ .**

***entfällt***

**Änderungsantrag 116**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang I – Klasse L7e – Unterklasse L7Ae – Kriterium (4) (neu) und (5)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(5) Fahrzeuge der Klasse L7e, die nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für Fahrzeuge der Unterklasse L7Be übereinstimmen und

**(4) maximale  
Nenndauerleistung(1)  $\leq 15 \text{ kW}$ ;**

(5) Fahrzeuge der Klasse L7e, die nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für Fahrzeuge der Unterklasse L7Be **oder L7Ce** übereinstimmen und

## Änderungsantrag 117

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Klasse L7e – Unterklasse L7Be (neu) – Kriterium (4) bis (6) (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(4) maximale*

*Nenndauerleistung<sup>(1)</sup> ≤ 15 kW;*

*(5) Fahrzeuge der Klasse L7e, die nicht mit den spezifischen Einstufungskriterien für Fahrzeuge der Unterklasse L7Ce übereinstimmen und*

*(6) mit ein oder zwei Sitzplätzen für den Fahrer ausgestattet sind.*

## Änderungsantrag 118

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Klasse L7e - Unterklasse L7Be-A1 (neu) - Kriterium (7) bis (12) (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*L7Be-A1*

*Geländefahrzeuge (ATV)*

*(7) Masse in fahrbereitem Zustand: ≤ 450 kg;*

*(8) Fahrzeuge, die in erster Linie bei nicht land- oder forstwirtschaftlichen Tätigkeiten in schwierigen Geländebedingungen („Off-Road“) zum Einsatz kommen sollen und für den Transport von Personen oder Lasten genutzt werden;*

*(9) mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit ≤ 80 km/h (manipulationssichere Höchstgeschwindigkeit);*

*(10) mit einem Sattelsitz für ein oder zwei Personen, einschließlich des Fahrersitzes, und einem am Lenker angebrachten Daumengashebel;*

*(11) mit einer Zugkraft von  $\leq 0,5 \times$  Masse in fahrbereitem Zustand laut Herstellerangabe;*

*(12) Vorrichtung zur Lastenbeförderung mit einem Verhältnis zwischen Vorrichtung zur Lastenbeförderung und Fläche des Fahrzeugs  $< 25 \%$  oder einer Nutzlast  $\leq 100$  kg.*

## **Änderungsantrag 119**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Anhang I – Klasse L7e - Unterklasse L7Be-A2 (neu) - Kriterium (7) bis (13) (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

#### **L7Be-A2**

##### **Side-by-Side-Fahrzeuge**

*(7) Masse in fahrbereitem Zustand:  $\leq 650$  kg;*

*(8) Fahrzeuge, die in erster Linie bei nicht land- oder forstwirtschaftlichen Tätigkeiten in schwierigen Geländebedingungen („Off-Road“) zum Einsatz kommen sollen und für den Transport von Personen oder Lasten genutzt werden;*

*(9) mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit  $\leq 80$  km/h manipulationssichere Höchstgeschwindigkeit);*

*(10) mit ein bis vier Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes, und einem Daumengashebel;*

*(11) mit einer Zugkraft von  $\leq 0,5 \times$  Masse in fahrbereitem Zustand laut Herstellerangabe;*

*(12) Vorrichtung zur Lastenbeförderung mit einer maximalen Ladekapazität von 160 kg;*

*(13) verbindliches Höchstgeschwindigkeitsschild*

## Änderungsantrag 120

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Klasse L7 e – Unterklasse L7Be – Kriterium (6)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(6) mit **zwei, drei oder** vier Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes

(6) mit **ein bis** vier Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes, **sowie Sicherheitsgurten an allen Sitzplätzen**

*Begründung*

*Schwere Leichtkraftfahrzeuge sollten mit mindestens einem und nicht mehr als vier Sitzplätzen ausgestattet sein. Alle Sitzplätze sollten mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein.*

## Änderungsantrag 121

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang I – Klasse L7e – Unterklasse L7Be-P– Kriterium (7)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(7) hauptsächlich für die Beförderung von Personen konstruierte **und genutzte** Fahrzeuge, **mit höchstens vier Sitzplätzen, einschließlich des Fahrersitzes, sowie Sicherheitsgurten an allen Sitzplätzen**

(7) hauptsächlich für die Beförderung von Personen konstruierte Fahrzeuge.

*Begründung*

*Streichung einer Doppelung; Diese Spezifizierung ist bereits in der Unterklasse L7Be, Kriterium (6) erfasst.*

## Änderungsantrag 122

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Anhang II – III Anforderungen für die Fahrzeugstruktur – Nummer 8 - On-Board-Diagnosesysteme – Spalte 6 L1Be

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**X**

**entfällt**

*Begründung*

*Das OBD sollte mit Blick auf angemessene Kosten für die Klasse L1Be (zweirädrige Kleinkraftträder) nicht verpflichtend sein.*

**Änderungsantrag 123**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang III – Spalte 3 – Zeile 2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**20**

**50**

**Änderungsantrag 124**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang III – Spalten 1, 2 und 3 – Zeile 11 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***L7Be-A1***

***Geländefahrzeuge (ATV)***

**20**

**Änderungsantrag 125**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang III – Spalten 1, 2 und 3 – Zeile 11 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***L7Be-A2***

***Side-by-Side-Fahrzeuge***

**20**

**Änderungsantrag 126**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang IV**

*Vorschlag der Kommission*

Fahrzeugklasse	Euro-Norm	Termine für die Anwendung		
		<i>Neue Fahrzeugtypen Freiwillig</i>	Neue Fahrzeugtypen Verbindlich	Bestehende Fahrzeugtypen
<b>L1e – L7e</b>	Euro 34	<b>1. Juli 2013</b>	1. Januar 2014	1. Januar 2015
	Euro 45	<b>1. Januar 2015</b>	1. Januar 2017	1. Januar 2018
	Euro 56	<b>1. Januar 2018<sup>(7)</sup></b>	1. Januar 2020 <sup>(7)</sup>	1. Januar 2021 <sup>(7)</sup>
<i>Geänderter Text</i>				
<b>L1Be</b>	Euro 34		1. Januar 2014	1. Januar 2015
	Euro 45		1. Januar 2017	1. Januar 2018
	Euro 56		1. Januar 2020 <sup>(7)</sup>	1. Januar 2021 <sup>(7)</sup>
<b>L2e – L7e</b>	<b>Euro 34</b>			
	<b>Euro 45</b>		<b>1. Januar 2016</b>	<b>1. Januar 2017</b>
	<b>Euro 56</b>		<b>1. Januar 2020<sup>(7)</sup></b>	<b>1. Januar 2021<sup>(7)</sup></b>

**Änderungsantrag 127**

**Vorschlag für eine Verordnung  
Anhang VI – Tabelle (A) – (A1) Euro 3<sup>(4)</sup>**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**Alle Zeilen werden gestrichen, mit Ausnahme der Zeilen 1, 2 und 4 (Überschriften, Einheiten und L1Be).**

*Begründung*

*Änderung des Zeitplans: aus Gründen der Klarheit und Vereinfachung wurde die Stufe Euro 3 (gesamte Tabelle A1) teilweise gestrichen.*

**Änderungsantrag 128**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang VI – Tabelle (A) – (A2) Euro 4<sup>(5)</sup> – Spalten 1 und 2 – Zeile 8 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***L7Be-A1***

***Geländefahrzeuge (ATV)***

**Änderungsantrag 129**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang VI – Tabelle (A) – (A2) Euro 4<sup>(5)</sup> – Spalten 1 und 2 – Zeile 8 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***L7Be-A2***

***Side-by-Side-Fahrzeuge***

**Änderungsantrag 130**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang VI – Tabelle A – (A2) Euro 4<sup>(5)</sup> – Spalte 5 (CO) – Zeile 6 und 7 (L3e, L4e, L5Ae, L7Ae)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***1140***

***1000***

***1140***

***1000***

## Änderungsantrag 131

### Vorschlag für eine Verordnung

Anhang VI – Tabelle (B) – (B1) Euro 4<sup>(5)</sup> OBD Phase I – Spalten 1 und 2 – Zeile 3

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**L1Be – Zweirädrige Kleinkraftträder**  
L2e – Dreirädrige Kleinkraftträder  
L6Ae – Fahrzeug der Klasse L6Ae  
(leichtes Straßen-Quad);

L2e – Dreirädrige Kleinkraftträder  
L6Ae – Fahrzeug der Klasse L6Ae  
(leichtes Straßen-Quad);

### *Begründung*

*Das OBD sollte mit Blick auf die Kosten für zweirädrige Kleinkraftträder nicht verpflichtend sein.*

## Änderungsantrag 132

### Vorschlag für eine Verordnung

Anhang VI – Tabelle (B) – (B2) Euro 5<sup>(6)</sup> OBD Phase I und OBD Phase II – Spalten 1 und 2 – Zeile 3

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**L1Be – L7e<sup>(6)</sup> – Alle Fahrzeuge der Klasse L außer L1Ae**

**L2e – L7e<sup>(6)</sup> – Alle Fahrzeuge der Klasse L außer L1e**

### *Begründung*

*Das OBD sollte mit Blick auf die Kosten für zweirädrige Kleinkraftträder nicht verpflichtend sein.*

## Änderungsantrag 133

### Vorschlag für eine Verordnung

Anhang VI – Tabellen (A), (B) und (C) – Spalte 3 (Antriebsklasse) – Bezugnahmen nur auf „PI“

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**PI**

**PI / Hybrid**

### *Begründung*

*Im vorliegenden Vorschlag sind die Emissionsgrenzwerte für Hybrid-Fahrzeuge nur mit Dieselmotoren angegeben (CI/Hybrid). Jedoch sollten die Grenzwerte für Hybrid-Fahrzeuge logischerweise im Verhältnis zu dem fossilen Treibstoff stehen, durch den Emissionen*

verursacht werden: Benzin (PI) oder Diesel (CI).

### **Änderungsantrag 134**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang VI – Tabelle (C) – (C1) Euro 4<sup>(5)</sup> – Spalten 1 bis 5 – Zeile 5 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***L7Be-A1***

***Geländefahrzeuge (ATV)***

***PI / Hybrid<sup>(18)</sup>***

***Euro 4***

***2000***

***SHED***

### **Änderungsantrag 135**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang VI – Tabelle (C) – (C1) Euro 4<sup>(5)</sup> – Spalten 1 bis 5 – Zeile 5 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***L7Be-A2***

***Side-by-Side-Fahrzeuge***

***PI / Hybrid<sup>(18)</sup>***

***Euro 4***

***2000***

***SHED***

### **Änderungsantrag 136**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang VI – Tabelle (C) – (C2) Euro 5<sup>(6)</sup> – Spalten 1, 2, 4 und 7 – Zeile 11 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***L7Be-A1***

***Geländefahrzeuge (ATV)***

*Euro 5*

*1500*

**Änderungsantrag 137**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang VI – Tabelle (C) – (C2) Euro 5<sup>(6)</sup> – Spalten 1, 2, 4 und 7 – Zeile 11 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*L7Be-A2*

*Side-by-Side-Fahrzeuge*

*Euro 5*

*1500*

**Änderungsantrag 138**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang VI – Tabelle (D) – Spalten 1, 2, 3 und 5 – Zeile 11 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*L7Be-A1*

*Geländefahrzeuge (ATV)*

*80*

*80*

**Änderungsantrag 139**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang VI – Tabelle (D) – Spalten 1, 2, 3 und 5 – Zeile 11 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*L7Be-A2*

*Side-by-Side-Fahrzeuge*

*80*

*80*

## Änderungsantrag 140

### Vorschlag für eine Verordnung

Anhang VI – Tabelle (D) – Spalten 3 und 4 (Euro 3<sup>(4)</sup> Geräuschpegel (dB(A)) - Euro 3<sup>(4)</sup> Prüfverfahren)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Zwei Spalten werden gestrichen, mit Ausnahme der Zeilen 1 und 3 (Überschriften und L1Be).*

### *Begründung*

*Änderung des Zeitplans: Die Stufe Euro 3 (Spalten 3 und 4) wurde aus Gründen der Klarheit und Vereinfachung gestrichen.*

## Änderungsantrag 141

### Vorschlag für eine Verordnung

Anhang VII – Tabelle (A) – Zeile 2

*Vorschlag der Kommission*

<i>L1Ae</i>	<i>Fahrräder mit Antriebssystem</i>	<i>5000</i>	<i>5500</i>	<i>6000</i>
-------------	-------------------------------------	-------------	-------------	-------------

*Geänderter Text*

<i>L1Be</i>	<i>Zweirädrige Kleinkrafträder</i>	<i>10 000</i>	<i>11 000</i>	<i>12 000</i>
-------------	------------------------------------	---------------	---------------	---------------

## Änderungsantrag 142

### Vorschlag für eine Verordnung

Anhang VII – Tabelle (A) – Spalten 1 und 2 – Zeile 3

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*L1Be*

*L2e*

*L2e*

*L6Ae*

*L6Ae*

*– Zweirädrige Kleinkrafträder*

*– Dreirädrige Kleinkrafträder*

*– Dreirädrige Kleinkrafträder*

*– Leichte Straßen-Quads*

– Leichte Straßen-Quads

### Änderungsantrag 143

#### Vorschlag für eine Verordnung

Anhang VII – Tabelle (A) – Spalte 3 – Euro 3(4) Dauerhaltbarkeit nach Laufleistung (km)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*entfällt (mit Ausnahme der Klasse L1Be)*

### Änderungsantrag 144

#### Vorschlag für eine Verordnung

Anhang VIII – Spalte 2 – Zeile 2

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Vier* Jahre nach dem in Artikel 82 Unterabsatz 2 genannten Zeitpunkt

*Zwei* Jahre nach dem in Artikel 82 Absatz 2 genannten Zeitpunkt.

### Änderungsantrag 145

#### Vorschlag für eine Verordnung

Anhang VIII – Spalte 3– Zeile 2

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*a) Neue **Krafräder**<sup>(27)</sup> der Unterklasse L3e-A1, die verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, sind nach Wahl des Herstellers entweder mit einem **Anti-Blockier-System** oder einem kombinierten Bremssystem oder beiden Typen verbesserter Bremssysteme auszurüsten.*

*Neue **Krafrädertypen der Unterklassen** L3e-A1, **L3e-A2 und L3e-A3**, die verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, sind nach Wahl des Herstellers entweder mit **einem Anti-Blockier-Bremssystem oder einer Anti-Blockier-Bremse und einem zusätzlichen** kombinierten Bremssystem auszurüsten.*

*b) Neue **Krafräder der Unterklassen L3e-A2 und L3e-A3**, die verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, sind mit einem **Anti-Blockier-System** auszurüsten.*

## **Änderungsantrag 146**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang VIII – Spalte 2 – Zeile 2 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Drei Jahre nach dem in Artikel 82  
Absatz 2 genannten Zeitpunkt.***

## **Änderungsantrag 147**

**Vorschlag für eine Verordnung**  
**Anhang VIII – Spalte 3 – Zeile 2 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Bestehende Krafrädertypen der  
Unterklassen L3e-A1, L3e-A2 und L3e-  
A3, die verkauft, zugelassen oder in  
Betrieb genommen werden, sind nach  
Wahl des Herstellers entweder mit einem  
Anti-Blockier-Bremssystem oder einer  
Anti-Blockier-Bremse und einem  
zusätzlichen kombinierten Bremssystem  
auszurüsten.***

## **BEGRÜNDUNG**

### **I. Vorschlag der Kommission**

Die Kommission hat am 4. Oktober 2010 einen Vorschlag für eine neue Verordnung über die Genehmigung von zweirädrigen, dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen sowie über die entsprechende Marktüberwachung angenommen. Ein breites Spektrum an Fahrzeugen fällt unter die „Klasse L“: Kleinkrafträder, zwei- oder dreirädrige Krafträder, Quads und Leichtkraftfahrzeuge. Die Zahl der zurzeit in der EU in Betrieb befindlichen Leichtkraftfahrzeuge wird auf mehr als 30 Millionen geschätzt.

Mit dem Vorschlag strebt die Europäische Kommission eine Vereinfachung des geltenden Rechtsrahmens und die Festlegung neuer verwaltungsrechtlicher und technischer Anforderungen, beispielsweise zu Umwelt- und Sicherheitsaspekten und Marktüberwachung, an. Die Typgenehmigungsanforderungen für neue Fahrzeuge der Klasse L sind derzeit in der Rahmenrichtlinie 2002/24/EG und 14 weiteren Richtlinien festgelegt. Diese werden aufgehoben und durch den Vorschlag, in dem die grundlegenden Bestimmungen und der Anwendungsbereich festgelegt werden, ersetzt werden. Alle technischen Anforderungen werden zu einem späteren Zeitpunkt in delegierten Rechtsakten definiert.

### **II. Arbeitsbesuche, Arbeitsunterlagen und öffentliche Anhörung**

Der Berichterstatter hat ausführlich mit verschiedenen Akteuren gesprochen, um einen umfassenden Überblick hinsichtlich der Konsequenzen aus der vorgeschlagenen Verordnung zu erhalten. Er besuchte im Rahmen von Arbeitsbesuchen das RDW Test Centrum in Lelystad (NL) und den TÜV Nord, Institut für Fahrzeugtechnik und Mobilität in Essen (D), um sich über die neuen Sicherheits- und Umwelanforderungen des Vorschlags zu informieren. Im Vorschlag enthaltene Aspekte der Innovation und Wirtschaftlichkeit von Fahrzeugen wurden während eines Arbeitsbesuchs bei Herstellern von Fahrzeugen der Klasse L in Italien erörtert. Dabei wurde der Berichterstatter von zwei Schattenberichterstattern, Herrn Harbour und Herrn Manders, begleitet. Schließlich fand Mitte Juni 2011 ein Arbeitsbesuch bei Herstellern in Österreich statt.

Die Änderungsvorschläge zum Vorschlag der Kommission, wie sie in diesem Bericht vorgelegt wurden, entsprechen den politischen Überlegungen und Bemerkungen, die der Berichterstatter in seinem Arbeitsdokument vom 15. Februar 2011<sup>1</sup> vorgelegt hat. Dieses Arbeitsdokument war Grundlage eines Meinungsaustauschs während der vom Europäischen Parlament am 22. März 2011 veranstalteten öffentlichen Anhörung zum Thema: „Eindeutige Regelungen auf dem Binnenmarkt für Kleinkrafträder, Motorroller und Krafträder“. Der Berichterstatter bedankt sich bei allen an diesen bisherigen nützlichen und interessanten Gesprächen Beteiligten, einschließlich den Schattenberichterstattern.

### **III. Bericht**

#### ***Allgemeine Bemerkungen***

---

<sup>1</sup> 857524DE

Wie in seinem Arbeitsdokument hervorgehoben wurde, unterstützt der Berichterstatter ausdrücklich die Hauptziele der vorgeschlagenen Verordnung, da durch sie die Funktionsweise des Binnenmarktes verbessert wird und gleichzeitig wesentliche öffentliche Interessen geschützt werden. Das bedeutet auch eine wirksamere Überwachung des Europäischen Marktes<sup>1</sup>. Ferner ist der Berichterstatter der Auffassung, dass die vorgeschlagenen Anforderungen an Fahrzeuge der Klasse L den Übergang zu einer effizienteren, wesentlich sichereren und umweltfreundlicheren Mobilität in der Stadt erleichtern können<sup>2</sup>.

### ***Geltungsbereich der vorgeschlagenen Verordnung***

Der Berichterstatter begrüßt, dass die Neuklassifizierung der Fahrzeuge durch die Einführung passenderer Unterklassen klarer geworden ist. Jedoch sollten einige verbliebene Unstimmigkeiten beseitigt werden. Daher schlägt der Berichterstatter neue Unterklassen für Fahrzeuge der Klasse L vor, die sowohl für die Nutzung auf Straßen als auch im Gelände bestimmt sind, und hat sie entsprechend richtig in Gruppen eingeteilt. Das betrifft die Kraffräder zur besonderen Nutzung Enduro (S1) und Trail (S2) sowie Geländefahrzeuge (ATV) und Side-by-Side-Fahrzeuge (SbS). Darüber hinaus wird für Fahrzeuge der Klasse L, die mit der neuen Hybrid-Technologie ausgestattet sind, die Möglichkeit bestehen, eine Typgenehmigung zu erhalten.

### ***Einfacher und klarer Zeitplan für die Anwendung***

Der Vorschlag der Kommission resultiert in einer ehrgeizigen aber recht komplexen Sammlung von Daten und Terminen (2013-2021). Im Interesse von Klarheit, Rationalität und Vereinfachung schlägt der Berichterstatter vor, einen transparenteren Zeitplan mit klaren und entscheidenden Schritten in Bezug auf eine bessere Marktüberwachung, strengere Emissionsgrenzwerte und freiwillige Sicherheitsbestimmungen anzunehmen. Dadurch wird der Industrie und den einzelstaatlichen Verwaltungen Zeit gegeben, sich auf die neuen Anforderungen und Zuständigkeiten gut vorzubereiten.

### ***Umweltschutz***

Da Fahrzeuge der Klasse L für nur 3 % der insgesamt im Straßenverkehr gefahrenen Kilometer verantwortlich sind, wird ihr Schadstoffausstoß als überproportional hoch betrachtet. Der Berichterstatter begrüßt die Einführung von strengeren Emissionsgrenzwerten. Er fordert die Hersteller auf, eine schnellstmögliche Einhaltung zu gewährleisten, indem dies zu einem Wettbewerbsvorteil gemacht werden sollte. Einige der derzeit angebotenen Fahrzeuge der Klasse L erfüllen bereits die strengeren Emissionsnormen. Aus diesem Grund sind sogenannte „freiwillige“ Anwendungsfristen gestrichen worden. Der Berichterstatter unterstützt in diesem Zusammenhang die vorgeschlagenen Nachhaltigkeitsanforderungen.

On-Board-Diagnosesysteme (OBD) vereinfachen den Zugang zu Motor- und Fahrzeugdaten (z. B. Emissionen), so dass das Fahrzeug effektiv und effizient repariert werden kann.

### ***Sicherheitsmaßnahmen***

---

<sup>1</sup> Siehe COM(2010) 608: Auf dem Weg zu einer Binnenmarktakte, Vorschlag Nr. 39, siehe ferner KOM(2010) 614 über eine integrierte Industriepolitik

<sup>2</sup> Auch im Einklang mit der Thematischen Strategie zur Luftreinhaltung, COM(2005) 446, und den europäischen Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit, COM(2010) 389

Fahrer von Fahrzeugen der Klasse L haben ein deutlich erhöhtes Risiko von schweren und tödlichen Unfällen als Fahrer anderer Fahrzeuge. Auf Fahrzeuge der Klasse L entfielen 2 % der gefahrenen Kilometer, aber 16 % der Straßenverkehrstoten in der EU-25. <sup>1</sup> Der Berichterstatter erkennt zwar vorbehaltlos an, dass menschliches Verhalten sowie die Auswirkungen der Fahrbedingungen bei der Fahrsicherheit eine wichtige Rolle spielen, ist jedoch entschlossen, die Frage der Sicherheit im Zusammenhang mit den technischen Merkmalen des Fahrzeugs in gebührender Form anzugehen. Er unterstützt deshalb die obligatorische Einführung von Antiblockiersystemen (ABS) bei allen neuen Krafträdern, mit Ausnahme von Enduro- und Trial-Motorrädern. Der Berichterstatter begrüßt ferner den Vorschlag zum automatischen Einschalten der Beleuchtungseinrichtung, um die Sichtbarkeit von Fahrzeugen der Klasse L zu verbessern.

### ***Kleinserien- und Einzelgenehmigung***

Der Berichterstatter spricht sich für die Aufrechterhaltung der Vielzahl von Fahrzeugen der Klasse L und der kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) in dem Sektor aus. Deshalb schlägt er vor, die Zahl der kleinen Serien anzupassen, um diese Vielfältigkeit zu ermöglichen (Anhang III). Für viele Nutzer von Leichtkraftfahrzeugen ist die individuelle Ausführung ihres Fahrzeugs wichtig. Deshalb unterstützt der Berichterstatter den Kommissionsvorschlag zu Einzelgenehmigungen (Artikel 42).

### ***Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen***

Der Berichterstatter befürwortet nachdrücklich alle Maßnahmen zur Sicherstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen beim Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen. Er schlägt vor, die Begriffe „unabhängiger Marktteilnehmer“ oder „Reparaturbetrieb“ präziser zu bestimmen, um dafür zu sorgen, dass den einzelnen Fahrzeugnutzern und -instandsetzern ein ausreichender Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen zu vertretbaren Kosten ermöglicht wird.

---

<sup>1</sup> Europäischer Rat für Verkehrssicherheit (ETSC), 2007.

27.5.2011

## STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR VERKEHR UND FREMDENVERKEHR

für den Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Genehmigung von zweirädrigen, dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen sowie über die entsprechende Marktüberwachung  
(KOM(2010)0542 – C7-0317/2010 – 2010/0271(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Roberts Zile

### KURZE BEGRÜNDUNG

#### 1. Einleitung

Die Typgenehmigungsanforderungen für neue Fahrzeuge der Klasse L sind derzeit in der Rahmenrichtlinie 2002/24/EG und 14 weiteren Richtlinien festgelegt. Ein breites Spektrum an Fahrzeugen fällt unter die „Klasse L“: Elektrofahrräder, Kleinkrafträder, zwei- oder dreirädrige Krafträder, Quads und Leichtkraftfahrzeuge. Die Kommission möchte den derzeitigen Rechtsrahmen modernisieren, um die folgenden wichtigsten Ziele zu erreichen:

- **Vereinfachung des Rechtsrahmens** Die Richtlinie 2002/24/EG und die 14 dazugehörigen Einzelrichtlinien sollen aufgehoben und durch die vorgeschlagene Verordnung, in der die grundlegenden Bestimmungen und der Anwendungsbereich festgelegt werden, ersetzt werden. Alle technischen Anforderungen sollen zu einem späteren Zeitpunkt in delegierten Rechtsakten definiert werden. Darüber hinaus strebt die Kommission eine Harmonisierung auf internationaler Ebene an.
- **Emissionsminderung:** Die Kommission schlägt einen Dreistufenplan vor, wobei auf jeder Stufe immer strengere Emissionsgrenzwerte für Fahrzeuge der Klasse L eingeführt werden.
- **Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit** Zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, die bei den Fahrzeugen der Klasse L zu wünschen übrig lässt, werden drei wesentliche Anforderungen an die funktionale Sicherheit gestellt: obligatorisches Antiblockiersystem für Krafträder mit hoher und mittlerer Leistung,

Verhinderung von Eingriffen in den Antriebsstrang des Fahrzeugs und automatisches Einschalten der Beleuchtung.

- **Bessere Berücksichtigung neuer Techniken** durch Ausfüllen der Lücke, die bezüglich Elektro- und Hybrid-Fahrzeugen im Rechtsrahmen besteht.
- **Verbesserte Marktüberwachung**, um zu verhindern, dass Fahrzeuge, Systeme und Bauteile, die den Typgenehmigungsanforderungen nicht entsprechen, auf den EU-Markt kommen.

## **2. Verkehrspolitische Dimension des Vorschlags:**

### **2.1. Straßenverkehrssicherheit:**

Gegenwärtig kommen jährlich etwa 6000 PTW-Fahrer (PTW: „powered two-wheeler“ – zweirädrige Kraftfahrzeuge) auf den Straßen der EU ums Leben. Die PTW-Fahrer machen rund 16 % der Straßenverkehrstoten in der EU aus, aber nur 2 % aller gefahrenen Kilometer gehen auf ihr Konto. Das Risiko eines PTW-Fahrers, bei einem Unfall getötet zu werden, ist im Schnitt 18 Mal höher als bei einem Kfz-Fahrer. Die Zahl der Straßenverkehrstoten ging zwar in den letzten zehn Jahren erheblich zurück, dass trifft aber nicht für die PTW-Fahrer zu.

#### **2.1.1. Antiblockiersystem (ABS):**

Die Kommission schlägt eine obligatorische Ausrüstung mit einem Antiblockiersystem für bestimmte Klassen von Krafträdern vor. Die positiven Auswirkungen eines Antiblockiersystems für PTW auf die Sicherheit sind in verschiedenen Studien gut dokumentiert. Durch den Einsatz von ABS könnten schätzungsweise zwischen 20 und 30 % aller Unfälle verhindert werden, und die Schwere der Folgen manch anderer Unfälle könnte erheblich reduziert werden. Der Verfasser unterstützt diesen Ansatz in vollem Umfang. Allerdings sollte die obligatorische Ausrüstung auf die Unterklasse L3e – A1 (Krafträder mit niedriger Leistung) ausgedehnt werden. Für diese Klasse überlässt es die Kommission dem Hersteller, das Fahrzeug wahlweise mit einer Anti-Blockier-Bremsanlage oder einem weniger leistungsfähigen kombinierten Bremssystem auszurüsten. Antiblockiersysteme für Krafträder mit niedriger Leistung scheinen umso mehr angezeigt, als viele junge Fahrer mit Krafträdern in dieser Klasse beginnen.

#### **2.1.2. Automatisches Einschalten der Beleuchtung**

Die Kommission schlägt vor, alle Fahrzeuge der Klasse L zur Verbesserung der Sichtbarkeit für andere Verkehrsteilnehmer bis spätestens 2013 mit einer Beleuchtungsanlage auszurüsten, die sich automatisch einschaltet. Der Verfasser unterstützt den Vorschlag der Kommission in vollem Umfang. Diese Maßnahme gewinnt umso mehr an Bedeutung, als ab diesem Jahr für alle neuen Pkw Tagfahrlicht vorgeschrieben wird, wodurch sich die Sichtbarkeit der PTW entsprechend reduziert.

#### **2.1.3. Geländefahrzeuge**

Nach Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe g gilt die Verordnung nicht für „Fahrzeuge, die *in erster Linie* für die Benutzung im Gelände *bestimmt* ... sind“. Dies steht der Straßenverkehrssicherheit eher entgegen. Viele dieser Geländefahrzeuge (zum Beispiel

Enduro-Motorräder, Trial-Motorräder und Gelände-Quads (ATV) können auch auf öffentlichen Straßen benutzt werden, was auch häufig geschieht. Sie sollten daher auch die erforderlichen Anforderungen an die funktionale Sicherheit für die Benutzung auf der Straße erfüllen. Der Verfasser schlägt daher vor, zusätzliche Fahrzeug-Unterklassen für Enduro-Motorräder, Trial-Motorräder und Gelände-Quads (ATV) zu schaffen.

#### **2.1.4. Standards für Aufpralltests**

Für Fahrzeuge der Klasse L müssen noch keine Aufpralltests durchgeführt werden, bevor sie in der EU verkauft werden. Insbesondere Quads und Leichtkraftfahrzeuge wirken oft sicherer, als sie es tatsächlich sind. Das Risiko einer tödlichen Verletzung ist in diesen Fahrzeugen viel höher als in einem Pkw. Die Kommission sollte daher in der Zukunft die Möglichkeit der Einführung solcher Standards sorgfältig prüfen und auch neuen Technologien Rechnung tragen.

## **2.2. Emissionen**

Auch wenn nur rund 3 % der insgesamt auf den Straßen gefahrenen Kilometer auf das Konto der Fahrzeuge der Klasse L gehen, so ist ihr Anteil an den Schadstoffemissionen unverhältnismäßig groß. Wenn keine weiteren Maßnahmen getroffen werden, wird der Anteil der Fahrzeuge der Klasse L an den Emissionen insgesamt automatisch weiter steigen, in dem Maße wie die Emissionen anderer Fahrzeugklassen im Straßenverkehr zurückgehen.

Die Kommission schlägt in puncto Emissionen strengere Typgenehmigungsanforderungen für neue Fahrzeugtypen der Klasse L vor:

- Euro 3 (Euro 4 für L3e-Krafträder): 2014;
- Euro 4 (Euro 5 für L3e-Krafträder): 2017;
- Euro 5 (Euro 6 für L3e-Krafträder): 2020.

Grundsätzlich stimmt der Verfasser den vorgeschlagenen Emissionsgrenzwerten und dem Zeitplan zu. Die Euro 4-Norm für Kleinkrafträder sollte allerdings drei Jahre früher eingeführt werden, da Kleinkrafträder zu der Unterklasse mit dem höchsten Schadstoffausstoß gehören.

## **ÄNDERUNGSANTRÄGE**

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr ersucht den federführenden Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

### **Änderungsantrag 1**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Erwägung 3**

*Vorschlag der Kommission*

3. Zweck dieser Verordnung ist die

PE464.815v02-00

*Geänderter Text*

3. Zweck dieser Verordnung ist die

82/100

RR\888239DE.doc

Festlegung harmonisierter Vorschriften für die Herstellung von Fahrzeugen der Klasse L, um das Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten.

Fahrzeuge der Klasse L sind zwei-, drei- oder vierrädrige Fahrzeuge wie zwei- oder dreirädrige Fahrzeuge mit Antriebssystem, Straßen-Quads und Leichtkraftfahrzeuge. Außerdem soll mit dem Vorschlag der derzeitige Rechtsrahmen vereinfacht werden, er soll zu einem niedrigeren und verhältnismäßigeren Anteil an den Gesamtemissionen des Straßenverkehrs führen, die Sicherheit insgesamt erhöhen, zur Anpassung an den technischen Fortschritt beitragen und die Vorschriften für die Marktüberwachung stärken.

Festlegung harmonisierter Vorschriften für die Herstellung von Fahrzeugen der Klasse L, um das Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten.

Fahrzeuge der Klasse L sind zwei-, drei- oder vierrädrige Fahrzeuge wie zwei- oder dreirädrige Fahrzeuge mit Antriebssystem, Straßen-Quads, **Geländefahrzeuge (ATV)** und Leichtkraftfahrzeuge. Außerdem soll mit dem Vorschlag der derzeitige Rechtsrahmen vereinfacht werden, er soll zu einem niedrigeren und verhältnismäßigeren Anteil an den Gesamtemissionen des Straßenverkehrs führen, die Sicherheit insgesamt erhöhen, zur Anpassung an den technischen Fortschritt beitragen und die Vorschriften für die Marktüberwachung stärken.

#### *Begründung*

*Gelände-Quads sollten ebenfalls unter diese Verordnung fallen, um eine missbräuchliche Auslegung des Unterschieds von Straßen- und Gelände-Fahrzeugen zu vermeiden. Viele dieser ATV können auch auf öffentlichen Straßen benutzt werden, was auch häufig geschieht. Sie sollten daher auch die Mindestanforderungen an die funktionale Sicherheit für die Benutzung auf der Straße erfüllen.*

## **Änderungsantrag 2**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(9a) Die Fahrer von Fahrzeugen der Klasse L gehören zu einer gefährdeten Gruppe von Straßenverkehrsteilnehmern, denn auf sie entfallen die meisten Verkehrstoten und -verletzten. Diese Verordnung sollte daher mit der Europäischen Straßenverkehrspolitik 2011-2020 in Einklang gebracht werden, und es sollten wirksame erste Sicherheitsmaßnahmen eingeführt werden, um den Fahrern Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen, die mit der sichersten erschwinglichen Technik***

*ausgerüstet sind. Neben Anforderungen für sicheres Kurvenverhalten und Beleuchtung sowie Maßnahmen gegen unzulässige Eingriffe wird mit der Verordnung ein Antiblockiersystem (ABS) für neue Krafträder bestimmter Klassen vorgeschrieben. Die Wirksamkeit der ausgewählten Sicherheitsmaßnahmen, die durch eine bessere Ausbildung und Verkehrserziehung der Fahrer von Fahrzeugen der Klasse L und durch angepasste Straßeninfrastrukturen ergänzt werden sollte, ist gut erprobt und durch Forschung und Studien nachgewiesen.*

### **Änderungsantrag 3**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*(9b) In vielen Mitgliedstaaten besteht für Krafträder die Vorschrift, auch bei Fahrten tagsüber das Abblendlicht einzuschalten. Zur Erhöhung der Sicherheit der Fahrer dieser Krafträder ist es angezeigt, eine Vorschrift einzuführen, wonach diese Fahrzeuge mit einer automatischen Einschaltung der Lichtsignalanlage auszustatten sind. Da diese Vorschrift auch auf vierrädrige Kraftfahrzeuge ausgedehnt wurde, besteht die Gefahr, dass die Nutzer von zweirädrigen Fahrzeugen den Vorteil der guten Sichtbarkeit, über den sie verfügten, verlieren. Die Kommission sollte daher in ihrem Bericht über die Anwendung dieser Verordnung neue Maßnahmen und Sicherheitsvorkehrungen bezüglich zusätzlicher Lichtsignale vorschlagen, die diesen Verlust an Sichtbarkeit wettmachen.*

## Änderungsantrag 4

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 c (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(9c) Um die Einführung der obligatorischen Ausrüstung mit Antiblockiersystemen von Krafträdern mit niedriger Leistung der Unterklasse L3e-A1 zu erleichtern, sollte den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt werden, vorübergehend finanzielle oder steuerliche Anreize für Hersteller oder Kunden zu schaffen.***

## Änderungsantrag 5

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

17. Die Kommission sollte die Befugnis erhalten, im Einklang mit Artikel 290 AEUV delegierte Rechtsakte in Bezug auf die funktionale Sicherheit und Umweltverträglichkeit, Prüfungen, den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen und die Benennung Technischer Dienste und deren autorisierte besondere Aufgaben zu erlassen, um bestimmte nicht wesentliche Aspekte von Rechtsakten durch Vorschriften allgemeiner Geltung zu ergänzen oder zu ändern. Mit dieser Befugnis sollten nicht die in Anhang IV enthaltenen Termine für die Anwendung oder die in Anhang VI enthaltenen Emissionsgrenzwerte geändert werden können. Änderungen dieser Termine oder Grenzwerte sollten gemäß dem in Artikel 114 AEUV enthaltenen ordentlichen Gesetzgebungsverfahren erfolgen.

17. Die Kommission sollte die Befugnis erhalten, im Einklang mit Artikel 290 AEUV delegierte Rechtsakte in Bezug auf die funktionale Sicherheit und Umweltverträglichkeit, Prüfungen, den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen und die Benennung Technischer Dienste und deren autorisierte besondere Aufgaben zu erlassen, um bestimmte nicht wesentliche Aspekte von Rechtsakten durch Vorschriften allgemeiner Geltung zu ergänzen oder zu ändern. Mit dieser Befugnis sollten nicht die in Anhang IV enthaltenen Termine für die Anwendung oder die in Anhang VI enthaltenen Emissionsgrenzwerte ***oder die in Anhang VIII aufgeführten höheren Anforderungen für die funktionale Sicherheit*** geändert werden können. Änderungen dieser Termine, ***allgemeine Anforderungen*** oder Grenzwerte sollten gemäß dem in Artikel 114 AEUV

enthaltenen ordentlichen  
Gesetzgebungsverfahren erfolgen.

### *Begründung*

*Da die höheren Anforderungen für die funktionale Sicherheit Schlüsselemente für die sichere Nutzung von Fahrzeugen sind, die unter diese Verordnung fallen, sollte klargestellt werden, dass Anhang VIII nur im Rahmen des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens geändert werden kann.*

## **Änderungsantrag 6**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 2 – Buchstabe g**

#### *Vorschlag der Kommission*

(g) Fahrzeuge, die in erster Linie für die Benutzung im Gelände bestimmt und für das Befahren unbefestigter Flächen konstruiert sind;

#### *Geänderter Text*

(g) Fahrzeuge, die in erster Linie für die Benutzung im Gelände bestimmt und für das Befahren unbefestigter Flächen konstruiert sind, **mit Ausnahme von Fahrzeugen zur besonderen Nutzung, wie sie in Artikel 4 und Anhang I definiert sind;**

### *Begründung*

*Nach Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe g gilt die Verordnung nicht für „Fahrzeuge, die in erster Linie für die Benutzung im Gelände bestimmt ... sind“. Dies steht der Straßenverkehrssicherheit eher entgegen. Viele dieser Geländefahrzeuge (zum Beispiel Enduro-Motorräder, Trial-Motorräder und Quads bzw. ATV) können auch auf öffentlichen Straßen benutzt werden, was auch häufig geschieht. Sie sollten daher auch die Mindestanforderungen an die funktionale Sicherheit für die Benutzung auf der Straße erfüllen. Es wird daher vorgeschlagen, zusätzliche Fahrzeug-Unterklassen für Enduro-Motorräder, Trial-Motorräder und Quads zu schaffen.*

## **Änderungsantrag 7**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 53 a (neu)**

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**53a. „Trial-Motorrad“ ein Kraffrad mit zwei Rädern, das die Kriterien nach Anhang I erfüllt;**

### *Begründung*

*Notwendige Anpassung zur Schaffung neuer Unterklassen für Geländefahrzeuge, damit sie aus Sicherheitsgründen in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen.*

### **Änderungsantrag 8**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 53 b (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**53b. „Enduro-Motorrad“ ein Krafrad mit zwei Rädern, dass die Kriterien nach Anhang I erfüllt;**

### *Begründung*

*Notwendige Anpassung zur Schaffung neuer Unterklassen für Geländefahrzeuge, damit sie aus Sicherheitsgründen in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen.*

### **Änderungsantrag 9**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 57 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**57a. „Geländefahrzeug“, das die in Anhang I beschriebenen Merkmale aufweist und abgekürzt als ATV (all terrain vehicle) bezeichnet wird;**

### *Begründung*

*Notwendige Anpassung zur Schaffung neuer Unterklassen für Geländefahrzeuge, damit sie aus Sicherheitsgründen in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen.*

### **Änderungsantrag 10**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

1. Fahrzeuge der Klasse L umfassen

1. Fahrzeuge der Klasse L umfassen

zweirädrige, dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge gemäß den nachstehenden Absätzen und Anhang I, wozu Fahrräder mit Antriebssystem, zweirädrige und dreirädrige Kleinkrafträder, zweirädrige und dreirädrige Krafträder, Krafträder mit Beiwagen, Straßen-Quads (leichte und schwere) sowie Leichtkraftfahrzeuge (leichte und schwere) gehören.

zweirädrige, dreirädrige und vierrädrige Kraftfahrzeuge gemäß den nachstehenden Absätzen und Anhang I, wozu Fahrräder mit Antriebssystem, zweirädrige und dreirädrige Kleinkrafträder, zweirädrige und dreirädrige Krafträder, Krafträder mit Beiwagen, Straßen- **und Gelände**-Quads (ATV) (leichte und schwere) sowie Leichtkraftfahrzeuge (leichte und schwere) gehören.

#### *Begründung*

*Gelände-Quads sollten ebenfalls unter diese Verordnung fallen, um eine missbräuchliche Auslegung des Unterschieds von Straßen- und Gelände-Fahrzeugen zu vermeiden. Viele dieser ATV können auch auf öffentlichen Straßen benutzt werden, was auch häufig geschieht. Sie sollten daher auch die Mindestanforderungen an die funktionale Sicherheit für die Benutzung auf der Straße erfüllen.*

### **Änderungsantrag 11**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe c – Spiegelstrich ii a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(ii) besondere Nutzung:**

– **Enduro-Motorrad;**

– **Trial-Motorrad.**

#### *Begründung*

*Notwendige Anpassung zur Schaffung neuer Unterklassen für Geländefahrzeuge, damit sie aus Sicherheitsgründen in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen.*

### **Änderungsantrag 12**

#### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 4 – Absatz 2 – Buchstabe g – Spiegelstrich ii a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(ii) Fahrzeug der Unterklasse L7Ce  
(ATV)**

## Begründung

*Notwendige Anpassung zur Schaffung neuer Unterklassen für Geländefahrzeuge, damit sie aus Sicherheitsgründen in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen.*

### Änderungsantrag 13

#### Vorschlag für eine Verordnung

##### Artikel 10 – Absatz 3

###### *Vorschlag der Kommission*

3. Ist ein Einführer der Auffassung oder hat er Grund zu der Annahme, dass ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit nicht mit den Anforderungen dieser Verordnung, insbesondere nicht mit der entsprechenden Typgenehmigung, übereinstimmt, darf er dieses Fahrzeug, System, Bauteil oder diese selbstständige technische Einheit nicht verkaufen oder zulassen, bevor die Übereinstimmung **hergestellt ist**. Ist er außerdem der Auffassung oder hat er Grund zu der Annahme, dass mit dem Fahrzeug, System, Bauteil oder der selbstständigen technischen Einheit ein Risiko verbunden ist, unterrichtet er den Hersteller sowie die Marktüberwachungs- und Genehmigungsbehörden hiervon.

###### *Geänderter Text*

3. Ist ein Einführer der Auffassung oder hat er Grund zu der Annahme, dass ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit nicht mit den Anforderungen dieser Verordnung, insbesondere nicht mit der entsprechenden Typgenehmigung, übereinstimmt, ***muss er sich an die zuständigen Behörden wenden und*** darf dieses Fahrzeug, System, Bauteil oder diese selbstständige technische Einheit nicht verkaufen oder zulassen, bevor die ***zuständigen Behörden bestätigen, dass*** Übereinstimmung ***mit den Anforderungen dieser Verordnung besteht***. Ist er außerdem der Auffassung oder hat er Grund zu der Annahme, dass mit dem Fahrzeug, System, Bauteil oder der selbstständigen technischen Einheit ein Risiko verbunden ist, unterrichtet er den Hersteller sowie die Marktüberwachungs- und Genehmigungsbehörden hiervon.

### Änderungsantrag 14

#### Vorschlag für eine Verordnung

##### Artikel 13 – Absatz 1

###### *Vorschlag der Kommission*

1. Ist ein Händler der Auffassung oder hat er Grund zu der Annahme, dass ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit nicht mit den Anforderungen dieser Verordnung

###### *Geänderter Text*

1. Ist ein Händler der Auffassung oder hat er Grund zu der Annahme, dass ein Fahrzeug, System, Bauteil oder eine selbstständige technische Einheit nicht mit den Anforderungen dieser Verordnung

übereinstimmt, darf er dieses Fahrzeug, System, Bauteil oder diese selbstständige technische Einheit nicht verkaufen oder zulassen und verhindert deren Inbetriebnahme, bevor die Übereinstimmung hergestellt ist.

übereinstimmt, ***muss er sich an die zuständigen Behörden wenden und*** darf dieses Fahrzeug, System, Bauteil oder diese selbstständige technische Einheit nicht verkaufen oder zulassen und verhindert deren Inbetriebnahme, bevor die Übereinstimmung hergestellt ist ***und die zuständigen Behörden bestätigen, dass Übereinstimmung mit den Anforderungen dieser Verordnung besteht.***

## Änderungsantrag 15

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 19 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

1. Vier Jahre nach dem in Artikel 82 Unterabsatz 2 festgelegten Zeitpunkt müssen alle Neufahrzeuge der Unterklassen L1Be, L3e, L5e, L6Ae und L7Ae mit der ersten Phase eines On-Board-Diagnosesystems (OBD) ausgerüstet sein, das Schaltkreisstörungen, Kurzschlusskreise und offene Stromkreise sowie die Stromkreis-Plausibilität von Motor und Fahrzeugsteuerungssystemen überwacht und aufzeichnet (OBD-I).

#### *Geänderter Text*

1. Vier Jahre nach dem in Artikel 82 Unterabsatz 2 festgelegten Zeitpunkt müssen alle Neufahrzeuge der Unterklassen L1Be, L3e, L5e, L6Ae, L7Ae und ***L7Ce*** mit der ersten Phase eines On-Board-Diagnosesystems (OBD) ausgerüstet sein, das Schaltkreisstörungen, Kurzschlusskreise und offene Stromkreise sowie die Stromkreis-Plausibilität von Motor und Fahrzeugsteuerungssystemen überwacht und aufzeichnet (OBD-I).

#### *Begründung*

*Notwendige Anpassung zur Schaffung neuer Unterklassen für ATV, damit sie aus Sicherheitsgründen in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen.*

## Änderungsantrag 16

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 19 – Absatz 4

#### *Vorschlag der Kommission*

4. Vorbehaltlich der Bestätigung durch einen Beschluss der Kommission nach Artikel 21 Absatz 4 müssen acht Jahre nach dem in Artikel 82 Unterabsatz 2

#### *Geänderter Text*

4. Vorbehaltlich der Bestätigung durch einen Beschluss der Kommission nach Artikel 21 Absatz 4 müssen acht Jahre nach dem in Artikel 82 Unterabsatz 2

festgelegten Zeitpunkt alle Neufahrzeuge der (Unter-)Klassen L1Be, L3e, L5e, L6Ae und L7Ae zusätzlich mit der zweiten Phase eines On-Board-Diagnosesystems (OBD-II) ausgerüstet sein, das zusätzlich zu der Leistung des OBD-I nicht nur Totalausfälle, sondern auch die Verschlechterung von Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten während der Lebensdauer des Fahrzeugs überwacht, sofern dessen Kostenwirksamkeit in der in Artikel 21 Absätze 4 und 5 genannten Umweltverträglichkeitsstudie nachgewiesen werden konnte.

festgelegten Zeitpunkt alle Neufahrzeuge der (Unter-)Klassen L1Be, L3e, L5e, L6Ae, L7Ae und **L7Ce** zusätzlich mit der zweiten Phase eines On-Board-Diagnosesystems (OBD-II) ausgerüstet sein, das zusätzlich zu der Leistung des OBD-I nicht nur Totalausfälle, sondern auch die Verschlechterung von Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten während der Lebensdauer des Fahrzeugs überwacht, sofern dessen Kostenwirksamkeit in der in Artikel 21 Absätze 4 und 5 genannten Umweltverträglichkeitsstudie nachgewiesen werden konnte.

### *Begründung*

*Notwendige Anpassung zur Schaffung neuer Unterklassen für Geländefahrzeuge, damit sie aus Sicherheitsgründen in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen.*

## **Änderungsantrag 17**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 80 – Absatz 2**

#### *Vorschlag der Kommission*

(2) Auf der Grundlage der nach Absatz 1 übermittelten Informationen berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum **1. Januar 2019** über die Anwendung dieser Verordnung.

#### *Geänderter Text*

(2) Auf der Grundlage der nach Absatz 1 übermittelten Informationen berichtet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum **1. Januar 2017** über die Anwendung dieser Verordnung. ***In diesem Bericht werden die neuen Technologien berücksichtigt, die die Straßenverkehrssicherheit verbessern, wie Standards für Aufpralltests und zusätzliche Anforderungen für die funktionale Sicherheit, wie zum Beispiel das eCall-System, intelligente Geschwindigkeitsregulierungssysteme (ISA – Intelligent Speed Adaption), Alarmsysteme bei überhöhter Geschwindigkeit in Kurven, automatische Reifendruckmessung und neue***

*Beleuchtungsanlagen, durch die Motorradfahrer besser von anderen Verkehrsteilnehmern unterschieden werden können. Auf der Grundlage dieses Berichts wird die Kommission die notwendigen Änderungen an dieser Verordnung vorschlagen.*

## **Änderungsantrag 18**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Anhang I – Fahrzeugklassen und -unterklassen – Unterklasse L1Be – Kriterium 3**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(3) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit  $\leq 25 \text{ km/h}$  und

(3) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit  $\leq 45 \text{ km/h}$  und

#### *Begründung*

*Die Klasse sollte mit den Definitionen des EU-Führerscheins in Übereinstimmung gebracht werden.*

## **Änderungsantrag 19**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Anhang I – Klasse L3e – nach Unterklasse L3e - A3 – Unterklasse L3e - Besondere Nutzung (neu)**

*Geänderter Text*

*L3e – Besondere Nutzung*

*Trial-Motorrad*

*(8) maximale Sitzhöhe: 700 mm*

*(9) Mindestbodenfreiheit: 280 mm*

*(10) maximales Fassungsvermögen des Kraftstofftanks: 4 l*

*(11) Mindest-Gesamtübersetzung im höchsten Gang (Primärübersetzung × Getriebeübersetzung × Achsantriebsübersetzung) von 7,5*

*(12) Masse in fahrbereitem Zustand  $\leq 100 \text{ kg}$  (ohne Fahrer) und*

*(13) kein Beifahrersitz*

*Enduro-*

*(8) Mindestsitzhöhe: 900 mm*

- Motorrad**
- (9) Mindestbodenfreiheit: 310 mm**
  - (10) Mindest-Gesamtübersetzung im höchsten Gang (Primärübersetzung × Getriebeübersetzung × Achsantriebsübersetzung) von 6,0**
  - (11) Masse in fahrbereitem Zustand ≤ 140 kg (ohne Fahrer) und**
  - (12) kein Beifahrersitz**

*Begründung*

*Viele der Enduro- und Trial-Motorräder können auch auf öffentlichen Straßen benutzt werden, was auch häufig geschieht. Sie sollten daher auch die Mindestanforderungen an die funktionale Sicherheit für die Benutzung auf der Straße erfüllen. Es wird daher vorgeschlagen, zusätzliche Fahrzeug-Unterklassen für Enduro- und Trial-Motorräder zu schaffen. Bezüglich der Kriterien für die Unterklassen werden – als Ausgangspunkt – einige mögliche Kriterien genannt, über die derzeit noch diskutiert wird und die im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens weiter verbessert werden können.*

**Änderungsantrag 20**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang I – Klasse L7e – nach Unterklasse L7Be - P – Unterklasse L7Ce (neu)**

*Geänderter Text*

- |             |                         |   |
|-------------|-------------------------|---|
| <b>L7Ce</b> | <b>Geländefahrzeuge</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>(8) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 60 km/h</b></li> <li><b>(9) sattelförmiger Sitz</b></li> <li><b>(10) Daumengashebel</b></li> <li><b>(11) Verbindungseinrichtung hinten: Zugkraft &gt; 4x Eigengewicht &gt; 274 kg als Belastungstest, nicht als zulässiges Anhänger­gewicht zu betrachten</b></li> <li><b>(12) Masse in fahrbereitem Zustand &lt; 400 kg</b></li> <li><b>(13) Bodenfreiheit &gt; 180 mm</b></li> <li><b>(14) Verhältnis Radstand zu Bodenfreiheit: &lt; 6</b></li> </ul> |
|-------------|-------------------------|---|

*Begründung*

*Obwohl ATV in erster Linie für die Benutzung im Gelände bestimmt sind, können sie auch auf*

*öffentlichen Straßen benutzt werden, was auch häufig geschieht. Sie sollten daher auch die Mindestanforderungen an die funktionale Sicherheit für die Benutzung auf der Straße erfüllen. Es wird daher vorgeschlagen, eine zusätzliche Fahrzeug-Unterklassen für ATV zu schaffen. Bezüglich der Kriterien für die Unterklassen werden – als Ausgangspunkt – einige mögliche Kriterien genannt, über die derzeit noch diskutiert wird und die im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens weiter verbessert werden können.*

## **Änderungsantrag 21**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Anhang II – Fahrzeugklassen – Zeile 2 – Unterspalte 10**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

L7Ae

L7Ae **und** L7Ce

#### *Begründung*

*ATV (Unterklasse L7Ce) sind mehr oder weniger identisch mit Gelände-Quads (Unterklasse L7Ae) und sollten daher die gleichen Kriterien für EU-Typgenehmigungsverfahren erfüllen. Diese Kriterien müssen im Einzelnen auf jede Unterklasse in einem delegierten Rechtsakt zugeschnitten werden.*

## **Änderungsantrag 22**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Anhang III – Zeile 12 a (neu)**

*Geänderter Text*

L7Ce

**Geländefahrzeuge**

**20**

#### *Begründung*

*Notwendige Anpassung zur Schaffung einer neuen Unterklasse für ATV, damit sie aus Sicherheitsgründen in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen.*

## **Änderungsantrag 23**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang VI – (A) Auspuffemissionen nach Kaltstart – (A1) Euro 3<sup>(4)</sup> – Unterklasse L1Be  
– Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und Stickoxide (THC + NOx) – Zeile 4**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**1200**

–

#### *Begründung*

*Die Euro 4-Norm für Kleinkrafträder sollte allerdings drei Jahre früher (bis 2014) eingeführt werden, da Kleinkrafträder zu der Unterklasse mit dem höchsten Schadstoffausstoß gehören.*

## **Änderungsantrag 24**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang VI – (A) Auspuffemissionen nach Kaltstart – (A1) Euro 3<sup>(4)</sup> - Unterklasse L1Be  
– Masse der Kohlenwasserstoffe insgesamt (THC) – Zeile 4**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

–

**630**

#### *Begründung*

*Die Euro 4-Norm für Kleinkrafträder sollte allerdings drei Jahre früher (bis 2014) eingeführt werden, da Kleinkrafträder zu der Unterklasse mit dem höchsten Schadstoffausstoß gehören.*

## **Änderungsantrag 25**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang VI – (A) Auspuffemissionen nach Kaltstart – (A1) Euro 3<sup>(4)</sup> – Unterklasse L1Be  
– Masse der Stickoxide (NOx) – Zeile 4**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

–

**170**

#### *Begründung*

*Die Euro 4-Norm für Kleinkrafträder sollte allerdings drei Jahre früher (bis 2014) eingeführt werden, da Kleinkrafträder zu der Unterklasse mit dem höchsten Schadstoffausstoß gehören.*



und 2 – Zeile 8

*Vorschlag der Kommission*

L5Be Dreirädrige Fahrzeuge zur gewerblichen Nutzung

*Geänderter Text*

L5Be Dreirädrige Fahrzeuge zur gewerblichen Nutzung  
L7Ce

**Geländefahrzeuge**

*Begründung*

*Notwendige Anpassung zur Schaffung neuer Unterklassen für Geländefahrzeuge, damit sie aus Sicherheitsgründen in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen.*

**Änderungsantrag 29**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang VI – (D) Geräuschgrenzwerte — Euro 3<sup>(4)</sup>, Euro 4<sup>(5)</sup>, Euro 5<sup>(6)</sup> – Spalten 1, 2, 3 und 5 – Zeile 12 a (neu)**

*Geänderter Text*

L7Ce **Geländefahrzeuge** 80 80

*Begründung*

*Notwendige Anpassung zur Schaffung neuer Unterklassen für Geländefahrzeuge, damit sie aus Sicherheitsgründen in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen.*

**Änderungsantrag 30**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang VII – (A) Dauerhaltbarkeit nach Laufleistung bei Fahrzeugen der Klasse L – Spalte 1 – Zeile 4 – Nummer 5 a (neu) – Spalte 2 – Zeile 4 – Nummer 5 a (neu)**

*Geänderter Text*

L7Ce **Gelände-Quad (ATV)**

## Begründung

*Notwendige Anpassung zur Schaffung neuer Unterklassen für Geländefahrzeuge, damit sie aus Sicherheitsgründen in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen.*

### Änderungsantrag 31

#### Vorschlag für eine Verordnung Anhang VIII – Spalte 3 – Zeile 1 – Buchstabe a

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*a) Neue Krafträder der Unterklasse L3e-A1, die verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, sind nach Wahl des Herstellers entweder mit einem Anti-Blockier-System oder einem kombinierten Bremssystem oder beiden Typen verbesserter Bremssysteme auszurüsten.*      *entfällt*

### Änderungsantrag 32

#### Vorschlag für eine Verordnung Anhang VIII – Spalte 3 – Zeile 1 – Buchstabe b

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*b) Neue Krafträder der Unterklassen L3e-A2 und L3e-A3, die verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, sind mit einem Anti-Blockier-System auszurüsten.*

*b) Neue Krafträder der Unterklassen **L3e-A1**, L3e-A2 und L3e-A3, die verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, sind mit einem Anti-Blockier-System **an beiden Rädern** auszurüsten.*

## Begründung

*Die obligatorische Ausrüstung mit Antiblockiersystemen sollte auf Krafträder der Unterklasse L3e-A1 ausgedehnt werden, da junge und unerfahrene Fahrer diese Klasse von Krafträdern benutzen. Antiblockiersysteme sind am wirksamsten, wenn beide Räder damit ausgerüstet sind.*

## VERFAHREN

<b>Titel</b>	Marktaufnahme und Marktüberwachung für zweirädrige, dreirädrige und vierrädrige Fahrzeuge	
<b>Bezugsdokumente - Verfahrensnummer</b>	COM(2010)0542 – C7-0317/2010 – 2010/0271(COD)	
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	IMCO 19.10.2010	
<b>Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 19.10.2010	
<b>Berichterstatter(-in/-innen)</b> Datum der Benennung	Roberts Zīle 17.11.2010	
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	15.3.2011	23.5.2011
<b>Datum der Annahme</b>	24.5.2011	
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: 39 -: 0 0: 2	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Ryszard Czarnecki, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)</b>	Philip Bradbourn, Guido Milana, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Laurence J.A.J. Stassen	
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)</b>	Juozas Imbrasas	

## VERFAHREN

<b>Titel</b>	Marktaufnahme und Marktüberwachung für zweirädrige, dreirädrige und vierrädrige Fahrzeuge			
<b>Bezugsdokumente - Verfahrensnummer</b>	COM(2010)0542 – C7-0317/2010 – 2010/0271(COD)			
<b>Datum der Konsultation des EP</b>	1.10.2010			
<b>Federführender Ausschuss</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	IMCO 19.10.2010			
<b>Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 19.10.2010	ITRE 19.10.2010	TRAN 19.10.2010	
<b>Nicht abgegebene Stellungnahme(n)</b> Datum des Beschlusses	ENVI 28.10.2010	ITRE 25.10.2010		
<b>Berichterstatter(-in/-innen)</b> Datum der Benennung	Wim van de Camp 13.10.2010			
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	30.11.2010	25.1.2011	28.2.2011	22.3.2011
	24.5.2011	12.7.2011	30.8.2011	
<b>Datum der Annahme</b>	5.12.2011			
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+: -: 0:	28 0 3		
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Pablo Arias Echeverría, Adam Bielan, Cristian Silviu Buşoi, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Jürgen Creutzmann, Cornelis de Jong, Christian Engström, Sandra Kalniete, Edvard Kožušník, Kurt Lechner, Toine Manders, Phil Prendergast, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Emilie Turunen, Bernadette Vergnaud, Barbara Weiler			
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)</b>	Anna Hedh, Liem Hoang Ngoc, María Irigoyen Pérez, Othmar Karas, Constance Le Grip, Morten Løkkegaard, Emma McClarkin, Konstantinos Poupakis, Amalia Sartori, Wim van de Camp, Kerstin Westphal			
<b>Datum der Einreichung</b>	4.1.2011			