

Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG

Vom 14. September 2016 (ABl. EU Nr. L 252 S. 53), zuletzt geändert
am 15. Juli 2020 (ABl. EU Nr. L 231 S. 1)

Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union -
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114,
auf Vorschlag der Europäischen Kommission,
nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,
nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,
gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren²,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Der Binnenmarkt ist ein Raum ohne innere Grenzen, innerhalb dessen der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital garantiert werden muss. Zu diesem Zweck wurden in der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³ Maßnahmen für die Verringerung der Luftverschmutzung durch Mo-

¹ Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 18. Februar 2015 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

² Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 5. Juli 2016 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 18. Juli 2016.

³ Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (ABl. L 59 vom 27.2.1998, S. 1).

toren festgelegt, die zum Einbau in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte bestimmt sind. Es ist angezeigt, die Anstrengungen zur Entwicklung und zum Funktionieren des Binnenmarkts der Union fortzusetzen.

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

(3) Für die Rechtsvorschriften der Union für die Typgenehmigung von Motoren wurde ein neuer Regelungsansatz eingeführt, um die Annahme dieser Rechtsvorschriften zu vereinfachen und zu beschleunigen. Gemäß diesem Ansatz legt der Gesetzgeber die grundlegenden Regeln und Prinzipien fest und ermächtigt die Kommission, für weitere technische Einzelfragen delegierte Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zu erlassen. Als materielle Anforderungen sollten daher in dieser Verordnung nur die wesentlichen Vorschriften zu den gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln und für die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte festgelegt werden, und der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, die technischen Spezifikationen in delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten festzulegen.

(4) Mit der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ wurde bereits ein Regelungsrahmen für die Genehmigung und die Marktüberwachung von landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen geschaffen. Angesichts der Ähnlichkeit der Sachgebiete und der positiven Erfahrung mit der Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 sollten etliche der in dieser Verordnung begründeten Rechte und Pflichten auch für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte in Erwägung gezogen werden. Es ist jedoch äußerst wichtig, dass ein gesonderter Satz von Regeln erlassen wird, um die besonderen Anforderungen an für Motoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte in vollem Umfang zu berücksichtigen.

(5) In der Richtlinie 2006/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ sind

⁴ Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1).

⁵ Richtlinie 2006/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 über Maschinen und zur Änderung der Richtlinie 95/16/EG (ABl. L 157 vom 9.6.2006, S. 24).

die grundlegenden Sicherheits- und Gesundheitsschutzanforderungen in Bezug auf die Konstruktion und den Bau von in den Verkehr gebrachten Maschinen und Geräten zur Verbesserung von deren Sicherheit festgelegt. In jener Richtlinie sind jedoch keine Pflichten in Bezug auf Emissionen gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel für Motoren, die in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte eingebaut sind, festgelegt. Für Hersteller von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten sollten daher bestimmte spezifische Anforderungen festgelegt werden, um zu gewährleisten, dass der Einbau der Motoren in solche Maschinen und Geräte so erfolgt, dass er sich nicht nachteilig auf das Emissionsverhalten des Motors in Bezug auf gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel des Motors auswirkt. Zudem bedarf es der Festlegung bestimmter Pflichten zu Aspekten der Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel von Motoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, um die Wirksamkeit der in dieser Verordnung festgelegten Emissionsgrenzwerte für Motoren gewährleisten zu können.

(6) Diese Verordnung sollte konkrete Anforderungen in Bezug auf Emissionsgrenzwerte und EU-Typgenehmigungsverfahren für Motoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte enthalten. Die Hauptelemente der einschlägigen Festlegungen der Verordnung basieren auf den Ergebnissen der von der Kommission durchgeführten Folgenabschätzung vom 20. November 2013, in deren Rahmen verschiedene Optionen analysiert wurden, indem man die möglichen Vor- und Nachteile in wirtschaftlicher, ökologischer, sicherheitstechnischer und gesellschaftlicher sowie in gesundheitlicher Hinsicht gegenüberstellte. In diese Analyse waren sowohl qualitative als auch quantitative Aspekte einbezogen.

(7) Diese Verordnung sollte harmonisierte Vorschriften für die EU-Typgenehmigung von Motoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte festlegen, um das Funktionieren des Binnenmarkts zu gewährleisten. Zu diesem Zweck sollten neue Emissionsgrenzwerte festgelegt und auf Motoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte ebenso wie auf land- und forstwirtschaftliche Maschinen und Geräte angewandt werden, um den technischen Fortschritt zu berücksichtigen und zu gewährleisten, dass eine Annäherung an die politischen Konzepte der Union für den Straßenverkehr stattfindet. Diese neuen Emissionsgrenzwerte sollten so festgelegt werden, dass damit die Luftqualitätsziele der Union erreicht werden und die Emissionen von nicht für den Straßenverkehr be-

stimmten mobilen Maschinen und Geräten sowie von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen verringert werden, sodass der Anteil der Emissionen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten im Vergleich zu den Emissionen von Straßenfahrzeugen verringert wird. Der Anwendungsbereich des Unionsrechts in diesem Gebiet sollte entsprechend erweitert werden, um die Harmonisierung der Märkte auf der Ebene der Union und des Weltmarkts zu verbessern und das Risiko von Marktverzerrungen und von gesundheitsschädigenden Auswirkungen weitestmöglich zu verringern.

(8) Abgesehen von der Ausweitung des Geltungsbereichs der Rechtsvorschriften der Union im Bereich der Marktharmonisierung bei gleichzeitiger Minimierung des Risikos von Marktverzerrungen zielt diese Verordnung darauf ab, den gegenwärtigen Rechtsrahmen auch durch die Bestimmung von Maßnahmen zur Vereinfachung von Verwaltungsverfahren zu vereinfachen und die allgemeinen Bedingungen für die Durchsetzung dieser Rechtsvorschriften insbesondere durch eine Stärkung der Regeln für die Marktüberwachung zu verbessern.

(9) Im Weißbuch der Kommission vom 28. März 2011 mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum - Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ wird die besondere Rolle von Eisenbahn und Binnenschifffahrt bei der Erreichung klimapolitischer Ziele unterstrichen. Da ein Vergleich dieser Verkehrsträger mit anderen Sektoren bei der Verbesserung der Luftqualität ungünstig ausfällt, sollten die Kommission und die Behörden der Mitgliedstaaten in ihrem Wirkungsbereich Fördermöglichkeiten für abgastechnische Innovationen bereitstellen, damit eine weitere Vergrößerung des Volumens der auf Schiene und Binnenschifffahrt verlagerten Güter auch mit einer Verbesserung der Luftqualität in Europa einhergeht.

(10) Die Anforderungen an Motoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen sollten sich nach den Grundsätzen richten, die in der Mitteilung der Kommission vom 5. Juni 2002 mit dem Titel „Aktionsplan /Vereinfachung und Verbesserung des Regelungsumfelds“, niedergelegt sind.

(11) Im siebten allgemeinen Umweltaktionsprogramm der Union, angenommen durch

den Beschluss Nr. 1386/2013/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁶, wird erneut darauf hingewiesen, dass die Union zugesagt hat, ein Luftqualitätsniveau zu erreichen, das nicht zu signifikanten negativen Auswirkungen auf und Risiken für die menschliche Gesundheit und die Umwelt führt. Im Recht der Union wurden geeignete Emissionsgrenzwerte für die Luftqualität, den Schutz der menschlichen Gesundheit und insbesondere von sensiblen Personen sowie für nationale Emissionsobergrenzen festgelegt⁷. Im Anschluss an ihre Mitteilung vom 4. Mai 2001, mit der das Programm „Saubere Luft für Europa“ (Clean Air for Europe - CAFE) eingerichtet wurde, hat die Kommission am 21. September 2005 eine weitere Mitteilung mit dem Titel „Thematische Strategie zur Luftreinhaltung“ verabschiedet. Eine der Schlussfolgerungen in dieser thematischen Strategie ist, dass zur Erreichung der Luftqualitätsziele der Union die Emissionen des Verkehrssektors (Luftverkehr, Seeverkehr und Landverkehr), der privaten Haushalte und des Energie-, des Agrar- und des Industriesektors weiter gesenkt werden müssen. In diesem Zusammenhang sollte die Aufgabe der Verringerung der Emissionen von Motoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte als Teil einer Gesamtstrategie angegangen werden. Die neuen, als „Stufe V“ bezeichneten Grenzwerte sind eine der Maßnahmen zur Verringerung der gegenwärtig von Fahrzeugen im Betrieb ausgestoßenen Emissionen von Luftschadstoffen, wie z. B. Partikeln, oder von Ozonvorläuferstoffen wie Stickoxiden (NO_x) und Kohlenwasserstoffen.

(12) Am 12. Juni 2012 hat die Weltgesundheitsorganisation durch ihr Internationales Krebsforschungszentrum Abgasemissionen von Dieselmotoren zum Karzinogen der Gruppe 1 („krebserregend für Menschen“) heraufgestuft, und zwar auf der Grundlage ausreichender Nachweise, denen zufolge die Exposition gegenüber Dieselabgasen mit einem erhöhten Lungenkrebsrisiko verbunden ist.

(13) Um eine Verbesserung der Luftqualität der Union zu erzielen und ihre Ziele der Luftreinhaltung nachhaltig bis 2020 und darüber hinaus zu erreichen, sind fortwäh-

⁶ Beschluss Nr. 1386/2013/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über ein allgemeines Umweltaktionsprogramm der Union für die Zeit bis 2020 „Gut leben innerhalb der Belastbarkeitsgrenzen unseres Planeten“ (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 171).

⁷ Beschluss Nr. 1600/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 2002 über das sechste Umweltaktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft (ABl. L 242 vom 10.9.2002, S. 1); Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Abl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1).

PRÄVENTIVE
RECHTSBERATUNG
SEIT 26 JAHREN!



SOFTWARE MIT INHALTEN AUS EINER HAND!

Die rechtliche Vorsorgeuntersuchung für Unternehmen.

Nutzen Sie unsere gespeicherten **Erfahrungen aus 26 Jahren Complianceberatung**. Wir vermeiden die Haftung für Organisationsverschulden von Führungskräften. Sie müssen organisatorisch dafür sorgen, dass sie sich selbst und dass sich alle Mitarbeiter des Unternehmens legal verhalten. Dazu lassen sich alle Risiken und Pflichten eines Unternehmens mit unserem System ermitteln, delegieren, monatlich aktualisieren, erfüllen, kontrollieren, digital speichern und für alle jederzeit verfügbar halten. Die Verantwortlichen können digital abfragen, wer, welche Pflicht, an welchem Betriebsteil, wie zu erfüllen hat. Führungskräfte können auf einer Oberaufsichtsmaske mit einem Blick kontrollieren, ob alle Pflichten im Unternehmen erfüllt sind. **Systematisch senken wir den Complianceaufwand durch Standardisierung um 60 %**. Sachverhalte im Unternehmen wiederholen sich, verursachen gleiche Risiken und lösen gleiche Rechtspflichten zur Risikoabwehr aus. Rechtspflichten werden nur einmal geprüft, verlinkt, gespeichert

und immer wieder mehrfach genutzt. Wir sind Rechtsanwälte mit eigenen Informatikern und bieten eine Softwarelösung mit Inhalten und präventiver Rechtsberatung aus einer Hand. Auf Anregungen aus den Unternehmen passen unsere EDV-Spezialisten die Software unseres Compliance-Management-Systems an. Der aktuelle Inhalt unserer Datenbank: 18.000 Rechtsvorschriften von EU, Bund, Ländern und Berufsgenossenschaften, 7.500 Gerichtsurteile, standardisierte Pflichtenkataloge für 45 Branchen und 57.000 vorformulierte Betriebspflichten. **44.000 Unternehmensrisiken sind mit 59.000 Rechtspflichten drei Millionen Mal verlinkt und gespeichert**. Auf die Inhalte kommt es an. Je umfangreicher die Datenbank umso geringer ist das Risiko eine Unternehmenspflicht zu übersehen.

Weitere Informationen unter:
www.rack-rechtsanwaelte.de



rende Bemühungen zur Senkung der Emissionen von verschiedenen Arten von Motoren erforderlich. Deshalb sollten den Herstellern im Voraus klare und umfassende Informationen über die künftigen Emissionsgrenzwerte übermittelt und ihnen ein angemessener Zeitrahmen für deren Einhaltung und die notwendigen technischen Entwicklungen eingeräumt werden.

(14) Bei der Festlegung von Emissionsgrenzwerten muss berücksichtigt werden, wie sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der Märkte und Hersteller auswirken, welche direkten und indirekten Kosten den Unternehmen durch sie entstehen und welchen Nutzen in Form von Innovationsanreizen, Verbesserung der Luftqualität, Senkung der Gesundheitskosten und Erhöhung der Lebenserwartung sie bringen.

(15) Die Reduzierung der Emissionen von Motoren auf nachhaltige Weise erfordert eine anhaltende Intensivierung der direkten Zusammenarbeit zwischen den Herstellern und verbundenen Unternehmen einerseits und etablierten wissenschaftlichen Forschungseinrichtungen andererseits. Eine solche Zusammenarbeit spielt bei der Entwicklung neuer Produkte und Technologien mit positiven Beiträgen zur Verbesserung der Luftqualität eine wichtige Rolle.

(16) Auf die Emissionen von Motoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte entfällt ein großer Teil der anthropogenen Emissionen bestimmter gesundheitsschädlicher Luftschadstoffe. Motoren, die einen erheblichen Anteil der Luftverschmutzung an NO_x und Partikeln verursachen, sollten unter die neuen Regeln über Emissionsgrenzwerte fallen.

(17) Um einen bestmöglichen Schutz von Arbeitnehmern im Umgebungsbereich von Maschinen zu gewährleisten und um die kumulative Exposition von Arbeitnehmern im Umfeld mehrerer mobiler Maschinen und Geräte so gering wie möglich zu halten, sollte die zum jeweiligen Zeitpunkt verfügbare Technik dazu genutzt werden, Emissionen zu minimieren.

(18) Emissionen, die bisher nicht geregelt sind und die infolge eines verstärkten Einsatzes neuartiger Kraftstoffe, neuer Motorentechnik und neuer emissionsmindernder Einrichtungen Bedeutung erlangen können, sollte die Kommission beobachten. Erforderlichenfalls sollte die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag zur Regelung dieser Emissionen vorlegen.

(19) Es ist notwendig, die Einführung von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Motoren zu fördern, weil ihr Ausstoß von NO_x und luftverunreinigenden Partikeln niedriger sein kann. Um bei den Emissionen sowohl Methan als auch andere Koh-

lenwasserstoffe zu berücksichtigen, sollten folglich die Grenzwerte für Gesamtkohlenwasserstoffe angepasst werden.

(20) Diese Verordnung berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, unter Einhaltung der Verträge Anforderungen festzulegen, die sie zum Schutz der Öffentlichkeit und der Arbeitnehmer beim Einsatz der in dieser Verordnung genannten nicht am Straßenverkehr teilnehmenden beweglichen Maschinen und Geräte für erforderlich halten, sofern das Inverkehrbringen der in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallenden Motoren für diese Maschinen und Geräte durch solche Anforderungen nicht berührt wird.

(21) Um die Reglementierung der Emissionen von Kleinstpartikeln (mit einer Größe von 0,1 µm und kleiner) sicherzustellen, sollte die Kommission die Befugnis erhalten, zusätzlich zum derzeit verfolgten Partikelmasseansatz auch einen Partikelzahlansatz zu verfolgen. Der Partikelzahlansatz sollte auf den Ergebnissen des Programms der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) zur Partikelmessung basieren und mit den bestehenden anspruchsvollen Umweltschutzziele im Einklang stehen.

(22) Um diese Umweltschutzziele zu erreichen, ist es zweckmäßig, dass die in der vorliegenden Verordnung festgelegten Grenzwerte für die Partikelzahl wahrscheinlich den Bestleistungen, die zurzeit mithilfe der besten verfügbaren Technologie für Partikelfilter erreicht werden, entsprechen.

(23) Angesichts der langen Lebensdauer nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte ist es angemessen, die Nachrüstung bereits im Betrieb befindlicher Motoren in Betracht zu ziehen. Bei einer solchen Nachrüstung sollten insbesondere dicht besiedelte städtische Gebiete einbezogen werden, um die Mitgliedstaaten bei der Einhaltung der Luftqualitätsvorschriften der Union zu unterstützen. Um für ein vergleichbares und ehrgeiziges Nachrüstungs niveau zu sorgen, sollten die Mitgliedstaaten die Grundsätze der UNECE-Regelung Nr. 132 beachten.

(24) Gegebenenfalls und wo es Verbindungen zwischen den Technologien gibt, sollten Synergien zwischen der Verringerung der Gas- und Partikelemissionen von Motoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte und den Emissionsgrenzwerten für schwere Nutzfahrzeuge gesucht werden. Eine solche Vorgehensweise könnte zur Verbesserung von ökonomischen Skaleneffekten und zur Verbesserung der Luftqualität beitragen.

(25) Die Kommission sollte weltweit harmonisierte Prüfzyklen für die Prüfverfahren

übernehmen, auf denen die Verordnungen über die EU-Typgenehmigung in Bezug auf Emissionen aufbauen. Des Weiteren sollte die Anwendung portabler Emissionsmesssysteme zur Überwachung der Emissionen im tatsächlichen Betrieb erwogen werden.

(26) Um das Problem der im realen Betrieb abgegebenen Emissionen besser angehen zu können und das Verfahren im Hinblick auf die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Motoren vorzubereiten, sollte eine Prüfmethode zur Überwachung der Einhaltung der Anforderungen an das Emissionsverhalten auf der Grundlage des Einsatzes portabler Emissionsmesssysteme in einem angemessenen zeitlichen Rahmen angenommen werden.

(27) Das einwandfreie Arbeiten der Abgasnachbehandlungssysteme ist vor allem bei NO_x wesentlich für die Einhaltung der festgelegten Emissionsgrenzwerte. In diesem Zusammenhang sollten Maßnahmen erlassen werden, die sicherstellen sollen, dass Abgasnachbehandlungssysteme, die mit einem sich verbrauchenden oder nicht rückgewinnbaren Reagens arbeiten, ordnungsgemäß funktionieren.

(28) Tragbare Feuerlöschpumpen sind in bestimmten Notfallsituationen unverzichtbar, in denen Löschwasser nicht über ein Rohrleitungssystem herangeführt werden kann. Der Einbau von Abgasnachbehandlungssystemen in Motoren für diese Geräte würde deren Gewicht und Betriebstemperatur jedoch so weit erhöhen, dass sie eine Gefahr für den Bediener darstellen würden und unmöglich mit den Händen getragen werden könnten. Daher sollten tragbare Feuerlöschpumpen vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden.

(29) An einem Motor vorgenommene Veränderungen wie die Deaktivierung seines Abgasnachbehandlungssystems oder die Erhöhung seiner Leistung können schwerwiegende Auswirkungen auf das Emissionsverhalten und die Dauerhaltbarkeit des Motors haben. Die juristischen Personen, die solche Veränderungen vornehmen, sollten daher für die Einhaltung der geltenden Emissionsgrenzwerte verantwortlich sein.

(30) Motoren, die unter die in dieser Verordnung festgelegten neuen Vorschriften über Emissionsgrenzwerte und EU-Typgenehmigungsverfahren fallen und diesen entsprechen, sollten für das Inverkehrbringen in den Mitgliedstaaten zugelassen werden. Solche Motoren sollten für ihr Inverkehrbringen keinen weiteren nationalen Emissionsvorschriften unterliegen. Das Recht der Mitgliedstaaten, die Verwendung von bereits in Verkehr gebrachten Motoren zu fördern oder einzuschränken, sofern

die zugrunde liegenden Kriterien nicht diskriminierend und sachlich gerechtfertigt sind, sollte davon unberührt bleiben. Bei der Erteilung von EU-Typgenehmigungen sollten die Mitgliedstaaten Überprüfungsmaßnahmen zur Gewährleistung der Identifizierung der gemäß EU-Typgenehmigungsverfahren produzierten Motoren ergreifen.

(31) Motoren für die Ausfuhr und für den Einsatz durch die Streitkräfte sollten nicht den in dieser Verordnung festgelegten Emissionsgrenzwerten unterliegen. Zur Unterscheidung solcher Motoren von Motoren, die diesen Emissionsgrenzwerten unterliegen, sollten jedoch in bestimmten Fällen Kennzeichnungen vorgeschrieben sein.

(32) Um logistischen Einschränkungen Rechnung zu tragen und einen bedarfsorientierten Fertigungsablauf zu ermöglichen sowie zur Vermeidung von unnötigen Kosten und Verwaltungsaufwand sollten Hersteller die Erlaubnis erhalten, mit Zustimmung des Originalgeräteherstellers Motoren getrennt von ihren Abgasnachbehandlungssystemen zu liefern.

(33) Manche nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte werden unter extremen Bedingungen eingesetzt, die eine Gefahr für das Leben oder die Gesundheit bedeuten, oder unterliegen sehr anspruchsvollen technischen Anforderungen. Angesichts dieser besonderen Umstände und der vergleichsweise geringen Zahl von Motoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte sollten für Motoren zum Einsatz in explosionsgefährdeten Bereichen und zum Einsatz in Slipfahrzeugen für Rettungsboote bestimmte Ausnahmen von den in dieser Verordnung festgelegten Emissionsgrenzwertanforderungen vorgesehen werden.

(34) Um die durch Hersteller durchgeführten praktischen Erprobungen, die Teil des Motorentwicklungsverfahrens sind, zu ermöglichen, sollte in dieser Phase das vorübergehende Inverkehrbringen von Motoren, für die keine EU-Typgenehmigung erteilt wurde, erlaubt werden. Ebenso sollten für die Zwecke der praktischen Erprobung von Prototypen Ausnahmegenehmigungen für das vorübergehende Inverkehrbringen von Motoren erlaubt sein.

(35) Um langfristigen Projekten im Eisenbahnsektor, die hohe Investitionen erfordern, Rechnung zu tragen, sollte gemäß der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁸ für Motoren, die zu Projekten gehören, die vor dem Beginn

⁸ Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1).

der Anwendung dieser Verordnung begonnen wurden und sich in einem fortgeschrittenen Stadium der Entwicklung befinden, eine Ausnahmegenehmigung vorgesehen werden.

(36) Technische Innovationen in Bezug auf das Emissionsverhalten von Motoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte sollten auf keinen Fall durch Anforderungen beeinträchtigt werden, die in den derzeit bestehenden Verwaltungsverfahren zur Typgenehmigung nicht vorgeschrieben sind. Es ist daher erforderlich, bestimmte Ausnahmen und Regelungen für Motoren, bei denen neue Techniken oder neue Konzepte zur Anwendung kommen, zuzulassen.

(37) Originalgerätehersteller mit einer stückzahlmäßig begrenzten Jahresproduktion stehen vor beträchtlichen Herausforderungen, wenn sie ihre Produktlinie innerhalb des Standard-Übergangszeitraums neu konzipieren müssen. Diese Hersteller sind normalerweise kleine und mittlere Unternehmen („KMU“), die eine begrenzte Produktionskapazität haben und Informationen über Motoren zukünftiger Stufen oft später als andere Originalgerätehersteller erhalten. Das ist insbesondere bei Herstellern von Maschinen für die Landwirtschaft mit einer stückzahlmäßig begrenzten Jahresproduktion der Fall, für die der Übergang zu Emissionsgrenzwerten der Stufe V eine ernste strukturelle Herausforderung darstellen würde. Es ist daher notwendig, besondere Regelungen für solche Fälle festzulegen.

(38) Das Inverkehrbringen von Motoren, die bereits in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte eingebaute Motoren ersetzen sollen und die weniger strikte Emissionsgrenzwerte als die in dieser Verordnung festgelegten einhalten, sollte gestattet werden, damit die Hersteller ihre Gewährleistungspflichten erfüllen können und sichergestellt wird, dass solche Motoren in ausreichender Menge auf dem Markt verfügbar sind.

(39) Nach aktuellen Schätzungen müssen zwischen 2016 und 2025 zahlreiche Breitspurlokomotiven ersetzt werden. Auf dem Unionsmarkt sind keine für das 1 520-mm-Eisenbahnnetz geeigneten Lokomotiven mit Hochleistungsmotoren verfügbar. Maßgeschneiderte Lösungen würden die Kosten für eine neue Lokomotive deutlich in die Höhe treiben und Eisenbahnunternehmen davon abhalten, ihre Flotten zu erneuern. Die technischen und wirtschaftlichen Zwänge des 1 520-mm-Eisenbahnnetzes sollten bei den EU-Typgenehmigungsverfahren berücksichtigt werden. Um die Ökologisierung des Eisenbahnsektors in den betroffenen Mitgliedstaaten zu erleichtern und zu beschleunigen und den Einsatz der besten derzeit auf dem Markt verfügbaren

PRÄVENTIVE
RECHTSBERATUNG
SEIT 26 JAHREN!



SOFTWARE MIT INHALTEN AUS EINER HAND!

Die rechtliche Vorsorgeuntersuchung für Unternehmen.

Nutzen Sie unsere gespeicherten **Erfahrungen aus 26 Jahren Complianceberatung**. Wir vermeiden die Haftung für Organisationsverschulden von Führungskräften. Sie müssen organisatorisch dafür sorgen, dass sie sich selbst und dass sich alle Mitarbeiter des Unternehmens legal verhalten. Dazu lassen sich alle Risiken und Pflichten eines Unternehmens mit unserem System ermitteln, delegieren, monatlich aktualisieren, erfüllen, kontrollieren, digital speichern und für alle jederzeit verfügbar halten. Die Verantwortlichen können digital abfragen, wer, welche Pflicht, an welchem Betriebsteil, wie zu erfüllen hat. Führungskräfte können auf einer Oberaufsichtsmaske mit einem Blick kontrollieren, ob alle Pflichten im Unternehmen erfüllt sind. **Systematisch senken wir den Complianceaufwand durch Standardisierung um 60 %**. Sachverhalte im Unternehmen wiederholen sich, verursachen gleiche Risiken und lösen gleiche Rechtspflichten zur Risikoabwehr aus. Rechtspflichten werden nur einmal geprüft, verlinkt, gespeichert

und immer wieder mehrfach genutzt. Wir sind Rechtsanwälte mit eigenen Informatikern und bieten eine Softwarelösung mit Inhalten und präventiver Rechtsberatung aus einer Hand. Auf Anregungen aus den Unternehmen passen unsere EDV-Spezialisten die Software unseres Compliance-Management-Systems an. Der aktuelle Inhalt unserer Datenbank: 18.000 Rechtsvorschriften von EU, Bund, Ländern und Berufsgenossenschaften, 7.500 Gerichtsurteile, standardisierte Pflichtenkataloge für 45 Branchen und 57.000 vorformulierte Betriebspflichten. **44.000 Unternehmensrisiken sind mit 59.000 Rechtspflichten drei Millionen Mal verlinkt und gespeichert**. Auf die Inhalte kommt es an. Je umfangreicher die Datenbank umso geringer ist das Risiko eine Unternehmenspflicht zu übersehen.

Weitere Informationen unter:
www.rack-rechtsanwaelte.de



Technik zu fördern, sollte für diese Lokomotiven im Eisenbahnnetz eine Genehmigung für eine zeitweilige Ausnahme von bestimmten Anforderungen erteilt werden. Diese Ausnahme könnte die Auswirkungen des Schienenverkehrs auf die Umwelt verringern.

(40) Die Baumwollproduktion innerhalb der Union beschränkt sich auf wenige Mitgliedstaaten. Aufgrund der hohen Kosten für neue Baumwollerntemaschinen und -geräte und um zusätzliche finanzielle Belastungen für den Baumwollsektor zu vermeiden, die seine wirtschaftliche Lebensfähigkeit weiter bedrohen könnten, sollte den Betreibern Zugang zu einer großen Auswahl an verfügbaren gebrauchten Baumwollerntemaschinen und -geräten gewährt werden. Daher sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, für einen begrenzten Zeitraum ihre nationalen Rechtsvorschriften auf die in diesen Maschinen und Geräten eingebauten Motoren anzuwenden.

(41) Bei der Marktüberwachung sollten den nationalen Behörden durch diese Verordnung Pflichten auferlegt werden, die spezifischer sind als die entsprechenden Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates⁹.

(42) Um sicherzustellen, dass das Verfahren zur Überwachung der Übereinstimmung der Produktion, das einen der Eckpfeiler des EU-Typgenehmigungsverfahrens darstellt, richtig verwirklicht worden ist und ordnungsgemäß funktioniert, sollten die Hersteller regelmäßig durch die benannte zuständige Behörde oder einen dafür benannten und ausreichend qualifizierten technischen Dienst überprüft werden.

(43) Die Union ist eine Vertragspartei des UNECE-Übereinkommens über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden („Geändertes Übereinkommen von 1958“). Folglich sollten Genehmigungen, die gemäß UNECE-Regelungen und deren Änderungen, denen die Union zugestimmt hat oder denen sie in Anwendung des Be-

⁹ Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 30).

schlusses 97/836/EG des Rates¹⁰ beigetreten ist, erteilt wurden, als gleichwertig mit EU-Typgenehmigungen anerkannt werden, die gemäß dieser Verordnung erteilt wurden. Dementsprechend sollte die Kommission ermächtigt werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um festzulegen, welche UNECE-Regelungen auf EU-Typgenehmigungen angewendet werden, um Kohärenz und Übereinstimmung zwischen Unions- und UNECE-Rechtsvorschriften zu gewährleisten.

(44) Im Hinblick auf die Ergänzung dieser Verordnung durch weitere technische Einzelheiten sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, im Einklang mit Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte in Bezug auf die Überwachung des Emissionsverhaltens im Betrieb, technische Prüfungen und Messverfahren, die Übereinstimmung der Produktion, die gesonderte Lieferung des Abgasnachbehandlungssystems eines Motors, Motoren für die Einsatzerprobung, Motoren für den Einsatz in explosionsgefährdeten Bereichen, die Gleichwertigkeit von EU-Typgenehmigungen für Motoren, Informationen für Originalgerätehersteller und Endnutzer und Vorgaben für technische Dienste und deren Bewertung zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf Expertenebene, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen im Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung¹¹ niedergelegt wurden. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte zu gewährleisten, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Experten der Mitgliedstaaten, und ihre Experten haben durchgängig Zugang zu den Sitzungen der Expertengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

(45) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden.

¹⁰ Beschluss 97/836/EG des Rates vom 27. November 1997 über den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zu dem Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden („Geändertes Übereinkommen von 1958“) (ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78).

¹¹ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1

Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates¹² ausgeübt werden.

(46) Die Mitgliedstaaten sollten festlegen, welche Sanktionen bei einem Verstoß gegen diese Verordnung zu verhängen sind, und für ihre Durchsetzung sorgen. Diese Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

(47) Um den weiteren technischen Fortschritt und die jüngsten Erkenntnisse in den Bereichen Forschung und Innovation zu berücksichtigen, sollte das weitere Potenzial zur Verringerung von Schadstoffemissionen von Motoren, die in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte eingebaut sind, ermittelt werden. Diese Bewertung sollte sich auf diejenigen Motorenklassen konzentrieren, die zum ersten Mal in den Geltungsbereich der Verordnung fallen, sowie auf diejenigen, deren Emissionsgrenzwerte in dieser Verordnung nicht geändert werden.

(48) Die in dieser Verordnung festgelegten speziellen Grenzwerte, Prüfverfahren und Anforderungen für Schadstoffemissionen sollten auch für Motoren für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge gelten, die unter die Verordnung (EU) Nr. 167/2013 fallen. Die Verschiebung der Stufe IV für landwirtschaftliche Zugmaschinen der Klassen T2, T4.1 und C2 würde in Verbindung mit den Anwendungszeitpunkten für Stufe V insgesamt dazu führen, dass Stufe IV in Bezug auf den Leistungsbereich 56-130 kW eine sehr kurze Geltungsdauer hätte. Um Ineffizienzen und eine unnötige Belastung zu vermeiden, sollte das bei der EU-Typgenehmigung für Stufe IV verbindlich geltende Datum um ein Jahr verschoben und die durch das Flexibilitätssystem genehmigte Anzahl dementsprechend erhöht werden. Außerdem sollten die in dieser Verordnung festgelegten Übergangsklauseln, in denen die Anforderungen für die Anwendung der Stufe V definiert sind, auch für Motoren der Stufe IIIB gelten. Die Verordnung (EU) Nr. 167/2013 sowie die Delegierte Verordnung (EU) 2015/96 der Kommission¹³ sollten daher entsprechend geändert werden.

¹² Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

¹³ Delegierte Verordnung (EU) 2015/96 der Kommission vom 1. Oktober 2014 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 16 vom 23.1.2015, S. 1).

(49) Im Interesse der Klarheit, Berechenbarkeit, logischen Kohärenz und Vereinfachung sowie zur Verminderung der Belastung der Motorenhersteller und der Hersteller von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten sollte diese Verordnung lediglich eine begrenzte Zahl von Umsetzungsphasen zur Einführung neuer Emissionsgrenzwerte und EU-Typgenehmigungsverfahren enthalten. Die rechtzeitige Festlegung der Anforderungen ist von zentraler Bedeutung, um den Herstellern zur Entwicklung, Erprobung und Umsetzung von technischen Lösungen für in Serie produzierte Motoren und den Herstellern und Genehmigungsbehörden zur Einführung der erforderlichen Verwaltungssysteme eine ausreichend lange Vorlaufzeit einzuräumen.

(50) Die Richtlinie 97/68/EG ist mehrmals in wesentlichen Punkten geändert worden. Im Interesse der Klarheit, Berechenbarkeit, logischen Kohärenz und Vereinfachung sollte die genannte Richtlinie aufgehoben und durch eine Verordnung sowie eine begrenzte Zahl von delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten ersetzt werden. Der Erlass einer Verordnung gewährleistet, dass ihre Bestimmungen insbesondere für Hersteller, Genehmigungsbehörden und technische Dienste unmittelbar anwendbar sind und weitaus schneller und effizienter abgeändert werden können, um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen.

(51) Die Richtlinie 97/68/EG sollte daher mit Wirkung von einem Datum aufgehoben werden, welches der Industrie ausreichend Zeit gewähren würde, um sich an die vorliegende Verordnung und die technischen Spezifikationen und Verwaltungsvorschriften in den gemäß dieser Verordnung zu erlassenden delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten anzupassen.

(52) Die Richtlinie 97/68/EG enthält keine Ausnahmeregelung für Motoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte zum Einsatz in explosionsgefährdeten Bereichen. Um den strengen technischen Anforderungen Rechnung zu tragen, die wesentlich für die Betriebssicherheit solcher Motoren sind, sollte die Richtlinie 97/68/EG so geändert werden, dass Ausnahmeregelungen für solche Motoren bis zur Aufhebung der Richtlinie angewandt werden können.

(53) Der Austausch von Daten und Informationen im Zusammenhang mit EU-Typgenehmigungen muss verbessert werden, damit diese Verordnung wirksam und rasch angewandt werden kann. Daher sollten die nationalen Behörden verpflichtet werden, wirksam untereinander und mit der Kommission zusammenzuarbeiten und Daten und Informationen im Zusammenhang mit EU-Typgenehmigungen mittels des

Binnenmarkt-Informationssystem („IMI“) gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁴ auszutauschen. Zur Erleichterung der Anwendung dieser Verordnung sollte ein Modul des IMI erstellt werden, das speziell auf nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte zugeschnitten ist. Auch Hersteller und technische Dienste sollten das IMI für den Austausch von Daten und Informationen über Motoren in nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten nutzen können.

(54) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Festlegung harmonisierter Verwaltungsvorschriften und technischer Anforderungen für Emissionsgrenzwerte und EU-Typgenehmigungsverfahren für Motoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs und ihrer Auswirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus -

haben folgende Verordnung erlassen:

Kapitel I - Gegenstand, Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

Artikel 1 Gegenstand

(1) In dieser Verordnung werden für alle in Artikel 2 Absatz 1 genannten Motoren Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel sowie die verwaltungsmäßigen und technischen Anforderungen festgelegt, die sich auf die EU-Typgenehmigung beziehen. Außerdem werden in dieser Verordnung bestimmte Pflichten in Bezug auf nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, in die ein Motor nach Artikel 2 Absatz 1 eingebaut wird oder eingebaut worden ist, festgelegt, welche die Emissionsgrenzwerte für gasförmige

¹⁴ Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems und zur Aufhebung der Entscheidung 2008/49/EG der Kommission („IMI- Verordnung“) (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 1).

PRÄVENTIVE
RECHTSBERATUNG
SEIT 26 JAHREN!



SOFTWARE MIT INHALTEN AUS EINER HAND!

Die rechtliche Vorsorgeuntersuchung für Unternehmen.

Nutzen Sie unsere gespeicherten **Erfahrungen aus 26 Jahren Complianceberatung**. Wir vermeiden die Haftung für Organisationsverschulden von Führungskräften. Sie müssen organisatorisch dafür sorgen, dass sie sich selbst und dass sich alle Mitarbeiter des Unternehmens legal verhalten. Dazu lassen sich alle Risiken und Pflichten eines Unternehmens mit unserem System ermitteln, delegieren, monatlich aktualisieren, erfüllen, kontrollieren, digital speichern und für alle jederzeit verfügbar halten. Die Verantwortlichen können digital abfragen, wer, welche Pflicht, an welchem Betriebsteil, wie zu erfüllen hat. Führungskräfte können auf einer Oberaufsichtsmaske mit einem Blick kontrollieren, ob alle Pflichten im Unternehmen erfüllt sind. **Systematisch senken wir den Complianceaufwand durch Standardisierung um 60 %**. Sachverhalte im Unternehmen wiederholen sich, verursachen gleiche Risiken und lösen gleiche Rechtspflichten zur Risikoabwehr aus. Rechtspflichten werden nur einmal geprüft, verlinkt, gespeichert

und immer wieder mehrfach genutzt. Wir sind Rechtsanwälte mit eigenen Informatikern und bieten eine Softwarelösung mit Inhalten und präventiver Rechtsberatung aus einer Hand. Auf Anregungen aus den Unternehmen passen unsere EDV-Spezialisten die Software unseres Compliance-Management-Systems an. Der aktuelle Inhalt unserer Datenbank: 18.000 Rechtsvorschriften von EU, Bund, Ländern und Berufsgenossenschaften, 7.500 Gerichtsurteile, standardisierte Pflichtenkataloge für 45 Branchen und 57.000 vorformulierte Betriebspflichten. **44.000 Unternehmensrisiken sind mit 59.000 Rechtspflichten drei Millionen Mal verlinkt und gespeichert**. Auf die Inhalte kommt es an. Je umfangreicher die Datenbank umso geringer ist das Risiko eine Unternehmenspflicht zu übersehen.

Weitere Informationen unter:
www.rack-rechtsanwaelte.de



Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel aus solchen Motoren betreffen.

(2) In dieser Verordnung werden ferner Anforderungen an die Marktüberwachung der in Artikel 2 Absatz 1 genannten Motoren, die in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und die der EU-Typgenehmigung unterliegen, festgelegt.

Artikel 2 Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für alle Motoren, die unter die in Artikel 4 Absatz 1 genannten Klassen fallen, die in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte eingebaut sind oder eingebaut werden sollen, und, insoweit die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel aus diesen Motoren betroffen sind, für solche nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte.

(2) Diese Verordnung gilt nicht für Motoren für:

- a) den Antrieb von Fahrzeugen nach Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵;
- b) den Antrieb von landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen im Sinne des Artikels 3 Nummer 8 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013;
- c) den Antrieb von Fahrzeugen nach Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶;
- d) ortsfeste Maschinen;
- e) Seeschiffe, für die eine Seeschiffahrts- oder Sicherheitsbescheinigung erforderlich ist;
- f) Fahrzeuge im Sinne der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷, die nicht in ihren Geltungsbereich fallen;

¹⁵ Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

¹⁶ Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52).

- g) den Antrieb oder Hilfsantrieb von Binnenschiffen mit einer Nutzleistung von weniger als 19 kW;
- h) Wasserfahrzeuge im Sinne des Artikels 3 Nummer 1 der Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁸;
- i) Luftfahrzeuge im Sinne des Artikels 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission¹⁹;
- j) Sportfahrzeuge mit Ausnahme von Motorschlitten, geländegängigen Fahrzeugen und Side-by-Side-Fahrzeugen;
- k) ausschließlich im Renneinsatz genutzte oder ausschließlich für den Renneinsatz bestimmte Fahrzeuge und Maschinen;
- l) tragbare Feuerlöschpumpen im Sinne und gemäß der europäischen Norm²⁰ für tragbare Feuerlöschpumpen;
- m) Modelle oder Nachbildungen von Fahrzeugen oder Maschinen, die zu Freizeitwecken in einem kleineren Maßstab als das Original hergestellt wurden und deren Nutzleistung weniger als 19 kW beträgt.

Artikel 3 Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte“ mobile Maschinen, transportable Ausrüstungen oder Fahrzeuge mit oder ohne Aufbau oder Räder, die nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern auf

¹⁷ Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG (siehe Seite 118 dieses Amtsblatts).

¹⁸ Richtlinie 2013/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 90).

¹⁹ Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen und luftfahrttechnischen Erzeugnissen, Teilen und Ausrüstungen und die Erteilung von Genehmigungen für Organisationen und Personen, die diese Tätigkeiten ausführen (ABl. L 362 vom 17.12.2014, S. 1).

²⁰ Europäische Norm EN 14466+A1: 2009 Feuerlöschpumpen - Tragkraftspritzen - Sicherheits- und Leistungsanforderungen, Prüfungen).

der Straße bestimmt sind; hierzu gehören auch Maschinen und Geräte, die auf dem Fahrgestell von Fahrzeugen angebaut sind, die für die Beförderung von Personen- oder Gütern auf der Straße bestimmt sind;

2. „EU-Typgenehmigung“ das Verfahren, nach dem eine Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass ein Typ eines Motors oder eine Motorenfamilie den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen dieser Verordnung entspricht;
3. „gasförmige Schadstoffe“ die folgenden von einem Motor ausgestoßenen Schadstoffe in gasförmigem Zustand: Kohlenmonoxid (CO), Gesamtkohlenwasserstoffe (HC) und Stickoxide (NO_x), NO_x bestehend aus Stickstoffmonoxid (NO) und Stickstoffdioxid (NO₂), ausgedrückt als NO₂-Äquivalent;
4. „Partikelmasse“ oder „PM“ die Masse aller Stoffe in dem von einem Motor ausgestoßenen Gas, die nach Verdünnung des Gases mit gefilterter reiner Luft zur Herabsetzung der Temperatur auf höchstens 325 K (52 °C) an einem bestimmten Filtermaterial abgeschieden werden;
5. „Partikelzahl“ oder „PN“ die Anzahl der von einem Motor ausgestoßenen Feststoffpartikel mit einem Durchmesser von über 23 nm;
6. „luftverunreinigende Partikel“ alle von einem Motor ausgestoßenen Stoffe, die in PM oder PN gemessen werden;
7. „Verbrennungsmotor“ oder „Motor“ eine Wärmekraftmaschine, mit Ausnahme einer Gasturbine, die chemische Energie (Eingangsenergie) durch einen inneren Verbrennungsvorgang in mechanische Energie (Ausgangsenergie) umwandelt; sie umfasst, sofern vorhanden, die emissionsmindernde Einrichtung und die Kommunikationsschnittstelle (Hardware und Meldungen) zwischen den elektronischen Steuereinheiten des Motors und etwaigen anderen Steuereinheiten des Antriebsstrangs von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, die zur Erfüllung der Anforderungen der Kapitel II und III erforderlich sind;
8. „Motortyp“ eine Gruppe von Motoren, die sich in wesentlichen Motoreigenschaften nicht voneinander unterscheiden;
9. „Motorenfamilie“ eine vom Hersteller vorgenommene Klassifizierung von Motortypen, die aufgrund ihrer Bauart ähnliche Abgasemissionseigenschaften aufweisen und die geltenden Emissionsgrenzwerte einhalten;

10. „Stammmotor“ einen Motortyp, der aus einer Motorenfamilie so ausgewählt wird, dass dessen Emissionseigenschaften für diese Motorenfamilie repräsentativ sind;
11. „Austauschmotor“ einen Motor, der
 - a) ausschließlich dazu verwendet wird, einen Motor zu ersetzen, der bereits in Verkehr gebracht wurde und in eine mobile Maschine oder ein mobiles Gerät, die beziehungsweise das nicht für den Straßenverkehr bestimmt ist, eingebaut ist, und
 - b) einer niedrigeren als der zum Zeitpunkt des Austauschs des Motors geltenden Emissionsstufe entspricht;
12. „Motor im Betrieb“ einen Motor, der in nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten mit normalem Nutzungsmuster, unter normalen Bedingungen und mit normaler Nutzlast betrieben wird und der dazu verwendet wird, um die in Artikel 19 genannten Prüfungen zur Emissionsüberwachung durchzuführen;
13. „CI-Motor“ einen nach dem Selbstzündungsprinzip („CI“ - compression ignition) funktionierenden Motor;
14. „SI-Motor“ einen nach dem Fremdzündungsprinzip („SI“ - spark ignition) funktionierenden Motor;
15. „handgehaltener Fremdzündungsmotor“ einen SI-Motor mit einer Bezugsleistung von weniger als 19 kW, der in einem Gerät verwendet wird, das mindestens eine der folgenden Kriterien erfüllt:
 - a) Es wird vom Bediener während der gesamten Ausübung der Funktion oder der Funktionen, für die es bestimmt ist, getragen;
 - b) es wird zur Ausübung der Funktionen, für die es bestimmt ist, in mehreren Positionen betrieben, z. B. kopfstehend oder in Seitenlage;
 - c) sein Trockengewicht einschließlich Motor beträgt weniger als 20 kg, und es wird außerdem mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt:
 - i) Der Bediener muss das Gerät während der Ausübung der Funktion(en), für die es bestimmt ist, halten oder tragen;
 - ii) der Bediener muss das Gerät während der Ausübung der Funktion(en), für die es bestimmt ist, halten oder dessen Lage steuern;

- iii) er wird in einem Generator oder einer Pumpe eingesetzt;
16. „Flüssigkraftstoff“ einen Kraftstoff, der sich unter normalen Umweltbedingungen¹ (298 K bei einem absoluten Umgebungsdruck von 101,3 kPa) in flüssigem Aggregatzustand befindet;
 17. „gasförmiger Kraftstoff“ einen Kraftstoff, der sich unter normalen Umweltbedingungen (298 K bei einem absoluten Umgebungsdruck von 101,3 kPa) vollständig im gasförmigen Aggregatzustand befindet;
 18. „Zweistoffmotor“ einen Motor, der für den gleichzeitigen Betrieb mit einem Flüssigkraftstoff und einem gasförmigen Kraftstoff ausgelegt ist, wobei beide Kraftstoffarten getrennt gemessen werden und sich die verbrauchte Menge der einen Kraftstoffart im Vergleich zur anderen je nach Betriebsart unterscheiden kann;
 19. „Einstoffmotor“ einen Motor, der kein Zweistoffmotor ist;
 20. „GEV“ (Gas-Energie-Verhältnis) im Falle eines Zweistoffmotors das Verhältnis des Energieinhalts des gasförmigen Kraftstoffs gegenüber dem Energiegehalt beider Kraftstoffe; im Falle von Einstoffmotoren beträgt das GEV je nach Art des Kraftstoffs definitionsgemäß entweder 1 oder 0;
 21. „Motor mit konstanter Drehzahl“ einen Motor, dessen EU-Typgenehmigung auf den Betrieb mit konstanter Drehzahl beschränkt ist, außer solchen Motoren, bei denen der Regler für die konstante Drehzahl entfernt oder außer Betrieb genommen wurde; er kann über eine Leerlaufdrehzahl verfügen, die beim Anlassen oder Abstellen benutzt wird, und er kann mit einem Regler ausgestattet sein, mit dem bei abgestelltem Motor eine andere Drehzahl eingestellt werden kann;
 22. „Motor mit variabler Drehzahl“ einen Motor, der kein Motor mit konstanter Drehzahl ist;
 23. „Betrieb mit konstanter Drehzahl“ einen Betrieb des Motors mittels eines Reglers, der die Bedieneingabe automatisch so steuert, dass die Motordrehzahl auch bei Veränderungen der Last gleich bleibt;
 24. „Hilfsmotor“ einen Motor, der in einer/einem nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine oder Gerät eingebaut ist oder eingebaut werden

PRÄVENTIVE
RECHTSBERATUNG
SEIT 26 JAHREN!



SOFTWARE MIT INHALTEN AUS EINER HAND!

Die rechtliche Vorsorgeuntersuchung für Unternehmen.

Nutzen Sie unsere gespeicherten **Erfahrungen aus 26 Jahren Complianceberatung**. Wir vermeiden die Haftung für Organisationsverschulden von Führungskräften. Sie müssen organisatorisch dafür sorgen, dass sie sich selbst und dass sich alle Mitarbeiter des Unternehmens legal verhalten. Dazu lassen sich alle Risiken und Pflichten eines Unternehmens mit unserem System ermitteln, delegieren, monatlich aktualisieren, erfüllen, kontrollieren, digital speichern und für alle jederzeit verfügbar halten. Die Verantwortlichen können digital abfragen, wer, welche Pflicht, an welchem Betriebsteil, wie zu erfüllen hat. Führungskräfte können auf einer Oberaufsichtsmaske mit einem Blick kontrollieren, ob alle Pflichten im Unternehmen erfüllt sind. **Systematisch senken wir den Complianceaufwand durch Standardisierung um 60 %**. Sachverhalte im Unternehmen wiederholen sich, verursachen gleiche Risiken und lösen gleiche Rechtspflichten zur Risikoabwehr aus. Rechtspflichten werden nur einmal geprüft, verlinkt, gespeichert

und immer wieder mehrfach genutzt. Wir sind Rechtsanwälte mit eigenen Informatikern und bieten eine Softwarelösung mit Inhalten und präventiver Rechtsberatung aus einer Hand. Auf Anregungen aus den Unternehmen passen unsere EDV-Spezialisten die Software unseres Compliance-Management-Systems an. Der aktuelle Inhalt unserer Datenbank: 18.000 Rechtsvorschriften von EU, Bund, Ländern und Berufsgenossenschaften, 7.500 Gerichtsurteile, standardisierte Pflichtenkataloge für 45 Branchen und 57.000 vorformulierte Betriebspflichten. **44.000 Unternehmensrisiken sind mit 59.000 Rechtspflichten drei Millionen Mal verlinkt und gespeichert**. Auf die Inhalte kommt es an. Je umfangreicher die Datenbank umso geringer ist das Risiko eine Unternehmenspflicht zu übersehen.

Weitere Informationen unter:
www.rack-rechtsanwaelte.de



soll und diese Maschine oder dieses Gerät nicht unmittelbar oder mittelbar antreibt;

25. „Nutzleistung“ die auf einem Prüfstand am Ende der Kurbelwelle oder einem vergleichbaren Bauteil abgenommene Motorleistung in kW, gemessen nach dem Verfahren zur Messung der Leistung von Verbrennungsmotoren in der UNECE-Regelung Nr. 120 und unter Verwendung eines Bezugskraftstoffs gemäß Artikel 25 Absatz 2 oder einer Mischung dieser Kraftstoffe;
26. „Bezugsleistung“ die Nutzleistung, die zur Bestimmung der anwendbaren Emissionsgrenzwerte für den Motor verwendet wird;
27. „Nennwert der Nutzleistung“ die vom Hersteller des Motors in kW angegebene Nutzleistung bei Nenndrehzahl;
28. „Höchste Nutzleistung“ den Höchstwert der Nutzleistung auf der Nennleistungskurve des Motortyps bei Volllast;
29. „Nenndrehzahl“ die von einem Hersteller festgelegte Motordrehzahl, bei der bei Volllast abgeregelt wird, oder, wenn kein Drehzahlbegrenzer vorhanden ist, die Drehzahl, bei der die vom Hersteller festgelegte Höchstleistung des Motors erreicht wird;
30. „Motorproduktionsdatum“ das Datum angegeben als Monat und Jahr, an dem der Motor nach Verlassen der Fertigungsstraße die Endkontrolle durchlaufen hat und ausgeliefert oder auf Lager genommen werden kann;
31. „Übergangszeitraum“ die ersten 24 Monate nach dem in Anhang III festgelegten Datum für das Inverkehrbringen von Motoren der Stufe V;
32. „Übergangsmotor“ einen Motor, dessen Motorproduktionsdatum vor dem in Anhang III festgelegten Zeitpunkt für das Inverkehrbringen von Motoren der Stufe V liegt und der folgende Anforderungen erfüllt:
 - a) Er erfüllt die neuesten anwendbaren Emissionsgrenzwerte nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften, die am 5. Oktober 2016 anzuwenden waren; oder
 - b) er fällt in einen Leistungsbereich oder wird in einer Anwendung eingesetzt oder soll darin eingesetzt werden, für den beziehungsweise für die auf Unionsebene am 5. Oktober 2016 keine Emissionsgrenzwerte festgelegt und keine Typgenehmigung vorgeschrieben waren;

33. „Produktionsdatum der nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine“ den Monat und das Jahr, die auf der gesetzlich vorgeschriebenen Kennzeichnung der Maschine angegeben sind, oder, falls eine solche Kennzeichnung fehlt, den Monat und das Jahr, in dem diese nach Verlassen der Fertigungsstraße die Endkontrolle durchlaufen hat;
34. „Binnenschiff“ ein Wasserfahrzeug, das in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2016/1629 fällt;
35. „Generatorsatz“ eine unabhängige, nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschine, die nicht Teil eines Antriebsstrangs und hauptsächlich dazu bestimmt ist, elektrischen Strom zu erzeugen;
36. „ortsfeste Maschinen und Geräte“ Maschinen und Geräte, die bestimmungsgemäß auf Dauer am Ort ihrer ersten Verwendung aufgestellt werden und außer während des Transports vom Herstellungsort an den Ort der ersten Aufstellung weder über die Straße noch auf andere Weise bewegt werden sollen;
37. „auf Dauer aufgestellt“ die Befestigung mit Bolzen oder in einer anderen wirksamen Weise - sodass die Maschine oder das Gerät nicht ohne Verwendung von Werkzeug oder Ausrüstung bewegt werden kann - auf einem Fundament oder an einer anderen Vorrichtung, die bewirken soll, dass die Maschine oder das Gerät an einem einzigen Ort in einem Gebäude, Bauwerk, Betrieb oder einer Anlage betrieben wird;
38. „Motorschlitten“ eine Maschine mit eigenem Antrieb, die für Fahrten im Gelände hauptsächlich auf Schnee bestimmt ist, durch in Kontakt mit dem Schnee befindliche Ketten angetrieben und von mindestens einem Ski gelenkt wird, der sich in Kontakt mit dem Schnee befindet, und eine Leermasse in fahrbereitem Zustand (einschließlich der normalen Ausrüstung, Kühl- und Schmiermittel, des Kraftstoffs und des Bordwerkzeugs, aber ohne optionales Zubehör und ohne Fahrer) von höchstens 454 kg hat;
39. „Geländefahrzeug“ oder „ATV“ (All Terrain Vehicle) ein durch einen Motor angetriebenes und anhand einer Lenkstange gesteuertes Kraftfahrzeug, das hauptsächlich zum Fahren auf unbefestigtem Untergrund auf mindestens vier Rädern mit Niederdruckreifen bestimmt ist und über einen sattelförmigen Fahrersitz und maximal einen Beifahrersitz verfügt;

40. „Side-by-Side-Fahrzeug“ oder „SbS“ ein vom Fahrer gesteuertes Fahrzeug mit eigenem Antrieb ohne Gelenk, das hauptsächlich zum Fahren auf unbefestigtem Untergrund auf mindestens vier Rädern bestimmt ist, dessen Leermasse in fahrbereitem Zustand (einschließlich der normalen Ausrüstung, der Kühl- und Schmiermittel, des Kraftstoffs und des Bordwerkzeug, aber ohne optionales Zubehör und ohne Fahrer) mindestens 300 kg und dessen bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit mindestens 25 km/h beträgt; ein solches Fahrzeug ist auch dafür ausgelegt, Personen und/oder Güter oder beides zu transportieren und/oder Geräte zu ziehen und zu schieben, wird nicht mit einer Lenkstange gelenkt, ist für Freizeitzwecke oder als Nutzfahrzeug bestimmt und befördert höchstens sechs Personen einschließlich des Fahrers auf nebeneinander angeordneten nicht sattelförmigen Sitzplätzen;
41. „Eisenbahnfahrzeug“ nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, die ausschließlich auf Eisenbahngleisen betrieben werden;
42. „Lokomotive“ ein Eisenbahnfahrzeug, das dafür ausgelegt ist, entweder unmittelbar über seine eigenen Räder oder mittelbar über die Räder anderer Eisenbahnfahrzeuge die Antriebsleistung für den eigenen Vortrieb und den anderer Eisenbahnfahrzeuge bereitzustellen, die dafür ausgelegt sind, Güter, Fahrgäste und andere Ausrüstung zu befördern, selbst aber weder dafür ausgelegt noch dazu bestimmt ist, Güter oder Fahrgäste außer dem Bedienungspersonal der Lokomotive zu befördern;
43. „Triebwagen“ ein Eisenbahnfahrzeug, das dafür ausgelegt ist, entweder unmittelbar über seine eigenen Räder oder mittelbar über die Räder anderer Eisenbahnfahrzeuge die Antriebsleistung für den eigenen Vortrieb bereitzustellen und eigens dafür ausgelegt ist, Güter oder Fahrgäste oder beides zu befördern, und keine Lokomotive ist;
44. „Eisenbahnhilfsfahrzeug“ ein Eisenbahnfahrzeug, das weder ein Triebwagen noch eine Lokomotive ist, wobei hierzu unter anderen auch Eisenbahnfahrzeuge gehören, die eigens dafür ausgelegt sind, Wartungsarbeiten, Bauarbeiten oder Hebearbeiten im Zusammenhang mit dem Gleis oder anderer Eisenbahninfrastruktur durchzuführen;

45. „Mobilkran“ einen Auslegerkran mit eigenem Antrieb, der auf der Straße oder im Gelände oder in beiden verfahren werden kann, dessen Standsicherheit durch die Schwerkraft sichergestellt wird und der auf Reifen, Ketten oder anderen Fahrsvorrichtungen betrieben werden kann;
46. „Schneefräse“ eine Maschine mit eigenem Antrieb, die ausschließlich für die Räumung von Schnee von befestigten Wegen ausgelegt ist und zu diesem Zweck eine bestimmte Menge Schnee aufnimmt und über einen Auswerfer beiseite schleudert;
47. „Bereitstellung auf dem Markt“ jede entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe eines Motors oder einer/eines nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine oder Geräts zum Vertrieb oder zur Verwendung auf dem Markt der Union im Rahmen einer Geschäftstätigkeit;
48. „Inverkehrbringen“ die erste Bereitstellung eines Motors oder einer/eines nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine oder Geräts auf dem Markt der Union;
49. „Hersteller“ jede natürliche oder juristische Person, die gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des EU-Typgenehmigungs- oder Autorisierungsverfahrens für Motoren und für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion sowie für die Marktüberwachungsbelange der hergestellten Motoren verantwortlich ist, und zwar unabhängig davon, ob sie an allen Konstruktions- und Fertigungsstufen eines Motors, der Gegenstand des EU- Typgenehmigungsverfahrens ist, beteiligt ist oder nicht;
50. „Bevollmächtigter des Herstellers“ oder „Bevollmächtigter“ eine in der Union ansässige natürliche oder juristische Person, die vom Hersteller ordnungsgemäß schriftlich dazu bevollmächtigt wurde, ihn in den von dieser Verordnung geregelten Angelegenheiten bei der Genehmigungsbehörde oder der Marktüberwachungsbehörde zu vertreten und in seinem Namen zu handeln;
51. „Einführer“ jede natürliche oder juristische Person mit Sitz in der Union, die einen aus einem Drittland stammenden Motor in Verkehr bringt, wobei es unerheblich ist, ob der Motor bereits in einer/einem nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine oder Gerät eingebaut ist;
52. „Händler“ jede natürliche oder juristische Person in der Lieferkette außer dem Hersteller oder Importeur, die einen Motor auf dem Markt bereitstellt;

53. „Wirtschaftsteilnehmer“ den Hersteller, den Bevollmächtigten des Herstellers, den Einführer oder den Händler;
54. „Originalgerätehersteller“ oder „OEM“ jede natürliche oder juristische Person, die nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte herstellt;
55. „Genehmigungsbehörde“ die Behörde eines Mitgliedstaats, die dieser Mitgliedstaat errichtet oder benannt und der Kommission notifiziert hat und die für Folgendes zuständig ist:
 - a) alle Belange der EU-Typgenehmigung eines Motortyps oder einer Motorenfamilie;
 - b) das Autorisierungsverfahren;
 - c) die Erteilung und gegebenenfalls die Rücknahme oder die Verweigerung der EU-Typgenehmigung und die Ausstellung von EU-Typgenehmigungsbögen;
 - d) die Wahrnehmung der Aufgabe einer Kontaktstelle für die Genehmigungsbehörden anderer Mitgliedstaaten;
 - e) die Benennung der technischen Dienste; und
 - f) die Gewährleistung, dass der Hersteller seine Pflichten in Bezug auf die Übereinstimmung der Produktion erfüllt;
56. „technischer Dienst“ eine Organisation oder Stelle, die von der Genehmigungsbehörde als Prüflabor für die Durchführung von Prüfungen oder als Konformitätsbewertungsstelle für die Durchführung der Anfangsbewertung und anderer Prüfungen und Kontrollen im Auftrag der Genehmigungsbehörde benannt wurde, oder die Genehmigungsbehörde selbst in eigener Wahrnehmung dieser Funktionen;
57. „Marktüberwachung“ die von den nationalen Behörden durchgeführten Tätigkeiten und von ihnen getroffenen Maßnahmen, durch die sichergestellt werden soll, dass auf dem Markt bereitgestellte Motoren den einschlägigen Harmonisierungsvorschriften der Union entsprechen;
58. „Marktüberwachungsbehörde“ eine Behörde eines Mitgliedstaats, die für die Durchführung der Marktüberwachung in dessen Hoheitsgebiet zuständig ist;

PRÄVENTIVE
RECHTSBERATUNG
SEIT 26 JAHREN!



SOFTWARE MIT INHALTEN AUS EINER HAND!

Die rechtliche Vorsorgeuntersuchung für Unternehmen.

Nutzen Sie unsere gespeicherten **Erfahrungen aus 26 Jahren Complianceberatung**. Wir vermeiden die Haftung für Organisationsverschulden von Führungskräften. Sie müssen organisatorisch dafür sorgen, dass sie sich selbst und dass sich alle Mitarbeiter des Unternehmens legal verhalten. Dazu lassen sich alle Risiken und Pflichten eines Unternehmens mit unserem System ermitteln, delegieren, monatlich aktualisieren, erfüllen, kontrollieren, digital speichern und für alle jederzeit verfügbar halten. Die Verantwortlichen können digital abfragen, wer, welche Pflicht, an welchem Betriebsteil, wie zu erfüllen hat. Führungskräfte können auf einer Oberaufsichtsmaske mit einem Blick kontrollieren, ob alle Pflichten im Unternehmen erfüllt sind. **Systematisch senken wir den Complianceaufwand durch Standardisierung um 60 %**. Sachverhalte im Unternehmen wiederholen sich, verursachen gleiche Risiken und lösen gleiche Rechtspflichten zur Risikoabwehr aus. Rechtspflichten werden nur einmal geprüft, verlinkt, gespei-

chert und immer wieder mehrfach genutzt. Wir sind Rechtsanwälte mit eigenen Informatikern und bieten eine Softwarelösung mit Inhalten und präventiver Rechtsberatung aus einer Hand. Auf Anregungen aus den Unternehmen passen unsere EDV-Spezialisten die Software unseres Compliance-Management-Systems an. Der aktuelle Inhalt unserer Datenbank: 18.000 Rechtsvorschriften von EU, Bund, Ländern und Berufsgenossenschaften, 7.500 Gerichtsurteile, standardisierte Pflichtenkataloge für 45 Branchen und 57.000 vorformulierte Betriebspflichten. **44.000 Unternehmensrisiken sind mit 59.000 Rechtspflichten drei Millionen Mal verlinkt und gespeichert**. Auf die Inhalte kommt es an. Je umfangreicher die Datenbank umso geringer ist das Risiko eine Unternehmenspflicht zu übersehen.

Weitere Informationen unter:
www.rack-rechtsanwaelte.de



59. „nationale Behörde“ eine Genehmigungsbehörde oder jede andere Behörde, die in Bezug auf Motoren zum Einbau in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte oder auf nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, in denen Motoren eingebaut sind, an der Marktüberwachung, der Grenzkontrolle oder dem Inverkehrbringen in einem Mitgliedstaat beteiligt und dafür zuständig ist;
60. „Endnutzer“ jede natürliche oder juristische Person mit Ausnahme des Herstellers, des Originalgeräteherstellers, des Einführers oder des Händlers, die für den Betrieb des in einer/einem nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine oder Gerät eingebauten Motors verantwortlich ist;
61. „Emissionsminderungsstrategie“ ein oder mehrere Konstruktionselemente, das oder die Teil des Gesamtkonzepts von Motoren oder von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen oder Geräten, in die ein Motor eingebaut ist, sind und zur Begrenzung der Emissionen genutzt werden;
62. „Emissionsminderungseinrichtung“ eine Einrichtung, ein System oder ein Konstruktionsteil zur Steuerung oder Verminderung der Emissionen;
63. „Umgehungsstrategie“ eine Strategie der Emissionsregelung, die unter bestimmten, entweder während des normalen Maschinenbetriebs oder außerhalb der Prüfverfahren für die EU-Typgenehmigung auftretenden Motorbetriebsbedingungen oder Umgebungsbedingungen die Wirksamkeit der Emissionsminderungseinrichtung herabsetzt;
64. „elektronische Steuereinheit“ eine elektronische Vorrichtung des Motors, die Teil der Emissionsminderungseinrichtung ist und anhand von Daten der Motorsensoren Motorparameter steuert;
65. „Abgasrückführung“ oder „AGR“ eine technische Vorrichtung, die zur Emissionsminderungseinrichtung gehört und Emissionen dadurch verringert, dass aus dem/den Verbrennungsraum/-räumen austretendes Abgas in den Motor zurückgeführt wird, indem es vor oder während der Verbrennung mit der Einlassluft vermischt wird, wobei hierzu nicht die Beeinflussung der Ventilsteuerzeiten mit der Absicht gehört, die Menge des in den Verbrennungsräumen verbleibenden Abgases zu erhöhen, das vor oder während der Verbrennung mit der Einlassluft vermischt wird;

66. „Abgasnachbehandlungssystem“ einen Katalysator, einen Partikelfilter, ein DeNOx-System, eine DeNOx-Partikelfilter- Kombination oder jede andere emissionsmindernde Vorrichtung mit Ausnahme der Abgasrückführung und von Turboladern, die zur Emissionsminderungseinrichtung gehört, aber hinter den Auslasskanälen des Motors angeordnet ist;
67. „Manipulation“ die Deaktivierung, Anpassung oder Änderung der Emissionsminderungseinrichtungen, einschließlich Software oder anderer Steuerungselemente solcher Einrichtungen, sodass sich das Emissionsverhalten des Motors beabsichtigt oder unbeabsichtigt verschlechtert;
68. „Prüfzyklus“ eine Abfolge von Prüfphasen mit jeweils einer bestimmten Drehzahl und einem bestimmten Drehmoment, die der Motor unter stationären bzw. dynamischen Bedingungen durchlaufen muss;
69. „instationärer Prüfzyklus“ einen Prüfzyklus, bei dem die Drehzahl und das Drehmoment des Motors eine endliche Zahl nominell konstanter Werte annehmen; stationäre Prüfungen sind entweder Einzelphasen-Prüfzyklen oder gestufte modale Prüfzyklen;
70. „dynamischer Prüfzyklus“ einen Prüfzyklus, bei dem normierte Drehzahl- und Drehmomentwerte im Sekundentakt wechseln;
71. „Kurbelgehäuse“ die geschlossenen Räume, die im Motor oder außerhalb des Motors vorhanden sind und die mit dem Ölsumpf durch innere oder äußere Leitungen verbunden sind, durch die Gase und Dämpfe entweichen können;
72. „Regenerierung“ einen Vorgang, bei dem sich die Emissionswerte ändern, während die Wirkung des Abgasnachbehandlungssystems bauartbedingt wiederhergestellt wird, wobei zwischen kontinuierlicher und periodischer Regenerierung unterschieden wird;
73. „Dauerhaltbarkeitsperiode“ oder „EDP“ die zur Ermittlung der Verschlechterungsfaktoren erforderliche Anzahl von Stunden oder gegebenenfalls Distanz;
74. „Verschlechterungsfaktoren“ die Menge von Faktoren, die die Beziehung zwischen den Emissionen am Beginn und am Ende der Dauerhaltbarkeitsperiode angeben;

75. „vir

tuelles Prüfverfahren“ Computersimulationen einschließlich Berechnungen, um das Leistungsniveau eines Motors darzustellen, und zwar als Entscheidungshilfe, ohne dass ein physischer Motor verwendet werden muss.

Artikel 4 Motorenklassen

(1) Für die Zwecke dieser Verordnung finden die folgenden Motorenklassen und ihre in Anhang I aufgeführte Unterteilung in Unterklassen Anwendung:

1. „Klasse NRE“:
 - a) Motoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, die dazu bestimmt und dafür geeignet sind, sich - auf der Straße oder auf andere Weise - zu bewegen oder bewegt zu werden, sofern sie nicht gemäß Artikel 2 Absatz 2 ausgeschlossen und nicht in einer der anderen unter den Nummern 2 bis 10 dieses Absatzes aufgeführten Klassen inbegriffen sind,
 - b) Motoren, die eine Bezugsleistung von weniger als 560 kW haben und die anstelle von Stufe-V-Motoren der Klassen IWP, IWA, RLL oder RLR eingesetzt werden;
2. „Klasse NRG“: Motoren mit einer Bezugsleistung über 560 kW, die ausschließlich zum Einsatz in Generatorsätzen bestimmt sind; Motoren für Generatorsätze mit anderen als den aufgeführten Merkmalen werden je nach ihren Merkmalen in die Klasse NRE oder die Klasse NRS einbezogen;
3. „Klasse NRSh“: handgehaltene Fremdzündungsmotoren mit einer Bezugsleistung unter 19 kW, die ausschließlich zum Einsatz in handgehaltenen Maschinen und Geräten bestimmt sind;
4. „Klasse NRS“: Fremdzündungsmotoren mit einer Bezugsleistung unter 56 kW, die nicht in der Klasse NRSh inbegriffen sind;
5. „Klasse IWP“:
 - a) Motoren, die ausschließlich in Binnenschiffen für deren unmittelbaren oder mittelbaren Antrieb eingesetzt werden oder dazu bestimmt sind und eine Bezugsleistung von 19 kW oder mehr haben;

- b) Motoren, die anstelle von Motoren der Klasse IWA eingesetzt werden, sofern sie Artikel 24 Absatz 8 einhalten;
- 6. „Klasse IWA“: Hilfsmotoren, die ausschließlich in Binnenschiffen eingesetzt werden und eine Bezugsleistung von 19 kW oder mehr haben;
- 7. „Klasse RLL“: Motoren, die ausschließlich in Lokomotiven für deren Antrieb eingesetzt werden oder dazu bestimmt sind;
- 8. „Klasse RLR“:
 - a) Motoren, die ausschließlich in Triebwagen für deren Antrieb eingesetzt werden oder dazu bestimmt sind;
 - b) Motoren, die anstelle von Stufe-V-Motoren der Klasse RLL verwendet werden;
- 9. „Klasse SMB“: Fremdzündungsmotoren, die ausschließlich zum Einsatz in Motorschlitten bestimmt sind; Motoren für Motorschlitten, die keine Fremdzündungsmotoren sind, werden in die Klasse NRE einbezogen;
- 10. „Klasse ATS“: Fremdzündungsmotoren, die ausschließlich zum Einsatz in ATV und SbS bestimmt sind; Motoren für ATV und SbS, die keine Fremdzündungsmotoren sind, werden in die Klasse NRE einbezogen.

(2) Ein Motor mit variabler Drehzahl einer bestimmten Klasse kann anstelle eines Motors mit konstanter Drehzahl der gleichen Klasse verwendet werden. Motoren mit variabler Drehzahl der Klasse IWP, die für einen Betrieb mit konstanter Drehzahl eingesetzt werden, müssen zusätzlich je nach Sachlage auch im Einklang mit Artikel 24 Absatz 7 oder Artikel 24 Absatz 8 stehen.

(3) Motoren für Eisenbahnhilfsfahrzeuge und Hilfsmotoren für Triebwagen und Lokomotiven werden je nach ihren Merkmalen der Klasse NRE oder der Klasse NRS zugeordnet.

Kapitel II - Allgemeine Pflichten

Artikel 5 Pflichten der Mitgliedstaaten

(1) Die Mitgliedstaaten errichten oder benennen Genehmigungsbehörden und Marktüberwachungsbehörden gemäß dieser Verordnung.

(2) Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission die Errichtung und Benennung der in Absatz 1 genannten Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden; dabei

sind Name, Postanschrift und elektronische Anschrift sowie die Zuständigkeitsbereiche anzugeben. Die Kommission veröffentlicht die Liste der Genehmigungsbehörden mit den dazugehörigen Angaben auf ihrer Internetseite.

(3) Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen nur folgender Motoren, Maschinen und Geräte gestatten:

- a) Motoren, für die eine gültige, gemäß dieser Verordnung erteilte EU-Typgenehmigung vorliegt, und zwar unabhängig davon, ob die Motoren bereits in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen oder Geräte eingebaut worden sind, und
- b) nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, in denen Motoren gemäß Buchstabe a eingebaut sind.

(4) Die Mitgliedstaaten dürfen das Inverkehrbringen von Motoren, Maschinen und Geräten nicht unter Verweis auf die im Folgenden genannten Gründe untersagen, beschränken oder behindern:

- a) bei Motoren nicht unter Verweis auf die von dieser Verordnung erfassten Aspekte des Baus oder der Wirkungsweise, wenn diese Motoren den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen;
- b) bei nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten nicht unter Verweis auf Aspekte der Emissionen gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus in solchen Maschinen und Geräten eingebauten Motoren, wenn diese Motoren vom Geltungsbereich der Verordnung erfasst werden und ihren Anforderungen entsprechen.

(5) Die Mitgliedstaaten organisieren und führen die Marktüberwachung und die Kontrolle von auf dem Markt befindlichen Motoren gemäß Kapitel III der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 durch.

Artikel 6 Pflichten der Genehmigungsbehörden

(1) Die Genehmigungsbehörden stellen sicher, dass Hersteller, die eine EU-Typgenehmigung beantragen, diese Verordnung einhalten.

(2) Die Genehmigungsbehörden erteilen die EU-Typgenehmigung nur für Motortypen oder Motorenfamilien, die dieser Verordnung entsprechen.

(3) Die Genehmigungsbehörden veröffentlichen durch das IMI ein Verzeichnis aller Motortypen und Motorenfamilien, für die EU-Typgenehmigungen erteilt, erweitert oder entzogen wurden oder für die ein Antrag auf EU-Typgenehmigung abgelehnt

PRÄVENTIVE
RECHTSBERATUNG
SEIT 26 JAHREN!



SOFTWARE MIT INHALTEN AUS EINER HAND!

Die rechtliche Vorsorgeuntersuchung für Unternehmen.

Nutzen Sie unsere gespeicherten **Erfahrungen aus 26 Jahren Complianceberatung**. Wir vermeiden die Haftung für Organisationsverschulden von Führungskräften. Sie müssen organisatorisch dafür sorgen, dass sie sich selbst und dass sich alle Mitarbeiter des Unternehmens legal verhalten. Dazu lassen sich alle Risiken und Pflichten eines Unternehmens mit unserem System ermitteln, delegieren, monatlich aktualisieren, erfüllen, kontrollieren, digital speichern und für alle jederzeit verfügbar halten. Die Verantwortlichen können digital abfragen, wer, welche Pflicht, an welchem Betriebsteil, wie zu erfüllen hat. Führungskräfte können auf einer Oberaufsichtsmaske mit einem Blick kontrollieren, ob alle Pflichten im Unternehmen erfüllt sind. **Systematisch senken wir den Complianceaufwand durch Standardisierung um 60 %**. Sachverhalte im Unternehmen wiederholen sich, verursachen gleiche Risiken und lösen gleiche Rechtspflichten zur Risikoabwehr aus. Rechtspflichten werden nur einmal geprüft, verlinkt, gespei-

chert und immer wieder mehrfach genutzt. Wir sind Rechtsanwälte mit eigenen Informatikern und bieten eine Softwarelösung mit Inhalten und präventiver Rechtsberatung aus einer Hand. Auf Anregungen aus den Unternehmen passen unsere EDV-Spezialisten die Software unseres Compliance-Management-Systems an. Der aktuelle Inhalt unserer Datenbank: 18.000 Rechtsvorschriften von EU, Bund, Ländern und Berufsgenossenschaften, 7.500 Gerichtsurteile, standardisierte Pflichtenkataloge für 45 Branchen und 57.000 vorformulierte Betriebspflichten. **44.000 Unternehmensrisiken sind mit 59.000 Rechtspflichten drei Millionen Mal verlinkt und gespeichert**. Auf die Inhalte kommt es an. Je umfangreicher die Datenbank umso geringer ist das Risiko eine Unternehmenspflicht zu übersehen.

Weitere Informationen unter:
www.rack-rechtsanwaelte.de



worden ist.

Dieses Verzeichnis enthält wenigstens folgende Angaben:

- a) Name und Anschrift des Herstellers und Name des Unternehmens, falls abweichend;
- b) so jeweils vorhanden, Handelsnamen oder Warenzeichen des Herstellers;
- c) Bezeichnung der Motortypen, für die die EU-Typgenehmigung des Motortyps oder gegebenenfalls die EU- Typgenehmigung der Motorenfamilie gilt;
- d) Motorenklasse;
- e) Nummer der EU-Typgenehmigung einschließlich der Nummer oder Nummern etwaiger Erweiterungen;
- f) Tag der Erteilung, Erweiterung, Verweigerung oder Rücknahme der EU-Typgenehmigung; und
- g) Inhalt der Abschnitte „Allgemeine Informationen zum Motor“ und „Endergebnis der Emissionsprüfung“ des in Artikel 24 Absatz 12 genannten Prüfberichts.

Artikel 7 Pflichten der Marktüberwachungsbehörden

(1) Die Marktüberwachungsbehörden führen Prüfungen der Unterlagen sowie bei Bedarf physische und Laborprüfungen von Motoren in angemessenem Umfang und anhand einer angemessenen Stichprobengröße durch. Dabei berücksichtigen sie die geltenden Grundsätze der Risikobewertung, alle eingegangenen Beschwerden sowie etwaige sonstige sachdienliche Informationen.

(2) Die Marktüberwachungsbehörden können Wirtschaftsakteure dazu auffordern, diese Unterlagen und Informationen zur Verfügung zu stellen, soweit dies für die Ausführung der Tätigkeit der Behörden als notwendig erachtet wird.

Artikel 8 Allgemeine Pflichten der Hersteller

(1) Die Hersteller stellen sicher, dass ihre Motoren beim Inverkehrbringen gemäß dieser Verordnung hergestellt und genehmigt worden sind.

(2) Hersteller, die einen der EU-Typgenehmigung unterliegenden Motor in einer Weise verändern, dass dieser danach in eine andere Klasse oder Unterklasse eingestuft werden muss, sind dafür verantwortlich, zu gewährleisten, dass der Motor die für diese Klasse oder Unterklasse geltenden Anforderungen erfüllt. Eine juristische Person,

die einen Motor so verändert, dass die für diesen Motor je nach Klasse oder Unterklasse geltenden Emissionsgrenzwerte nicht mehr eingehalten werden, gilt als dafür verantwortlich, die Einhaltung dieser Emissionsgrenzwerte wiederherzustellen.

(3) Der Hersteller ist gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des EU-Typgenehmigungsverfahrens und für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich, unabhängig davon, ob er an allen Stufen der Herstellung des Motors unmittelbar beteiligt ist.

(4) Die Hersteller gewährleisten durch geeignete Verfahren, dass bei Serienfertigung stets Konformität mit dem genehmigten Typ sichergestellt ist und dass die Überwachung der Emissionen von Motoren im Betrieb gemäß Artikel 19 durchgeführt wird. Veränderungen der Konstruktion oder der Merkmale eines Motortyps sowie Veränderungen der Anforderungen, die ein Motortyp erklärungsgemäß erfüllen muss, werden im Einklang mit Kapitel VI berücksichtigt.

(5) Zusätzlich zu der gesetzlich vorgeschriebenen Kennzeichnung gemäß Artikel 32 gibt der Hersteller entweder auf den von ihm hergestellten und in Verkehr gebrachten Motoren selbst oder, wenn dies nicht möglich ist, in einer den Motoren jeweils beigelegten Unterlage seinen Namen, seinen eingetragenen Handelsnamen oder seine eingetragene Handelsmarke und seine Kontaktanschrift in der Union an.

(6) Auf begründetes Verlangen stellt der Hersteller dem Originalgerätehersteller ein Duplikat der in Artikel 15 Absatz 4 genannten gesetzlich vorgeschriebenen Kennzeichnung zur Verfügung.

(7) Solange sich ein Motor in seiner Verantwortung befindet, gewährleistet der Hersteller, dass die Lagerungs- oder Transportbedingungen die Übereinstimmung des Motors mit diesem Kapitel und Kapitel III nicht beeinträchtigen.

(8) Der Hersteller hält den in Artikel 23 Absatz 1 genannten EU-Typgenehmigungsbogen samt Anlage und gegebenenfalls eine Kopie der in Artikel 31 genannten Übereinstimmungserklärung nach dem Inverkehrbringen des Motors zehn Jahre lang für die Genehmigungsbehörden zur Einsichtnahme bereit.

(9) Der Hersteller stellt den nationalen Behörden auf begründetes Verlangen über die Genehmigungsbehörde eine Kopie des EU-Typgenehmigungsbogens für einen Motor zur Verfügung. Diese Kopie muss in einer Sprache abgefasst sein, die von der anfragenden nationalen Behörde leicht verstanden werden kann.

(10) Ein außerhalb der Union ansässiger Hersteller benennt für die EU-Typgenehmigung von Motoren einen einzigen in der Union ansässigen Bevollmächt-

tigten, der ihn bei der Genehmigungsbehörde vertritt.

(11) Für die Zwecke der Marktüberwachung benennt ein außerhalb der Union ansässiger Hersteller einen einzigen in der Union ansässigen Bevollmächtigten, wobei es sich um den in Absatz 10 genannten Bevollmächtigten handeln kann.

Artikel 9 Pflichten der Hersteller bezüglich Motoren, die nicht den Anforderungen entsprechen

(1) Ein Hersteller, der der Ansicht ist oder Grund zu der Annahme hat, dass sich sein in Verkehr gebrachter Motor nicht in Übereinstimmung mit dieser Verordnung befindet, führt unverzüglich eine Untersuchung der Art der mutmaßlichen Nichtübereinstimmung und des wahrscheinlichen Ausmaßes ihres Auftretens durch. In Abhängigkeit vom Ergebnis der Untersuchung führt der Hersteller Korrekturmaßnahmen durch, um sicherzustellen, dass sich in der Produktion befindliche Motoren alsbald in Übereinstimmung mit dem genehmigten Motortyp oder der genehmigten Motorenfamilie gebracht werden. Der Hersteller informiert unverzüglich die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, über die Untersuchung und macht dabei ausführliche Angaben, insbesondere über die Nichtübereinstimmung und jegliche ergriffene Korrekturmaßnahme.

(2) Ungeachtet des Absatzes 1 ist ein Hersteller nicht verpflichtet, Korrekturmaßnahmen bei Motoren durchzuführen, die sich deshalb nicht in Übereinstimmung mit dieser Verordnung befinden, weil an ihnen nach dem Inverkehrbringen Änderungen vorgenommen wurden, die der Hersteller nicht genehmigt hat.

Artikel 10 Pflichten der Bevollmächtigten der Hersteller für die Marktüberwachung

Die Bevollmächtigten der Hersteller für die Marktüberwachung nehmen mindestens die folgenden Aufgaben wahr, die in der entsprechenden schriftlichen Vollmacht festgelegt sind, die sie vom Hersteller erhalten haben:

- a) Gewährleistung, dass der in Artikel 23 Absatz 1 genannte EU-Typgenehmigungsbogen samt seiner Anlagen und gegebenenfalls eine Kopie der in Artikel 31 genannten Übereinstimmungserklärung zehn Jahre lang nach dem Inverkehrbringen eines Motors den Genehmigungsbehörden bereitgestellt werden können;

- b) Aushändigung aller erforderlichen Informationen und Unterlagen zum Nachweis der Übereinstimmung der Produktion eines Motors an die Genehmigungsbehörde auf deren begründetes Verlangen;
- c) Zusammenarbeit mit den Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden auf deren Verlangen bei allen im Rahmen der Vollmacht getroffenen Maßnahmen.

Artikel 11 Allgemeine Pflichten der Einführer

(1) Einführer bringen nur vorschriftsmäßige Motoren in Verkehr, für die eine EU-Typgenehmigung erteilt worden ist.

(2) Bevor Einführer einen Motor mit EU-Typgenehmigung in Verkehr bringen, stellen sie sicher, dass

- a) der in Artikel 23 Absatz 1 genannte EU-Typgenehmigungsbogen samt seiner Anlagen zur Verfügung steht,
- b) der Motor die in Artikel 32 genannte gesetzlich vorgeschriebene Kennzeichnung aufweist,
- c) der Motor Artikel 8 Absatz 5 entspricht.

(3) Einführer halten nach dem Inverkehrbringen des Motors zehn Jahre lang gegebenenfalls eine Kopie der in Artikel 31 genannten Übereinstimmungserklärung für die Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden bereit und gewährleisten, dass sie ihnen den in Artikel 23 Absatz 1 genannten EU-Typgenehmigungsbogen samt seiner Anlagen auf Verlangen vorlegen können.

(4) Die Einführer geben auf dem Motor selbst oder, wenn das nicht möglich ist, in den dem Motor beigefügten Unterlagen ihren Namen, ihren eingetragenen Handelsnamen oder ihre eingetragene Handelsmarke und ihre Kontaktanschrift an.

(5) Die Einführer stellen sicher, dass dem Motor die in Artikel 43 genannten Informationen und Anweisungen beiliegen.

(6) Solange sich ein Motor in ihrer Verantwortung befindet, gewährleisten die Einführer, dass die Lagerungs- oder Transportbedingungen die Übereinstimmung des Motors mit diesem Kapitel oder mit Kapitel III nicht beeinträchtigen.

(7) Die Einführer stellen einer anfragenden nationalen Behörde auf begründetes Verlangen alle Informationen und Unterlagen zur Verfügung, die für den Nachweis der Übereinstimmung eines Motors erforderlich sind. Diese Informationen und Unterlagen müssen in einer Sprache abgefasst sein, die von der anfragenden nationalen

Behörde leicht verstanden werden kann.

Artikel 12 Pflichten der Einführer bezüglich Motoren, die nicht den Anforderungen entsprechen

(1) Ein Einführer, der der Ansicht ist oder Grund zu der Annahme hat, dass ein Motor sich nicht in Übereinstimmung mit dieser Verordnung befindet und insbesondere nicht seiner EU-Typgenehmigung entspricht, darf diesen Motor nicht in Verkehr bringen, bevor er in Übereinstimmung gebracht worden ist.

Der Einführer unterrichtet ohne unangemessene Verzögerung den Hersteller, die Marktüberwachungsbehörden sowie die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, darüber.

(2) Ein Einführer, der der Ansicht ist oder Grund zu der Annahme hat, dass sich ein von ihm in Verkehr gebrachter Motor nicht in Übereinstimmung mit dieser Verordnung befindet, führt unverzüglich eine Untersuchung der Art der mutmaßlichen Nichtübereinstimmung und des wahrscheinlichen Ausmaßes ihres Auftretens durch. In Abhängigkeit vom Ergebnis der Untersuchung führt der Einführer Korrekturmaßnahmen durch und informiert den Hersteller darüber, um sicherzustellen, dass sich in der Produktion befindliche Motoren alsbald in Übereinstimmung mit dem genehmigten Motortyp oder der genehmigten Motorenfamilie gebracht werden.

Artikel 13 Allgemeine Pflichten der Händler

(1) Die Händler beachten bezüglich der Anforderungen dieser Richtlinie die gebührende Sorgfalt, wenn sie einen Motor auf dem Markt bereitstellen.

(2) Bevor Händler einen Motor auf dem Markt bereitstellen, überprüfen sie, ob

- a) der Hersteller Artikel 8 Absatz 5 eingehalten hat,
- b) der Einführer gegebenenfalls Artikel 11 Absätze 2 und 4 eingehalten hat,
- c) der Motor die in Artikel 32 genannte gesetzlich vorgeschriebene Kennzeichnung aufweist,
- d) die in Artikel 43 genannten Informationen und Anweisungen in einer Sprache verfügbar sind, die von dem Originalgerätehersteller leicht verstanden werden kann.

(3) Solange sich ein Motor in ihrer Verantwortung befindet, gewährleisten die Händler, dass die Lagerungs- oder Transportbedingungen die Übereinstimmung des Motors mit diesem Kapitel oder mit Kapitel III nicht beeinträchtigen.

PRÄVENTIVE
RECHTSBERATUNG
SEIT 26 JAHREN!



SOFTWARE MIT INHALTEN AUS EINER HAND!

Die rechtliche Vorsorgeuntersuchung für Unternehmen.

Nutzen Sie unsere gespeicherten **Erfahrungen aus 26 Jahren Complianceberatung**. Wir vermeiden die Haftung für Organisationsverschulden von Führungskräften. Sie müssen organisatorisch dafür sorgen, dass sie sich selbst und dass sich alle Mitarbeiter des Unternehmens legal verhalten. Dazu lassen sich alle Risiken und Pflichten eines Unternehmens mit unserem System ermitteln, delegieren, monatlich aktualisieren, erfüllen, kontrollieren, digital speichern und für alle jederzeit verfügbar halten. Die Verantwortlichen können digital abfragen, wer, welche Pflicht, an welchem Betriebsteil, wie zu erfüllen hat. Führungskräfte können auf einer Oberaufsichtsmaske mit einem Blick kontrollieren, ob alle Pflichten im Unternehmen erfüllt sind. **Systematisch senken wir den Complianceaufwand durch Standardisierung um 60 %**. Sachverhalte im Unternehmen wiederholen sich, verursachen gleiche Risiken und lösen gleiche Rechtspflichten zur Risikoabwehr aus. Rechtspflichten werden nur einmal geprüft, verlinkt, gespei-

chert und immer wieder mehrfach genutzt. Wir sind Rechtsanwälte mit eigenen Informatikern und bieten eine Softwarelösung mit Inhalten und präventiver Rechtsberatung aus einer Hand. Auf Anregungen aus den Unternehmen passen unsere EDV-Spezialisten die Software unseres Compliance-Management-Systems an. Der aktuelle Inhalt unserer Datenbank: 18.000 Rechtsvorschriften von EU, Bund, Ländern und Berufsgenossenschaften, 7.500 Gerichtsurteile, standardisierte Pflichtenkataloge für 45 Branchen und 57.000 vorformulierte Betriebspflichten. **44.000 Unternehmensrisiken sind mit 59.000 Rechtspflichten drei Millionen Mal verlinkt und gespeichert**. Auf die Inhalte kommt es an. Je umfangreicher die Datenbank umso geringer ist das Risiko eine Unternehmenspflicht zu übersehen.

Weitere Informationen unter:
www.rack-rechtsanwaelte.de



(4) Die Händler stellen auf ein begründetes Verlangen sicher, dass der Hersteller der anfragenden nationalen Behörde die in Artikel 8 Absatz 8 genannten Unterlagen zur Verfügung stellt oder dass der Einführer der anfragenden nationalen Behörde die in Artikel 11 Absatz 3 genannten Unterlagen zur Verfügung stellt.

Artikel 14 Pflichten der Einführer bezüglich Motoren, die nicht den Anforderungen entsprechen

(1) Ist ein Händler der Ansicht oder hat er Grund zu der Annahme, dass ein Motor sich nicht in Übereinstimmung mit dieser Verordnung befindet, darf er diesen Motor nicht auf dem Markt bereitstellen, bevor er in Übereinstimmung gebracht worden ist.

(2) Der Händler, der der Ansicht ist oder Grund zu der Annahme hat, dass ein Motor, den er auf dem Markt bereitgestellt hat, sich nicht in Übereinstimmung mit dieser Verordnung befindet, unterrichtet hiervon den Hersteller oder den Bevollmächtigten des Herstellers, um sicherzustellen, dass die Korrekturmaßnahmen gemäß Artikel 9 oder Artikel 12 getroffen werden, die erforderlich sind, um die in der Produktion befindlichen Motoren mit dem genehmigten Motortyp oder der genehmigten Motorenfamilie in Übereinstimmung zu bringen.

Artikel 15 Pflichten der Originalgerätehersteller bezüglich des Einbaus von Motoren

(1) Die Originalgerätehersteller bauen Motoren mit EU-Typgenehmigung in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte nach den vom Hersteller gemäß Artikel 43 Absatz 2 bereitgestellten Anweisungen und in einer Weise ein, die sich nicht nachteilig auf das Emissionsverhalten des Motors in Bezug auf gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel auswirkt.

(2) Wenn ein Originalgerätehersteller sich nicht an die in Absatz 1 genannten Anweisungen hält oder einen Motor beim Einbau in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte in einer Weise verändert, die sich nachteilig auf das Emissionsverhalten des Motors in Bezug auf gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel auswirkt, gilt dieser Originalgerätehersteller als Hersteller für die Zwecke dieser Verordnung und unterliegt insbesondere den Pflichten gemäß den Artikeln 8 und 9.

(3) Originalgerätehersteller bauen Motoren mit EU-Typgenehmigung nur gemäß den in Artikel 4 vorgesehenen Arten des ausschließlichen Einsatzzwecks in nicht für den

Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte ein.

(4) Wenn die in Artikel 32 genannte gesetzlich vorgeschriebene Kennzeichnung nicht ohne Entfernung von Teilen sichtbar ist, bringt der Originalgerätehersteller ein vom Hersteller bereitgestelltes Duplikat der Kennzeichnung gemäß Artikel 32 und dem einschlägigen Durchführungsrechtsakt sichtbar an der/dem nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine/Gerät an.

(5) Beim Inverkehrbringen gemäß Artikel 58 Absatz 5 von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, in die ein Übergangsmotor eingebaut ist, gibt der Originalgerätehersteller deren Produktionsdatum als Teil der Kennzeichnung an den Maschinen und Geräten an.

(6) Liefert ein Hersteller einem Originalgerätehersteller einen Motor gemäß Artikel 34 Absatz 3 gesondert von seinem Abgasnachbehandlungssystem, so stellt der Originalgerätehersteller dem Hersteller gegebenenfalls Informationen zur Montage des Motors und seines Abgasnachbehandlungssystems zur Verfügung.

Artikel 16 Geltung der Pflichten des Herstellers für Einführer und Händler

Ein Einführer oder Händler, der einen Motor unter seinem eigenen Namen oder seiner eigenen Marke auf dem Markt bereitstellt oder so verändert, dass ihre Übereinstimmung mit den geltenden Anforderungen beeinträchtigt werden kann, gilt als Hersteller für die Zwecke dieser Verordnung und unterliegt insbesondere den Pflichten gemäß den Artikeln 8 und 9.

Artikel 17 Verpflichtung der Wirtschaftsteilnehmer und Originalgerätehersteller zur Notifizierung

Die Wirtschaftsteilnehmer und Originalgerätehersteller notifizieren den Genehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden auf Verlangen für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem Tag des Inverkehrbringens

- a) jeden Wirtschaftsteilnehmer, von dem sie einen Motor bezogen haben;
- b) jeden Wirtschaftsteilnehmer oder, soweit feststellbar, jeden Originalgerätehersteller, an den sie einen Motor abgegeben haben.

Kapitel III - Materielle Anforderungen

Artikel 18 Anforderungen in Bezug auf Abgasemissionen für die EU-Typgenehmigung

(1) Die Hersteller stellen sicher, dass Motortypen und Motorenfamilien so gestaltet, konstruiert und zusammengebaut werden, dass sie die in Kapitel II und in diesem Kapitel festgelegten Anforderungen erfüllen.

(2) Ab dem in Anhang III angegebenen Datum des Inverkehrbringens von Motoren dürfen Motortypen und Motorenfamilien die als Stufe V bezeichneten und in Anhang II aufgeführten Abgasemissionsgrenzwerte nicht überschreiten.

Deckt eine Motorenfamilie entsprechend den im einschlägigen Durchführungsrechtsakt festgelegten Parametern zur Definition der Motorenfamilien mehr als einen Leistungsbereich ab, müssen der Stammmotor (für die Zwecke der EU-Typgenehmigung) und alle Motortypen innerhalb derselben Familie (für die Zwecke der Übereinstimmung der Produktion) hinsichtlich der jeweiligen Leistungsbereiche:

- a) die strengsten Emissionsgrenzwerte erfüllen;
- b) unter Verwendung der Prüfzyklen geprüft werden, die den strengsten Emissionsgrenzwerten entsprechen;
- c) den frühesten der in Anhang III angegebenen Zeitpunkte für die EU-Typgenehmigung und das Inverkehrbringen unterliegen.

(3) Die Abgasemissionen von Motortypen und Motorenfamilien werden anhand der in Artikel 24 vorgeschriebenen Prüfzyklen und gemäß Artikel 25 gemessen.

(4) Motortypen und Motorenfamilien sind so zu gestalten und mit Emissionsminderungsstrategien zu versehen, dass Manipulationen so weit wie möglich verhindert werden. Die Verwendung von Umgehungsstrategien ist untersagt.

(5) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen die Einzelheiten für die zur Definition der Motortypen und Motorenfamilien verwendeten Parameter einschließlich ihrer Betriebsarten und die technischen Einzelheiten zur Verhinderung von Manipulationen gemäß Absatz 4 dieses Artikels festgelegt sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassen.

Artikel 19 Überwachung der Emissionen von Motoren im Betrieb

(1) Die Emissionen von gasförmigen Schadstoffen von Motoren, die Motortypen oder Motorenfamilien der Emissionsstufe V angehören, für die eine Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung vorliegt, werden überwacht, indem Motoren, die in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte eingebaut sind, im Betrieb mit ihren betriebsüblichen Lastzyklen geprüft werden. Derartige Prüfungen sind unter der Verantwortung des Herstellers und in Übereinstimmung mit den Anforderungen der Genehmigungsbehörde an ordnungsgemäß gewarteten Motoren durchzuführen und müssen den Vorschriften für die Auswahl der Motoren, die Prüfverfahren und die Ergebnisberichterstattung für die einzelnen Motorenklassen entsprechen. Die Kommission führt Pilotprogramme durch, um geeignete Prüfverfahren für diejenigen Motorenklassen und -unterklassen zu entwickeln, für die solche Prüfverfahren nicht verfügbar sind.

Die Kommission führt Überwachungsprogramme für jede Motorenklasse durch, um festzustellen, inwieweit die im Prüfzyklus gemessenen Emissionen den im tatsächlichen Betrieb gemessenen Emissionen entsprechen. Diese Programme und ihre Ergebnisse werden jährlich den Mitgliedstaaten vorgelegt und anschließend in einer Mitteilung veröffentlicht.

(2) Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 55 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung mit genauen Bedingungen für die in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannte Auswahl von Motoren, die Prüfverfahren und die Ergebnisberichterstattung zu erlassen. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 erlassen.

Kapitel IV - EU-Typengenehmigungsverfahren

Artikel 20 Antrag auf Erteilung der EU-Typgenehmigung

(1) Die Hersteller reichen einen gesonderten Antrag auf Erteilung einer EU-Typgenehmigung für jeden Motortyp oder eine Motorenfamilie bei der Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats ein, und zusammen mit jedem Antrag ist die in Artikel 21 genannte Beschreibungsmappe einzureichen. Für ein und denselben Motortyp oder gegebenenfalls ein und dieselbe Motorenfamilie ist nur ein einziger Antrag bei nur einer einzigen Genehmigungsbehörde einzureichen.

(2) Die Hersteller stellen dem für die Durchführung der EU-Typgenehmigungsprü-

fungen zuständigen technischen Dienst einen Motor zur Verfügung, der den in der Beschreibungsmappe gemäß Artikel 21 aufgeführten Merkmalen des Motortyps oder - im Falle einer Motorenfamilie - des Stammmotors entspricht.

(3) Stellt die Genehmigungsbehörde im Fall eines Antrags auf EU-Typgenehmigung für eine Motorenfamilie fest, dass der eingereichte Antrag hinsichtlich des ausgewählten Stammmotors im Sinne von Absatz 2 dieses Artikels für die Motorenfamilie, die in der in Artikel 21 genannten Beschreibungsmappe beschrieben wird, nicht vollständig repräsentativ ist, so stellen die Hersteller einen anderen und gegebenenfalls einen zusätzlichen, von der Genehmigungsbehörde für die Motorenfamilie als repräsentativ angesehenen Stammmotor bereit.

(4) Innerhalb eines Monats nach Produktionsbeginn des genehmigten Motortyps oder der Motorenfamilie legen die Hersteller der Genehmigungsbehörde den ursprünglichen Plan für die Überwachung von Motoren im Betrieb vor, die eine EU-Typgenehmigung für diesen Motortyp oder gegebenenfalls für diese Motorenfamilie erteilt hat.

Artikel 21 Beschreibungsmappe

(1) Der Antragsteller legt der Genehmigungsbehörde eine Beschreibungsmappe vor, die Folgendes enthält:

- a) einen Beschreibungsbogen, einschließlich einer Liste der Bezugskraftstoffe und auf Anfrage des Motorenherstellers jedwede weitere spezifizierte Kraftstoffe, Kraftstoffmischungen oder Kraftstoffemulsionen gemäß Artikel 25 Absatz 2, die gemäß dem in Artikel 25 Absatz 4 genannten delegierten Rechtsakt beschrieben werden (im Folgenden „Beschreibungsbogen“);
- b) alle sachdienlichen Daten, Zeichnungen, Fotografien und sonstigen Angaben zu dem Motortyp oder gegebenenfalls zum Stammmotor;
- c) alle zusätzlichen Informationen, die von der Genehmigungsbehörde im Rahmen des Antragverfahrens für eine EU- Typgenehmigung angefordert werden.

(2) Die Beschreibungsmappe kann in Papierform oder in einem vom technischen Dienst und von der Genehmigungsbehörde akzeptierten elektronischen Format vorgelegt werden.

(3) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, mit denen sie Muster für den Beschreibungsbogen und die Beschreibungsmappe festlegt. Diese Durchfüh-

PRÄVENTIVE
RECHTSBERATUNG
SEIT 26 JAHREN!



SOFTWARE MIT INHALTEN AUS EINER HAND!

Die rechtliche Vorsorgeuntersuchung für Unternehmen.

Nutzen Sie unsere gespeicherten **Erfahrungen aus 26 Jahren Complianceberatung**. Wir vermeiden die Haftung für Organisationsverschulden von Führungskräften. Sie müssen organisatorisch dafür sorgen, dass sie sich selbst und dass sich alle Mitarbeiter des Unternehmens legal verhalten. Dazu lassen sich alle Risiken und Pflichten eines Unternehmens mit unserem System ermitteln, delegieren, monatlich aktualisieren, erfüllen, kontrollieren, digital speichern und für alle jederzeit verfügbar halten. Die Verantwortlichen können digital abfragen, wer, welche Pflicht, an welchem Betriebsteil, wie zu erfüllen hat. Führungskräfte können auf einer Oberaufsichtsmaske mit einem Blick kontrollieren, ob alle Pflichten im Unternehmen erfüllt sind. **Systematisch senken wir den Complianceaufwand durch Standardisierung um 60 %**. Sachverhalte im Unternehmen wiederholen sich, verursachen gleiche Risiken und lösen gleiche Rechtspflichten zur Risikoabwehr aus. Rechtspflichten werden nur einmal geprüft, verlinkt, gespeichert

und immer wieder mehrfach genutzt. Wir sind Rechtsanwälte mit eigenen Informatikern und bieten eine Softwarelösung mit Inhalten und präventiver Rechtsberatung aus einer Hand. Auf Anregungen aus den Unternehmen passen unsere EDV-Spezialisten die Software unseres Compliance-Management-Systems an. Der aktuelle Inhalt unserer Datenbank: 18.000 Rechtsvorschriften von EU, Bund, Ländern und Berufsgenossenschaften, 7.500 Gerichtsurteile, standardisierte Pflichtenkataloge für 45 Branchen und 57.000 vorformulierte Betriebspflichten. **44.000 Unternehmensrisiken sind mit 59.000 Rechtspflichten drei Millionen Mal verlinkt und gespeichert**. Auf die Inhalte kommt es an. Je umfangreicher die Datenbank umso geringer ist das Risiko eine Unternehmenspflicht zu übersehen.

Weitere Informationen unter:
www.rack-rechtsanwaelte.de



rungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassen.

Kapitel V - Durchführung der EU-Typgenehmigungsverfahren

Artikel 22 Allgemeine Bestimmungen

(1) Die Genehmigungsbehörde, bei der der Antrag eingeht, erteilt eine EU-Typgenehmigung für alle Motortypen oder Motorenfamilien, die jedem der folgenden Punkte entsprechen:

- a) den einzelnen Angaben in der Beschreibungsmappe;
- b) den Anforderungen dieser Verordnung, insbesondere den in Artikel 26 genannten Vorkehrungen für die Übereinstimmung der Produktion.

(2) Erfüllt ein Motor die in dieser Verordnung angegebenen Forderungen, so dürfen die Genehmigungsbehörden hinsichtlich der Abgasemissionen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, in denen ein solcher Motor eingebaut ist, keine anderen Anforderungen für die EU-Typgenehmigung stellen.

(3) Nach den in Anhang III für die einzelnen Motorenunterklassen angegebenen Zeitpunkten für die EU-Typgenehmigung von Motoren dürfen die Genehmigungsbehörden keine EU-Typgenehmigung für einen Motortyp oder eine Motorenfamilie erteilen, der bzw. die die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen nicht erfüllt.

(4) Die EU-Typgenehmigungsbogen werden gemäß einem harmonisierten System nummeriert, das von der Kommission festgelegt wird.

(5) Über das IMI bewerkstelligt die Genehmigungsbehörde Folgendes:

- a) Sie stellt den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten eine Aufstellung der Typgenehmigungen, die sie erteilt oder gegebenenfalls erweitert hat, innerhalb eines Monats nach der Ausstellung des entsprechenden EU-Typgenehmigungsbogens zur Verfügung;
- b) sie stellt umgehend den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten eine Aufstellung der EU-Typgenehmigungen, die sie verweigert oder entzogen hat, zusammen mit den Gründen für ihre Entscheidung zur Verfügung;
- c) sie übermittelt innerhalb eines Monats nach dem Eingang einer Anfrage einer Genehmigungsbehörde eines anderen Mitgliedstaats dieser Genehmigungsbehörde eine Kopie des EU-Typgenehmigungsbogens für den Motor oder die

Motorenfamilie, falls vorhanden, zusammen mit den in Absatz 6 genannten Beschreibungsunterlagen für jeden Motortyp oder jede Motorenfamilie, dessen bzw. deren EU-Typgenehmigung sie erteilt, verweigert oder entzogen hat.

(6) Die Genehmigungsbehörde stellt Beschreibungsunterlagen zusammen, die aus der Beschreibungsmappe sowie dem Prüfbericht und allen weiteren vom technischen Dienst oder der Genehmigungsbehörde im Zuge der Wahrnehmung seiner/ihrer Aufgaben der Beschreibungsmappe hinzugefügten Unterlagen bestehen („Beschreibungsunterlagen“).

Die Beschreibungsunterlagen enthält ein Inhaltsverzeichnis, das den Inhalt der Beschreibungsunterlagen mit geeigneter Seitennummerierung oder mit einer anderen Kennzeichnung angibt, die das Auffinden aller Seiten und das Erkennen des Formats aller Unterlagen zweifelsfrei ermöglicht; dieses Dokument ist so zu gestalten, dass die aufeinanderfolgenden Schritte des EU-Typgenehmigungsverfahrens, insbesondere das Datum von Revisionen und Aktualisierungen, festgehalten werden.

Die Genehmigungsbehörde stellt sicher, dass die Informationen aus den Beschreibungsunterlagen nach dem Ende der Gültigkeit der betreffenden EU-Typgenehmigung mindestens 25 Jahre lang bereitstehen.

(7) Der Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, in denen Folgendes festgelegt wird:

- a) die Methode zur Festlegung des in Absatz 4 genannten harmonisierten Nummerierungssystems;
- b) die Muster und die Datenstruktur für den in Absatz 5 genannten Datenaustausch.

Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassen.

Artikel 23 Besondere Bestimmungen für den EU-Typgenehmigungsbogen

(1) Der EU-Typgenehmigungsbogen enthält die folgenden Anlagen:

- a) die Beschreibungsunterlagen;
- b) gegebenenfalls Name und Unterschriftsprobe der zur Unterzeichnung der Übereinstimmungserklärung berechtigten Person(en) gemäß Artikel 31 sowie Angaben zu ihrer Stellung im Unternehmen.

(2) Die Kommission legt ein Muster des EU-Typgenehmigungsbogens fest.

(3) Für jeden genehmigten Motortyp oder jede genehmigte Motorenfamilie

- a) füllt die Genehmigungsbehörde alle zutreffenden Abschnitte des EU-Typgenehmigungsbogens aus und fügt den Prüfbericht bei;
- b) erstellt die Genehmigungsbehörde das Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen;
- c) stellt die Genehmigungsbehörde dem Antragsteller den ausgefüllten Typgenehmigungsbogen und seine Anlagen unverzüglich aus.

(4) Wurde eine EU-Typgenehmigung gemäß Artikel 35 Beschränkungen hinsichtlich ihrer Gültigkeit unterworfen oder wurde ein Motortyp oder eine Motorenfamilie von gewissen Anforderungen dieser Verordnung ausgenommen, so sind diese Beschränkungen oder Ausnahmen im EU-Typgenehmigungsbogen anzugeben.

(5) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, mit denen das in Absatz 2 des vorliegenden Artikels genannte Muster für den EU-Typgenehmigungsbogen festgelegt wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassen.

Artikel 24 Für die EU-Typgenehmigung erforderliche Prüfungen

(1) Die Einhaltung der technischen Vorschriften dieser Verordnung wird durch geeignete Prüfungen nachgewiesen, die von den benannten technischen Diensten durchgeführt werden. In Artikel 25 sind die Mess- und Prüfverfahren und die Ausrüstungen und Werkzeuge für die Durchführung dieser Prüfungen festgelegt.

(2) Der Hersteller stellt der Genehmigungsbehörde Motoren in der Anzahl zur Verfügung, die in den einschlägigen delegierten Rechtsakten für die Durchführung der vorgeschriebenen Prüfungen vorgegeben ist.

(3) Die erforderlichen Prüfungen werden an Motoren durchgeführt, die für den Motortyp oder gegebenenfalls für den Stammmotor der Motorenfamilie, für den oder die eine Genehmigung erteilt werden soll, repräsentativ sind.

Unbeschadet des ersten Unterabsatzes kann der Hersteller jedoch mit Zustimmung der Genehmigungsbehörde einen Motor wählen, der zwar nicht für den Motortyp oder gegebenenfalls für den Stammmotor der Motorenfamilie, für den oder die eine Genehmigung erteilt werden soll, repräsentativ ist, aber im Hinblick auf das geforderte Leistungsniveau eine Reihe der ungünstigsten Eigenschaften aufweist. Als Entscheidungshilfe im Auswahlprozess können virtuelle Prüfverfahren verwendet werden.

(4) Die für die Durchführung der EU-Typgenehmigungsprüfungen anzuwendenden Prüfzyklen sind in Anhang IV festgelegt. Die auf die einzelnen in der EU-Typgenehmigung erfassten Motortypen anzuwendenden Prüfzyklen sind in dem Beschreibungsbogen anzugeben.

(5) Ein für den Motortyp oder gegebenenfalls für den Stammmotor der Motorenfamilie repräsentativer Motor oder ein gemäß Absatz 3 Unterabsatz 2 gewählter Motor wird auf einem Leistungsprüfstand mit dem anzuwendenden stationären Prüfzyklus für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte geprüft, der in Anhang IV in den Tabellen IV-1 bis IV-10 angegeben ist. Der Hersteller kann wählen, ob diese Prüfung als Einzelphasen-Prüfung oder als Prüfung mit gestuften modalen Phasen durchgeführt werden soll. Außer in den in den Absätzen 7 und 8 genannten Fällen braucht ein Motor mit variabler Drehzahl einer bestimmten Klasse, der für einen Betrieb derselben Klasse mit konstanter Drehzahl verwendet wird, nicht mit dem jeweiligen stationären Prüfzyklus mit konstanter Drehzahl geprüft zu werden.

(6) Verfügt ein Motor mit konstanter Drehzahl über einen Regler, mit dem sich eine andere Drehzahl einstellen lässt, so müssen die Anforderungen des Absatzes 5 bei jeder anwendbaren konstanten Drehzahl erfüllt werden, und in den Beschreibungsbogen sind für die einzelnen Motortypen die anwendbaren Drehzahlen anzugeben.

(7) Für einen Motor der Klasse IWP, der für den Betrieb sowohl mit variabler als auch mit konstanter Drehzahl bestimmt ist, müssen die Anforderungen des Absatzes 5 für jeden anwendbaren stationären Prüfzyklus gesondert erfüllt werden, und im Beschreibungsbogen ist jeder stationäre Prüfzyklus anzugeben, für den diese Anforderung erfüllt wurde.

(8) Für einen Motor der Klasse IWP, der gemäß Artikel 4 Absatz 2 zum Einsatz anstelle eines Motors der Klasse IWA bestimmt ist, müssen die Anforderungen des Absatzes 5 des vorliegenden Artikels für jeden einzelnen anwendbaren stationären Prüfzyklus gemäß Anhang IV Tabellen IV-5 sowie IV-6 erfüllt werden, und im Beschreibungsbogen ist jeder stationäre Prüfzyklus anzugeben, für den diese Anforderung erfüllt wurde.

(9) Mit Ausnahme der gemäß Artikel 34 Absätze 5 und 6 typgeprüften Motoren müssen Motoren mit variabler Drehzahl der Klasse NRE mit einer Nutzleistung von mindestens 19 kW bis höchstens 560 kW die Anforderungen des Absatzes 5 dieses Artikels erfüllen und werden darüber hinaus auf einem Leistungsprüfstand mit dem instationären Prüfzyklus nach Anhang IV Tabelle IV-11 geprüft.

(10) Motoren der Unterklassen NRS-v-2b und NRS-v-3 mit einer Höchstdrehzahl von höchstens $3\,400\text{ min}^{-1}$ müssen die Anforderungen des Absatzes 5 erfüllen und werden darüber hinaus auf einem Leistungsprüfstand mit dem instationären Prüfzyklus nach Anhang IV Tabelle IV-12 geprüft.

(11) Um die einheitliche Anwendung der in diesem Artikel festgelegten Pflichten zu gewährleisten, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 55 delegierte Rechtsakte zur Festlegung der in diesem Artikel genannten technischen Anforderungen und Merkmale der stationären und der instationären Prüfzyklen, einschließlich der entsprechenden Methode zur Bestimmung der Werte für Motorlast und -drehzahl, zu erlassen. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 erlassen.

(12) Der Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten das einheitliche Format der Prüfberichte festlegen, die für die EU-Typgenehmigung erforderlich sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassen.

Artikel 25 Durchführung von Messungen und Prüfungen für die EU-Typgenehmigung

(1) Zur Berechnung der endgültigen Ergebnisse der Abgasemissionsprüfungen für Motoren, für die diese Verordnung gilt, wird Folgendes auf die Ergebnisse der Laborprüfungen angewendet:

- a) die Gasemissionen aus dem Kurbelgehäuse, falls gemäß Absatz 3 erforderlich und nicht bereits in der Labormessung enthalten;
- b) jeglicher erforderliche Anpassungsfaktor, falls gemäß Absatz 3 erforderlich und wenn zu dem Motor ein regenerierendes Abgasnachbehandlungssystem gehört;
- c) für alle Motoren Verschlechterungsfaktoren, die für die in Anhang V bestimmten Emissions-Dauerhaltbarkeitsperioden angemessen sind.

(2) Die Prüfung eines Motortyps oder einer Motorenfamilie zur Bestimmung, ob die in dieser Verordnung festgelegten Emissionsgrenzwerte eingehalten werden, erfolgt, je nach deren jeweiliger Eignung, unter Nutzung der folgenden Bezugskraftstoffe oder Mischungen dieser Kraftstoffe:

- a) Diesel;

PRÄVENTIVE
RECHTSBERATUNG
SEIT 26 JAHREN!



SOFTWARE MIT INHALTEN AUS EINER HAND!

Die rechtliche Vorsorgeuntersuchung für Unternehmen.

Nutzen Sie unsere gespeicherten **Erfahrungen aus 26 Jahren Complianceberatung**. Wir vermeiden die Haftung für Organisationsverschulden von Führungskräften. Sie müssen organisatorisch dafür sorgen, dass sie sich selbst und dass sich alle Mitarbeiter des Unternehmens legal verhalten. Dazu lassen sich alle Risiken und Pflichten eines Unternehmens mit unserem System ermitteln, delegieren, monatlich aktualisieren, erfüllen, kontrollieren, digital speichern und für alle jederzeit verfügbar halten. Die Verantwortlichen können digital abfragen, wer, welche Pflicht, an welchem Betriebsteil, wie zu erfüllen hat. Führungskräfte können auf einer Oberaufsichtsmaske mit einem Blick kontrollieren, ob alle Pflichten im Unternehmen erfüllt sind. **Systematisch senken wir den Complianceaufwand durch Standardisierung um 60 %**. Sachverhalte im Unternehmen wiederholen sich, verursachen gleiche Risiken und lösen gleiche Rechtspflichten zur Risikoabwehr aus. Rechtspflichten werden nur einmal geprüft, verlinkt, gespei-

chert und immer wieder mehrfach genutzt. Wir sind Rechtsanwälte mit eigenen Informatikern und bieten eine Softwarelösung mit Inhalten und präventiver Rechtsberatung aus einer Hand. Auf Anregungen aus den Unternehmen passen unsere EDV-Spezialisten die Software unseres Compliance-Management-Systems an. Der aktuelle Inhalt unserer Datenbank: 18.000 Rechtsvorschriften von EU, Bund, Ländern und Berufsgenossenschaften, 7.500 Gerichtsurteile, standardisierte Pflichtenkataloge für 45 Branchen und 57.000 vorformulierte Betriebspflichten. **44.000 Unternehmensrisiken sind mit 59.000 Rechtspflichten drei Millionen Mal verlinkt und gespeichert**. Auf die Inhalte kommt es an. Je umfangreicher die Datenbank umso geringer ist das Risiko eine Unternehmenspflicht zu übersehen.

Weitere Informationen unter:
www.rack-rechtsanwaelte.de



- b) Benzin;
- c) Benzin-Öl-Gemisch für Zweitaktmotoren mit Fremdzündung;
- d) Erdgas/Biomethan;
- e) Flüssiggas (LPG);
- f) Ethanol.

Der Motortyp oder die Motorenfamilie muss darüber hinaus die in dieser Verordnung für jedwede weitere spezifizierte Kraftstoffe, Kraftstoffmischungen oder Kraftstoffemulsionen festgelegten Abgasemissionsgrenzwerte einhalten, die von einem Motorenhersteller in einen Antrag auf EU-Typgenehmigung aufgenommen werden.

(3) Bei der Durchführung von Messungen und Prüfungen sind die technischen Anforderungen in Bezug auf folgende Gesichtspunkte einzuhalten:

- a) Geräte und Verfahren zur Durchführung der Prüfungen;
- b) Geräte und Verfahren zur Messung und Stichprobenahme von Emissionen;
- c) Methoden zur Datenauswertung und zu Berechnungen;
- d) Methode zur Bestimmung der Verschlechterungsfaktoren;
- e) für Motoren der Klassen NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS, NRSh, SMB und ATS, die die in Anhang II festgelegten Emissionsgrenzwerte der Stufe V einhalten:
 - i) die Methoden zur Berücksichtigung der Gasemissionen aus dem Kurbelgehäuse;
 - ii) die Methoden zur Bestimmung und Berücksichtigung der kontinuierlichen oder periodischen Regenerierung von Abgasnachbehandlungssystemen;
- f) für elektronisch gesteuerte Motoren der Klassen NRE, NRG, IWP, IWA, RLL und RLR, die die in Anhang II festgelegten Emissionsgrenzwerte der Stufe V einhalten und die sowohl die Menge als auch den Zeitpunkt der Einspritzung des Kraftstoffs elektronisch steuern oder die die emissionsmindernde Vorrichtung, die zur Verringerung von NO_x dient, mit einer elektronischen Steuerung einschalten, ausschalten oder modulieren:
 - i) Emissionsminderungsstrategien, einschließlich der für die Demonstration dieser Strategien erforderlichen Unterlagen;

- ii) Maßnahmen zur Verringerung von NO_x, einschließlich der Methode zur Darstellung dieser Kontrollmaßnahmen;
- iii) den zum jeweiligen stationären Prüfzyklus für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte gehörenden Bereich, innerhalb dessen die Menge, um die die Emissionen die in Anhang II festgelegten Emissionsgrenzwerte übersteigen dürfen, geregelt wird;
- iv) die Auswahl zusätzlicher Messpunkte aus dem Regelbereich während der Emissionsprüfung auf dem Prüfstand durch den technischen Dienst.

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 55 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, um Folgendes festzulegen:

- a) die Methode zur Anpassung der Ergebnisse der Emissionsprüfungen im Labor zur Einbeziehung der in Absatz 1 Buchstabe c genannten Verschlechterungsfaktoren;
- b) die technischen Merkmale der in Absatz 2 genannten Bezugskraftstoffe und gegebenenfalls die Anforderungen an die Beschreibung jedweder weiterer in der Beschreibungsmappe beschriebener spezifizierter Kraftstoffe, Kraftstoffmischungen oder Kraftstoffemulsionen;
- c) die einzelnen technischen Anforderungen und Merkmale für die Durchführung der in Absatz 3 genannten Messungen und Prüfungen;
- d) die Methode zur Messung der PN unter Berücksichtigung der Spezifikationen in der Änderungsserie 06 der UNECE- Regelung Nr. 49;
- e) die einzelnen technischen Anforderungen für die Prüfung der in Anhang II aufgeführten Zweistoffmotoren oder mit Gas betriebenen Einstoffmotoren.

Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 erlassen.

Artikel 26 Übereinstimmung der Produktion

(1) Eine Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, ergreift die bezüglich dieser EU-Typgenehmigung notwendigen Maßnahmen, um - erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten - zu überprüfen, ob geeignete Vorkehrungen getroffen wurden, um sicherzustellen, dass die hergestellten Motoren mit dem genehmigten Typ hinsichtlich der Anforderungen dieser Verordnung übereinstimmen.

(2) Eine Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, ergreift die bezüglich dieser EU-Typgenehmigung notwendigen Maßnahmen, um zu überprüfen, ob die durch den Hersteller ausgestellten Übereinstimmungserklärungen dem Artikel 31 entsprechen.

(3) Eine Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, ergreift bezüglich dieser EU-Typgenehmigung die notwendigen Maßnahmen, um - erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten - zu überprüfen, ob die in Absatz 1 genannten Vorkehrungen weiterhin angemessen sind, damit die hergestellten Motoren weiterhin mit dem genehmigten Typ übereinstimmen und die Übereinstimmungserklärungen dem Artikel 31 gegebenenfalls weiterhin entsprechen.

(4) Um sich zu vergewissern, dass ein Motor dem genehmigten Typ entspricht, kann die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, an Proben, die in den Betriebsstätten des Herstellers einschließlich seiner Fertigungsstätten entnommen wurden, jede Kontrolle oder Prüfung durchführen, die für die EU-Typgenehmigung erforderlich ist.

(5) Stellt eine Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, fest, dass die in Absatz 1 genannten Vorkehrungen nicht angewandt werden, erheblich von den in Absatz 1 genannten festgelegten Vorkehrungen abweichen, nicht mehr angewandt oder nicht mehr als geeignet betrachtet werden, obwohl die Produktion nicht eingestellt wurde, so ergreift sie entweder die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass das Verfahren zur Gewährleistung der Übereinstimmung der Produktion ordnungsgemäß eingehalten wird, oder sie entzieht die EU-Typgenehmigung.

(6) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 55 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung zu ergänzen, indem im Einzelnen die Maßnahmen und Verfahren festgelegt werden, die die Genehmigungsbehörden ergreifen bzw. einhalten müssen, um sicherzustellen, dass die Motoren in der Produktion mit dem genehmigten Typ übereinstimmen. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 erlassen.

Kapitel VI - Änderungen und Gültigkeit von EU-Typengenehmigungen

Artikel 27 Allgemeine Bestimmungen

(1) Der Hersteller unterrichtet die Genehmigungsbehörde, die die EU-

Typgenehmigung erteilt hat, unverzüglich über jede Änderung der Angaben in den Beschreibungsunterlagen.

Diese Genehmigungsbehörde entscheidet im Falle einer solchen Änderung, welches der in Artikel 28 festgelegten Verfahren anzuwenden ist.

Sofern erforderlich, kann die Genehmigungsbehörde nach Konsultation des Herstellers entscheiden, dass eine neue EU- Typgenehmigung zu erteilen ist.

(2) Ein Antrag auf Änderung einer EU-Typgenehmigung wird ausschließlich bei der Genehmigungsbehörde eingereicht, die die ursprüngliche EU-Typgenehmigung erteilt hat.

(3) Stellt die Genehmigungsbehörde fest, dass für eine Änderung Kontrollen oder Prüfungen wiederholt werden müssen, so unterrichtet sie den Hersteller entsprechend.

Die in Artikel 28 festgelegten Verfahren gelten erst, nachdem die Genehmigungsbehörde auf der Grundlage dieser Kontrollen oder Prüfungen zu dem Schluss gelangt ist, dass die Anforderungen für die EU-Typgenehmigung weiterhin erfüllt sind.

Artikel 28 Revisionen und Erweiterungen von EU-Typgenehmigungen

(1) Wurden Angaben in den Beschreibungsunterlagen geändert, ohne dass Kontrollen oder Prüfungen wiederholt werden müssen, so wird eine solche Änderung als „Revision“ bezeichnet.

Im Falle einer solchen Revision revidiert die Genehmigungsbehörde, soweit erforderlich, ohne unangemessene Verzögerung die relevanten Seiten der Beschreibungsunterlagen, einschließlich des revidierten Inhaltsverzeichnisses, und kennzeichnet sie auf leicht ersichtliche Weise mit der Art der Änderung und gibt das Datum der Revision an. Eine konsolidierte, aktualisierte Fassung der Beschreibungsunterlagen mit einer ausführlichen Beschreibung der Änderungen erfüllt die Anforderung dieses Absatzes.

(2) Jede in Absatz 1 genannte Änderung wird als „Erweiterung“ bezeichnet, wenn sich in den Beschreibungsunterlagen angeführte Angaben geändert haben und wenn

- a) weitere Kontrollen oder Prüfungen erforderlich sind;
- b) Angaben im EU-Typgenehmigungsbogen, außer in den zugehörigen Anlagen, geändert wurden;
- c) eine neue, in dieser Verordnung oder einem auf der Grundlage dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakt oder Durchführungsrechtsakt auf-

geführte Anforderung auf den genehmigten Motortyp oder die genehmigte Motorenfamilie anwendbar wird.

Im Fall einer Erweiterung erstellt die Genehmigungsbehörde einen aktualisierten EU-Typgenehmigungsbogen mit einer Erweiterungsnummer, die gegenüber der fortlaufenden Nummer der vorherigen Erweiterung um eins erhöht wurde. Der Grund für die Erweiterung und das Datum der Erweiterung müssen auf diesem EU-Typgenehmigungsbogen leicht ersichtlich sein.

(3) Werden Seiten der Beschreibungsunterlagen geändert oder wird eine konsolidierte, aktualisierte Fassung erstellt, so ist das Inhaltsverzeichnis zu den Beschreibungsunterlagen, das dem EU-Typgenehmigungsbogen als Anlage beigefügt ist, ebenfalls so zu ändern, dass daraus das Datum der jüngsten Erweiterung oder Revision oder das Datum der jüngsten Konsolidierung der aktualisierten Fassung ersichtlich ist.

(4) Ist eine neue, in Absatz 2 Buchstabe c genannte Anforderung unter technischen Gesichtspunkten für den Motortyp oder die Motorenfamilie in Bezug auf sein/ihr Emissionsverhalten nicht von Belang, so ist keine Änderung der EU-Typgenehmigung für den Motortyp oder die Motorenfamilie erforderlich.

Artikel 29 Herausgabe und Bekanntgabe von Änderungen

(1) Bei einer Revision einer EU-Typgenehmigung stellt die Genehmigungsbehörde dem Antragsteller ohne unangemessene Verzögerung die revidierten Dokumente oder die konsolidierte, aktualisierte Fassung, gegebenenfalls einschließlich des geänderten Inhaltsverzeichnisses zu den Beschreibungsunterlagen, gemäß Artikel 28 Absatz 1 Unterabsatz 2 aus.

(2) Bei Erweiterung einer EU-Typgenehmigung stellt die Genehmigungsbehörde dem Antragsteller ohne unangemessene Verzögerung den in Artikel 28 Absatz 2 genannten, aktualisierten EU-Typgenehmigungsbogen einschließlich seiner Anlagen und des Inhaltsverzeichnisses zu den Beschreibungsunterlagen aus.

(3) Die Genehmigungsbehörde notifiziert mittels des IMI den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten nach Artikel 22 Absatz 5 alle an EU-Typgenehmigungen vorgenommenen Änderungen.

Artikel 30 Gültigkeit einer EU-Typgenehmigung

(1) EU-Typgenehmigungen werden für eine unbegrenzte Dauer ausgestellt.

(2) Eine EU-Typgenehmigung für einen Motor wird in jedem der folgenden Fälle un-

PRÄVENTIVE
RECHTSBERATUNG
SEIT 26 JAHREN!



SOFTWARE MIT INHALTEN AUS EINER HAND!

Die rechtliche Vorsorgeuntersuchung für Unternehmen.

Nutzen Sie unsere gespeicherten **Erfahrungen aus 26 Jahren Complianceberatung**. Wir vermeiden die Haftung für Organisationsverschulden von Führungskräften. Sie müssen organisatorisch dafür sorgen, dass sie sich selbst und dass sich alle Mitarbeiter des Unternehmens legal verhalten. Dazu lassen sich alle Risiken und Pflichten eines Unternehmens mit unserem System ermitteln, delegieren, monatlich aktualisieren, erfüllen, kontrollieren, digital speichern und für alle jederzeit verfügbar halten. Die Verantwortlichen können digital abfragen, wer, welche Pflicht, an welchem Betriebsteil, wie zu erfüllen hat. Führungskräfte können auf einer Oberaufsichtsmaske mit einem Blick kontrollieren, ob alle Pflichten im Unternehmen erfüllt sind. **Systematisch senken wir den Complianceaufwand durch Standardisierung um 60 %**. Sachverhalte im Unternehmen wiederholen sich, verursachen gleiche Risiken und lösen gleiche Rechtspflichten zur Risikoabwehr aus. Rechtspflichten werden nur einmal geprüft, verlinkt, gespeichert

und immer wieder mehrfach genutzt. Wir sind Rechtsanwälte mit eigenen Informatikern und bieten eine Softwarelösung mit Inhalten und präventiver Rechtsberatung aus einer Hand. Auf Anregungen aus den Unternehmen passen unsere EDV-Spezialisten die Software unseres Compliance-Management-Systems an. Der aktuelle Inhalt unserer Datenbank: 18.000 Rechtsvorschriften von EU, Bund, Ländern und Berufsgenossenschaften, 7.500 Gerichtsurteile, standardisierte Pflichtenkataloge für 45 Branchen und 57.000 vorformulierte Betriebspflichten. **44.000 Unternehmensrisiken sind mit 59.000 Rechtspflichten drei Millionen Mal verlinkt und gespeichert**. Auf die Inhalte kommt es an. Je umfangreicher die Datenbank umso geringer ist das Risiko eine Unternehmenspflicht zu übersehen.

Weitere Informationen unter:
www.rack-rechtsanwaelte.de



gültig:

- a) wenn neue Anforderungen, die für den genehmigten Motortyp oder gegebenenfalls für die genehmigte Motorenfamilie gelten, für sein/ihr Inverkehrbringen verbindlich werden und eine entsprechende Erweiterung oder Revision der EU-Typgenehmigung nicht möglich ist;
- b) wenn die Produktion des genehmigten Motortyps oder der genehmigten Motorenfamilie endgültig und absichtlich eingestellt wird;
- c) wenn die Gültigkeitsdauer der EU-Typgenehmigung aufgrund einer Beschränkung gemäß Artikel 35 Absatz 3 befristet ist;
- d) wenn die EU-Typgenehmigung gemäß Artikel 26 Absatz 5, Artikel 39 Absatz 1 oder Artikel 40 Absatz 3 entzogen wurde.

(3) Werden die Voraussetzungen für eine EU-Typgenehmigung nur im Hinblick auf einen Motortyp innerhalb einer Motorenfamilie nicht länger erfüllt, so wird die EU-Typgenehmigung für die Motorenfamilie nur für diesen einen Motortyp ungültig.

(4) Wird die Produktion eines Motortyps oder gegebenenfalls einer Motorenfamilie endgültig eingestellt, muss der Hersteller der Genehmigungsbehörde, die die entsprechende EU-Typgenehmigung erteilt hat, diese Einstellung mitteilen.

Innerhalb eines Monats nach Erhalt dieser Mitteilung unterrichtet die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung für den Motortyp oder die Motorenfamilie erteilt hat, die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten entsprechend.

(5) Unbeschadet des Absatzes 4 setzt der Hersteller die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, davon in Kenntnis, wenn eine entsprechende EU-Typgenehmigung für einen Motortyp oder gegebenenfalls für eine Motorenfamilie ungültig wird.

In diesen Fällen teilt die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten unverzüglich alle sachdienlichen Angaben mit.

Diese Mitteilung enthält insbesondere das Produktionsdatum und die Identifizierungsnummer des letzten hergestellten Motors.

(6) Die in den Absätzen 4 und 5 genannten Anforderungen gelten als erfüllt, wenn das Hochladen der sachdienlichen Angaben auf das IMI stattgefunden hat.

Kapitel VII - Übereinstimmungserklärung und Kennzeichnungen

Artikel 31 Übereinstimmungserklärung

(1) In seiner Eigenschaft als Inhaber einer EU-Typgenehmigung für einen Motortyp oder eine Motorenfamilie stellt der Hersteller eine Übereinstimmungserklärung als Begleitdokument für Motoren aus, die auf der Grundlage folgender Bestimmungen in Verkehr gebracht werden:

- a) einer Ausnahme gemäß Artikel 34 Absätze 2, 4, 5, 6, 7 oder 8, Artikel 35 Absatz 4; oder
- b) einer Übergangsbestimmung gemäß Artikel 58 Absätze 9, 10 oder 11.

Diese Übereinstimmungserklärung, in der die besonderen Merkmale des Motors und die für ihn geltenden Beschränkungen anzugeben sind, ist kostenlos zusammen mit dem Motor auszustellen und gegebenenfalls der/dem nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine oder Gerät beizufügen, in die bzw. das der Motor eingebaut ist. Ihre Aushändigung wird nicht von einer ausdrücklichen Aufforderung oder von der Vorlage zusätzlicher Informationen beim Hersteller abhängig gemacht. Die Übereinstimmungserklärung kann auch in Form einer sicheren elektronischen Datei übermittelt werden.

Der Hersteller stellt dem Endnutzer in den zehn Jahren nach dem Produktionsdatum des Motors auf Antrag gegen Entgelt ein Duplikat der Übereinstimmungserklärung aus, wobei dieses Entgelt die Kosten der Ausstellung nicht übersteigen darf. Jedes Duplikat einer Übereinstimmungserklärung ist deutlich sichtbar mit dem Vermerk „Duplikat“ zu kennzeichnen.

(2) Die Übereinstimmungserklärung ist in mindestens einer der Amtssprachen der Organe der Union abzufassen.

Jeder Mitgliedstaat kann vom Hersteller verlangen, dass die Übereinstimmungserklärung in seine Amtssprache oder Amtssprachen übersetzt wird.

(3) Die zur Unterzeichnung von Übereinstimmungserklärungen berechnete Person oder berechtigten Personen gehört/ gehören der Organisation des Herstellers an und ist/sind von der Leitung dieser Organisation ordnungsgemäß ermächtigt, für den Hersteller die volle rechtliche Verantwortung bezüglich Konstruktion und Bau eines Motors oder bezüglich der Übereinstimmung der Produktion des Motors zu übernehmen.

(4) Die Übereinstimmungserklärung ist vollständig auszufüllen und darf hinsichtlich der Nutzung des Motors keine anderen als die in dieser Verordnung vorgesehenen

Beschränkungen enthalten.

(5) Der Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten das Muster der Übereinstimmungserklärung festlegen, einschließlich der Merkmale zur Verhinderung von Fälschungen und zur Überprüfung der sicheren elektronischen Datei. Hierzu werden in den Durchführungsrechtsakten die zum Schutz der Übereinstimmungserklärung verwendeten Sicherheitsmerkmale festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassen.

Artikel 32 Gesetzlich vorgeschriebene Kennzeichnung der Motoren

(1) Der Hersteller bringt an jedem Motor, der in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellt wurde, eine Kennzeichnung (im Folgenden „gesetzlich vorgeschriebene Kennzeichnung“) an.

(2) Bei den folgenden Motoren enthält die gesetzlich vorgeschriebene Kennzeichnung zusätzliche Angaben, die darauf hinweisen, dass für den Motor eine einschlägige Ausnahme oder Übergangsbestimmung gilt:

- a) Motoren, die gemäß Artikel 34 Absatz 1 zur Ausfuhr in Drittländer bestimmt sind und die entweder in der Union hergestellt werden oder außerhalb der Union hergestellt und danach in der Union in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte eingebaut werden.
- b) Motoren, die gemäß Artikel 34 Absätze 2, 5, 6 oder 8 in Verkehr gebracht werden;
- c) Motoren, die gemäß Artikel 34 Absatz 4 vorübergehend in Verkehr gebracht werden;
- d) Übergangsmotoren, die gemäß Artikel 58 Absatz 5 in Verkehr gebracht werden;
- e) Austauschmotoren, die gemäß Artikel 34 Absatz 7, Artikel 58 Absatz 10 oder 11 in Verkehr gebracht werden.

(3) Die Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakte das Muster der gesetzlich vorgeschriebenen Kennzeichnung festlegen, einschließlich ihrer vorgeschriebenen wesentlichen Angaben, die zu erfolgen haben, wenn der Motor die Fertigungsstraße verlässt, ihrer vorgeschriebenen wesentlichen Angaben, die zu erfolgen haben, bevor der Motor in Verkehr gebracht wird, und gegebenenfalls der in Ab-

satz 2 dieses Artikels genannten zusätzlichen Angaben. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassen.

Artikel 33 Vorübergehende Kennzeichnung der Motoren

(1) Der Hersteller bringt an jedem in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellten Motor, der gemäß Artikel 34 Absatz 3 in Verkehr gebracht wird, eine vorübergehende Kennzeichnung an.

(2) Ein Motor, der noch nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmt und dem Hersteller dieses Motors geliefert wird, wird lediglich mit einer vorübergehenden Kennzeichnung versehen.

(3) Der Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten das Muster der in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannten vorübergehenden Kennzeichnungen einschließlich der vorgeschriebenen wesentlichen Angaben, die darauf ausgewiesen werden müssen, festlegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassen.

Kapitel VIII - Ausnahmen

Artikel 34 Allgemeine Ausnahmen

(1) Außer im Falle des Artikels 32 Absatz 2 Buchstabe a fallen zur Ausfuhr in Drittländer bestimmte Motoren nicht unter diese Verordnung.

(2) Außer im Falle des Artikels 32 Absatz 2 Buchstabe b fallen zur Verwendung durch die Streitkräfte bestimmte Motoren nicht unter diese Verordnung.

Für die Zwecke dieses Absatzes werden die Feuerwehr, der Katastrophenschutz, die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte und die medizinischen Notdienste nicht als Teil der Streitkräfte betrachtet.

(3) Unbeschadet des Artikels 32 und mit Zustimmung des Originalgeräteherstellers kann ein Hersteller diesem Originalgerätehersteller einen Motor gesondert von seinem Abgasnachbehandlungssystem liefern.

(4) Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 3 gestatten die Mitgliedstaaten das vorübergehende Inverkehrbringen von Motoren, für die keine EU-Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung erteilt wurde, zu Zwecken der praktischen Erprobung.

(5) Unbeschadet des Artikels 18 Absatz 2 und des Artikels 22 Absatz 3 erteilen die Mitgliedstaaten für Motoren, die die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe

und luftverunreinigende Partikel für Motoren mit besonderer Zweckbestimmung in Anhang VI einhalten, eine EU-Typgenehmigung und eine Genehmigung für das Inverkehrbringen unter der Bedingung, dass die Motoren zum Einbau in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte zum Einsatz in explosionsgefährdeten Bereichen im Sinne des Artikels 2 Nummer 5 der Richtlinie 2014/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates²¹ vorgesehen sind.

(6) Unbeschadet des Artikels 18 Absatz 2 und des Artikels 22 Absatz 3 können die Mitgliedstaaten für Motoren, die die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel für Motoren mit besonderer Zweckbestimmung in Anhang VI einhalten, auf Antrag eine EU-Typgenehmigung und eine Genehmigung für das Inverkehrbringen unter der Bedingung erteilen, dass die Motoren zum Einbau in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte vorgesehen sind, die ausschließlich für das Zuwasserlassen und Einholen der von einem nationalen Rettungsdienst betriebenen Rettungsboote verwendet werden.

(7) Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 3 und des Artikels 18 Absatz 2 können die Mitgliedstaaten für Motoren der Klassen RLL oder RLR, die am oder vor dem 31. Dezember 2011 auf den Unionsmarkt gebracht wurden, das Inverkehrbringen von Austauschmotoren gestatten, wenn die Genehmigungsbehörde nach Prüfung zu dem Schluss kommt und bestätigt, dass der Einbau eines Motors, der den geltenden Emissionsgrenzwerten gemäß den Tabellen II-7 und II-8 von Anhang II entspricht, beträchtliche technische Schwierigkeiten mit sich bringt. In einem solchen Fall müssen die Austauschmotoren entweder den Emissionsgrenzwerten, die für ein Inverkehrbringen auf dem Unionsmarkt am 31. Dezember 2011 einzuhalten gewesen wären, oder strengeren Emissionsgrenzwerten entsprechen.

Für Motoren der Klassen RLL oder RLR, die nach dem 31. Dezember 2011 in der Union in Verkehr gebracht wurden, können die Mitgliedstaaten das Inverkehrbringen von Austauschmotoren gestatten, die den Emissionsgrenzwerten entsprechen, die der zu ersetzende Motor beim ersten Inverkehrbringen in der Union zu erfüllen hatte.

(8) Für Motoren der Klassen RLL oder RLR können die Mitgliedstaaten das Inver-

²¹ Richtlinie 2014/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für Geräte und Schutzsysteme zur bestimmungsgemäßen Verwendung in explosionsgefährdeten Bereichen (ABl. L 96 vom 29.3.2014, S. 309).

PRÄVENTIVE
RECHTSBERATUNG
SEIT 26 JAHREN!



SOFTWARE MIT INHALTEN AUS EINER HAND!

Die rechtliche Vorsorgeuntersuchung für Unternehmen.

Nutzen Sie unsere gespeicherten **Erfahrungen aus 26 Jahren Complianceberatung**. Wir vermeiden die Haftung für Organisationsverschulden von Führungskräften. Sie müssen organisatorisch dafür sorgen, dass sie sich selbst und dass sich alle Mitarbeiter des Unternehmens legal verhalten. Dazu lassen sich alle Risiken und Pflichten eines Unternehmens mit unserem System ermitteln, delegieren, monatlich aktualisieren, erfüllen, kontrollieren, digital speichern und für alle jederzeit verfügbar halten. Die Verantwortlichen können digital abfragen, wer, welche Pflicht, an welchem Betriebsteil, wie zu erfüllen hat. Führungskräfte können auf einer Oberaufsichtsmaske mit einem Blick kontrollieren, ob alle Pflichten im Unternehmen erfüllt sind. **Systematisch senken wir den Complianceaufwand durch Standardisierung um 60 %**. Sachverhalte im Unternehmen wiederholen sich, verursachen gleiche Risiken und lösen gleiche Rechtspflichten zur Risikoabwehr aus. Rechtspflichten werden nur einmal geprüft, verlinkt, gespeichert

und immer wieder mehrfach genutzt. Wir sind Rechtsanwälte mit eigenen Informatikern und bieten eine Softwarelösung mit Inhalten und präventiver Rechtsberatung aus einer Hand. Auf Anregungen aus den Unternehmen passen unsere EDV-Spezialisten die Software unseres Compliance-Management-Systems an. Der aktuelle Inhalt unserer Datenbank: 18.000 Rechtsvorschriften von EU, Bund, Ländern und Berufsgenossenschaften, 7.500 Gerichtsurteile, standardisierte Pflichtenkataloge für 45 Branchen und 57.000 vorformulierte Betriebspflichten. **44.000 Unternehmensrisiken sind mit 59.000 Rechtspflichten drei Millionen Mal verlinkt und gespeichert**. Auf die Inhalte kommt es an. Je umfangreicher die Datenbank umso geringer ist das Risiko eine Unternehmenspflicht zu übersehen.

Weitere Informationen unter:
www.rack-rechtsanwaelte.de



kehrbringen von Motoren, die den neuesten anwendbaren Emissionsgrenzwerten gemäß den einschlägigen, am 5. Oktober 2016 geltenden Rechtsvorschriften entsprechen, genehmigen, sofern

- a) diese Motoren Teil eines Projekts sind, das sich am 6. Oktober 2016 in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium im Sinne der Richtlinie 2008/57/EG befindet, und
- b) die Verwendung von Motoren, die den geltenden Emissionsgrenzwerten gemäß Anhang II Tabellen II.7 oder II.8 entsprechen, unverhältnismäßige Kosten mit sich bringen wird.

Bis zum 17. September 2017 übermittelt jeder Mitgliedstaat der Kommission eine Aufstellung etwaiger derartiger Projekte.

(9) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 55 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen mit den detaillierten technischen Spezifikationen und Bedingungen für

- a) den Fall, dass ein Hersteller einen Motor gesondert von seinem Abgasnachbehandlungssystem an einen Originalgerätehersteller liefert, wie in Absatz 3 angeführt;
- b) das vorübergehende Inverkehrbringen von Motoren, für die keine EU-Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung erteilt wurde, für die Zwecke der praktischen Erprobung, wie in Absatz 4 angeführt;
- c) die Gewährung der EU-Typgenehmigung und die Genehmigung des Inverkehrbringens von Motoren, die die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel für Motoren mit besonderer Zweckbestimmung in Anhang VI erfüllen, wie in den Absätzen 5 und 6 angeführt.

Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 erlassen.

Artikel 35 Ausnahmen für neue Techniken oder neue Konzepte

(1) Ein Hersteller kann eine EU-Typgenehmigung für einen Motortyp oder eine Motorenfamilie beantragen, bei dem oder bei der neue Techniken oder neue Konzepte verwirklicht sind, und der oder die wegen dieser neuen Techniken oder neuen Konzepte mit einer oder mehreren Anforderungen dieser Verordnung unvereinbar ist.

(2) Die Genehmigungsbehörde erteilt die EU-Typgenehmigung nach Absatz 1, wenn

alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) In dem Antrag wird dargelegt, weshalb die in dem Motor oder der Motorenfamilie verwirklichten neuen Techniken oder neuen Konzepte mit einer oder mehreren Anforderungen dieser Verordnung unvereinbar sind;
- b) in dem Antrag werden die Auswirkungen der neuen Techniken oder der neuen Konzepte auf die Umwelt sowie die Maßnahmen beschrieben, durch die sichergestellt wird, dass der Umweltschutz mindestens in dem gleichen Maße gewährleistet ist wie durch die Anforderungen dieser Verordnung, von denen eine Ausnahme beantragt wird;
- c) es werden eine Beschreibung der durchgeführten Prüfungen sowie deren Ergebnisse vorgelegt, die nachweisen, dass die Bedingung gemäß Buchstabe b erfüllt ist.

(3) Für die Erteilung der EU-Typgenehmigung gemäß Absatz 1 ist eine Autorisierung der Kommission erforderlich.

Gegebenenfalls wird in der Autorisierung der Kommission angegeben, ob die Autorisierung in irgendeiner Weise beschränkt ist.

Die Autorisierung wird im Wege eines Durchführungsrechtsakts erteilt.

(4) Während die Entscheidung der Kommission über die Autorisierung gemäß Absatz 3 aussteht, darf die Genehmigungsbehörde eine vorläufige EU-Typgenehmigung erteilen, die

- a) nur auf dem Gebiet des jeweiligen Mitgliedstaats und
- b) nur für einen Motortyp oder für eine Motorenfamilie, für den/die die Ausnahme beantragt wurde, gültig ist und
- c) deren Gültigkeitsdauer mindestens 36 Monate beträgt.

Wird eine vorläufige EU-Typgenehmigung erteilt, so setzt die Genehmigungsbehörde die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten umgehend hiervon in Kenntnis, indem sie ihnen ein Dossier mit den in Absatz 2 genannten Unterlagen übermittelt.

Der vorläufige Charakter und die räumlich begrenzte Gültigkeit dieser vorläufigen EU-Typgenehmigung sind aus dem Kopf des EU-Typgenehmigungsbogens und aus dem Kopf der entsprechenden Übereinstimmungserklärung ersichtlich.

(5) Beschließt eine Genehmigungsbehörde, die in Absatz 4 genannte vorläufige EU-Typgenehmigung in ihrem Hoheitsgebiet anzuerkennen, so teilt sie dies der betreffenden Genehmigungsbehörde und der Kommission schriftlich mit.

(6) Beschließt die Kommission, die in Absatz 3 genannte Autorisierung nicht zu erteilen, so teilt die Genehmigungsbehörde dem Inhaber der vorläufigen EU-Typgenehmigung nach Absatz 4 unverzüglich mit, dass die vorläufige EU-Typgenehmigung sechs Monate nach dem Tag des Beschlusses der Kommission über die Versagung aufgehoben wird.

Ungeachtet des Beschlusses der Kommission, die Autorisierung nach Absatz 3 nicht zu erteilen, dürfen Motoren, die in Übereinstimmung mit der vorläufigen EU-Typgenehmigung vor deren Ungültigwerden hergestellt wurden, jedoch in jedem Mitgliedstaat, dessen zuständigen Behörden die vorläufige EU-Typgenehmigung anerkannt haben, in Verkehr gebracht werden.

(7) Die in den Absatz 4 Unterabsatz 2 und Absatz 5 genannten Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die sachdienlichen Angaben auf das IMI hochgeladen wurden.

(8) Die Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten die in Absatz 3 dieses Artikels genannte Autorisierung erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassen.

(9) Die Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten die harmonisierten Muster des EU-Typgenehmigungsbogens und der Übereinstimmungserklärung, die in Absatz 4 dieses Artikels genannt sind, einschließlich der dazu gehörenden vorgeschriebenen wesentlichen Angaben, erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassen.

Artikel 36 Anschließende Anpassung der delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte

(1) Autorisiert die Kommission die Genehmigung einer Ausnahme gemäß Artikel 35, so unternimmt sie unverzüglich die notwendigen Schritte, um die betreffenden delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte an den technischen Fortschritt anzupassen.

Betrifft die nach Artikel 35 autorisierte Ausnahme einen Umstand, der durch eine UNECE-Regelung geregelt ist, so unterbreitet die Kommission einen Vorschlag zur Änderung dieser Regelung gemäß dem Verfahren des Geänderten Übereinkommens von 1958.

(2) Sobald die einschlägigen delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte gemäß Absatz 1 geändert sind, hebt die Kommission alle mit dem Beschluss zur Er-

laubnis der Ausnahme erlassenen Beschränkungen auf.

Wurden die notwendigen Schritte zur Anpassung der delegierten Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte nicht unternommen, so kann die Kommission auf Antrag des Mitgliedstaats, der die vorläufige EU-Typgenehmigung erteilt hat, im Wege eines Beschlusses in Form eines nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassenen Durchführungsrechtsakts diesen Mitgliedstaat autorisieren, die Gültigkeitsdauer der EU-Typgenehmigung zu verlängern.

Kapitel IX - Produktionsberichterstattung und Überprüfung

Artikel 37 Pflichten der Hersteller bezüglich der Produktionsberichterstattung

(1) Der Hersteller legt der Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, eine Liste vor, in der für jeden Motortyp und jede Motoren-Unterklasse die Anzahl der Motoren angegeben ist, die in Übereinstimmung mit dieser Verordnung und mit der EU-Typgenehmigung seit dem letzten Produktionsbericht oder seit dem Zeitpunkt, zu dem die Vorschriften dieser Verordnung erstmalig anwendbar wurden, hergestellt wurden.

Die Vorlage dieser Liste erfolgt

- a) binnen 45 Tagen nach Ablauf jedes Kalenderjahres,
- b) unmittelbar nach jedem der in Anhang III genannten Zeitpunkten für das Inverkehrbringen von Motoren und
- c) bis zu jedem anderen von der Genehmigungsbehörde festgelegten Zeitpunkt.

(2) Auf der in Absatz 1 genannten Liste ist anzugeben, wie die Identifizierungsnummern den entsprechenden Motortypen oder Motorenfamilien und den EU-Typgenehmigungsnummern zuzuordnen sind, sofern die Zuordnungen nicht durch das Motorkodierungssystem gekennzeichnet sind.

(3) Auf der in Absatz 1 genannten Liste ist jeder Fall anzugeben, in dem ein Hersteller die Herstellung eines genehmigten Motortyps oder einer genehmigten Motorenfamilie eingestellt hat.

(4) Der Hersteller hält eine Kopie der in Absatz 1 genannten Liste während eines Mindestzeitraums von 20 Jahren nach dem Ende der Gültigkeit der betreffenden EU-Typgenehmigung bereit.

(5) Der Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten das Format der in

Absatz 1 genannten Liste festlegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassen.

Artikel 38 Überprüfungsmaßnahmen

(1) Die Genehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats, die eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, ergreift die Maßnahmen, die notwendig sind, um - erforderlichenfalls in Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten - sicherzustellen, dass die Identifizierungsnummern, die zu dieser EU-Typgenehmigung gehören, den Motorenherstellern korrekt zugeordnet sind und durch diese ordnungsgemäß verwendet werden, bevor der typgenehmigte Motor in Verkehr gebracht oder auf dem Markt bereitgestellt wird.

(2) Eine zusätzliche Überprüfung der Identifizierungsnummern kann in Verbindung mit der Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion gemäß Artikel 26 durchgeführt werden.

(3) Bezüglich der Überprüfung der Identifizierungsnummern stellen der Hersteller oder seine Bevollmächtigten der zuständigen Genehmigungsbehörde ohne Verzögerung auf Anforderung alle erforderlichen Informationen über die Abnehmer des Herstellers sowie die Identifizierungsnummern der Motoren zur Verfügung, die gemäß Artikel 37 als hergestellt gemeldet worden sind. Werden Motoren einem Originalgeräthehersteller zur Verfügung gestellt, so sind keine zusätzlichen Informationen von dem Hersteller erforderlich.

(4) Ist ein Hersteller nicht in der Lage, auf Ersuchen der Genehmigungsbehörde die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Kennzeichnungsanforderungen darzustellen, so kann die Genehmigungsbehörde die EU-Typgenehmigung für den betreffenden Motortyp oder die betreffende Motorenfamilie widerrufen. Die Genehmigungsbehörden unterrichten sich gegenseitig gemäß Artikel 22 Absatz 5 binnen einem Monat über jeden Entzug einer EU-Typgenehmigung und die Gründe hierfür.

Kapitel X - Schutzklauseln

Artikel 39 Motoren, die nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmen

(1) Stimmen Motoren, die mit einer gesetzlich vorgeschriebenen Kennzeichnung und gegebenenfalls mit einer Übereinstimmungserklärung versehen sind, nicht mit dem genehmigten Motortyp oder der genehmigten Motorenfamilie überein, so ergreift die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, die notwendigen

PRÄVENTIVE
RECHTSBERATUNG
SEIT 26 JAHREN!



SOFTWARE MIT INHALTEN AUS EINER HAND!

Die rechtliche Vorsorgeuntersuchung für Unternehmen.

Nutzen Sie unsere gespeicherten **Erfahrungen aus 26 Jahren Complianceberatung**. Wir vermeiden die Haftung für Organisationsverschulden von Führungskräften. Sie müssen organisatorisch dafür sorgen, dass sie sich selbst und dass sich alle Mitarbeiter des Unternehmens legal verhalten. Dazu lassen sich alle Risiken und Pflichten eines Unternehmens mit unserem System ermitteln, delegieren, monatlich aktualisieren, erfüllen, kontrollieren, digital speichern und für alle jederzeit verfügbar halten. Die Verantwortlichen können digital abfragen, wer, welche Pflicht, an welchem Betriebsteil, wie zu erfüllen hat. Führungskräfte können auf einer Oberaufsichtsmaske mit einem Blick kontrollieren, ob alle Pflichten im Unternehmen erfüllt sind. **Systematisch senken wir den Complianceaufwand durch Standardisierung um 60 %**. Sachverhalte im Unternehmen wiederholen sich, verursachen gleiche Risiken und lösen gleiche Rechtspflichten zur Risikoabwehr aus. Rechtspflichten werden nur einmal geprüft, verlinkt, gespeichert

und immer wieder mehrfach genutzt. Wir sind Rechtsanwälte mit eigenen Informatikern und bieten eine Softwarelösung mit Inhalten und präventiver Rechtsberatung aus einer Hand. Auf Anregungen aus den Unternehmen passen unsere EDV-Spezialisten die Software unseres Compliance-Management-Systems an. Der aktuelle Inhalt unserer Datenbank: 18.000 Rechtsvorschriften von EU, Bund, Ländern und Berufsgenossenschaften, 7.500 Gerichtsurteile, standardisierte Pflichtenkataloge für 45 Branchen und 57.000 vorformulierte Betriebspflichten. **44.000 Unternehmensrisiken sind mit 59.000 Rechtspflichten drei Millionen Mal verlinkt und gespeichert**. Auf die Inhalte kommt es an. Je umfangreicher die Datenbank umso geringer ist das Risiko eine Unternehmenspflicht zu übersehen.

Weitere Informationen unter:
www.rack-rechtsanwaelte.de



Maßnahmen, um sicherzustellen, dass in der Produktion befindliche Motoren mit dem jeweils genehmigten Motortyp oder der jeweils genehmigten Motorenfamilie in Übereinstimmung gebracht werden. Dies kann den Entzug der EU-Typgenehmigung einschließen, falls die Abhilfemaßnahmen des Herstellers nicht ausreichen.

Die betreffende Genehmigungsbehörde unterrichtet die Genehmigungsbehörden der übrigen Mitgliedstaaten von den getroffenen Maßnahmen.

(2) Für die Zwecke von Absatz 1 gelten Abweichungen von den Einzelangaben im EU-Typgenehmigungsbogen oder in der Beschreibungsmappe als Nichtübereinstimmung mit dem genehmigten Motortyp oder der genehmigten Motorenfamilie, sofern diese Abweichungen nicht gemäß Kapitel VI autorisiert worden sind.

(3) Weist eine Genehmigungsbehörde nach, dass Motoren, denen gegebenenfalls eine Übereinstimmungserklärung beigelegt ist oder die mit einem Typgenehmigungszeichen aus einem anderen Mitgliedstaat versehen sind, nicht mit dem genehmigten Motortyp oder der genehmigten Motorenfamilie übereinstimmen, so kann sie die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, auffordern, sich zu vergewissern, dass in der Produktion befindliche Motoren weiterhin mit dem jeweils genehmigten Motortyp oder der jeweils genehmigten Motorenfamilie übereinstimmen. Bei Erhalt einer derartigen Aufforderung ergreift die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, möglichst bald, spätestens aber innerhalb von drei Monaten ab dem Datum der Aufforderung die Maßnahmen gemäß Absatz 1.

(4) Die Genehmigungsbehörden unterrichten sich gegenseitig gemäß Artikel 22 Absatz 5 binnen einem Monat über jeden Entzug einer EU-Typgenehmigung und die Gründe hierfür.

(5) Bestreitet die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, die ihr gemeldete Nichtübereinstimmung, so bemühen sich die betroffenen Mitgliedstaaten um die Beilegung des Streitfalls.

Die Genehmigungsbehörde unterrichtet die Kommission laufend, und die Kommission führt erforderlichenfalls geeignete Konsultationen durch, um eine Lösung herbeizuführen.

Artikel 40 Rückruf von Motoren

(1) Ist ein Hersteller, dem eine EU-Typgenehmigung erteilt worden ist, aufgrund des Artikels 20 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 verpflichtet, in Verkehr gebrachte Motoren - unabhängig davon, ob diese Motoren in nicht für den Straßenver-

kehr bestimmten mobilen Maschinen oder Geräten eingebaut sind oder nicht - deswegen zurückzurufen, weil die Motoren ein schwerwiegendes Risiko im Hinblick auf den Umweltschutz oder den Schutz der öffentlichen Gesundheit darstellen, so unterrichtet dieser Hersteller

- a) unverzüglich die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, und
- b) schlägt dieser Genehmigungsbehörde eine Reihe von Abhilfemaßnahmen vor, die geeignet sind, das schwerwiegende Risiko zu beseitigen.

(2) Die Genehmigungsbehörde unterrichtet die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten und die Kommission unverzüglich von den vorgeschlagenen Abhilfemaßnahmen.

Die Genehmigungsbehörden stellen sicher, dass diese Abhilfemaßnahmen in ihren jeweiligen Mitgliedstaaten wirksam umgesetzt werden.

(3) Ist eine Genehmigungsbehörde der Ansicht, dass die Abhilfemaßnahmen nicht ausreichen oder zu langsam umgesetzt wurden, so teilt sie dies umgehend der Genehmigungsbehörde mit, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat.

Wenn der Hersteller daraufhin keine wirksamen Korrekturmaßnahmen vorschlägt und durchführt, ergreift die Genehmigungsbehörde, die die EU-Typgenehmigung erteilt hat, alle erforderlichen Schutzmaßnahmen bis hin zum Entzug der EU-Typgenehmigung.

Im Falle des Entzugs der EU-Typgenehmigung setzt die Genehmigungsbehörde innerhalb eines Monats nach diesem Entzug per Einschreiben oder mit gleichwertigen elektronischen Mitteln den Hersteller, die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten und die Kommission davon in Kenntnis.

Artikel 41 Bekanntgabe von Entscheidungen und Rechtsbehelfe

(1) Entscheidungen der folgenden Art oder mit der folgenden Zielsetzung sind zu begründen:

- a) die aufgrund dieser Verordnung getroffen werden,
- b) mit denen eine EU-Typgenehmigung verweigert oder entzogen wird,
- c) die den Rückruf eines Motors vom Markt erfordern,
- d) mit denen das Inverkehrbringen eines Motors verboten, beschränkt oder behindert wird oder

- e) mit denen das Inverkehrbringen einer/eines nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine oder Geräts, in die oder in das ein vom Geltungsbereich dieser Verordnung erfasster Motor eingebaut ist, verboten, beschränkt oder behindert wird.

(2) Die Genehmigungsbehörden unterrichten den Beteiligten über

- a) jede Entscheidung gemäß Absatz 1
- b) die in dem betreffenden Mitgliedstaat nach geltendem Recht vorgesehenen Rechtsbehelfe und über die geltenden Rechtsbehelfsfristen.

Kapitel XI - Internationale Regelungen und Bereitstellung technischer Informationen

Artikel 42 Anerkennung gleichwertiger Typgenehmigungen für Motoren

(1) Die Union kann im Rahmen multilateraler oder bilateraler Übereinkünfte zwischen der Union und Drittländern die Gleichwertigkeit von Verfahren, die durch internationale Regelungen oder Regelungen von Drittländern festgelegt sind, mit den Bedingungen und Bestimmungen für die EU-Typgenehmigung von Motoren anerkennen, die durch diese Verordnung festgelegt sind.

(2) Erteilte Typgenehmigungen und gesetzlich vorgeschriebene Kennzeichnungen, die UNECE-Regelungen oder deren Änderungen entsprechen, denen - wie in dem in Absatz 4 Buchstabe a genannten delegierten Rechtsakt dargelegt - die Union zugestimmt hat oder denen die Union beigetreten ist, werden als der gemäß dieser Verordnung erteilten EU- Typgenehmigungen und der gesetzlich vorgeschriebenen Kennzeichnungen gleichwertig anerkannt.

(3) Aufgrund von Rechtsakten der Union erteilte EU-Typgenehmigungen - wie in dem in Absatz 4 Buchstabe b genannten delegierten Rechtsakt aufgeführt - werden als gleichwertig mit den gemäß dieser Verordnung erteilten EU- Typgenehmigungen anerkannt.

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 55 delegierte Rechtsakte zu erlassen, mit denen diese Verordnung ergänzt wird, indem Folgendes festgelegt wird:

- a) die Liste der UNECE-Regelungen oder deren Änderungen, einschließlich aller darin festgelegten Anforderungen in Bezug auf ihre Anwendung, denen die Union zugestimmt hat oder denen die Union beigetreten ist und die für

die EU-Typgenehmigung von Motortypen und Motorenfamilien gelten, die in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte eingebaut werden sollen;

- b) die Liste der Rechtsakte der Union, gemäß denen EU-Typgenehmigungen erteilt werden, einschließlich aller darin festgelegten Anforderungen in Bezug auf ihre Anwendung.

Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 erlassen.

Artikel 43 Informationen und Anweisungen für die Originalgerätehersteller und die Endnutzer

(1) Ein Hersteller darf Originalgeräteherstellern und Endnutzern keine technischen Informationen über die Einzelangaben, die in dieser Verordnung vorgesehen sind, liefern, welche von den Einzelangaben abweichen, die die Genehmigungsbehörde genehmigt hat.

(2) Der Hersteller stellt Originalgeräteherstellern alle sachdienlichen Informationen und Anweisungen zur Verfügung, die für den korrekten Einbau eines Motors in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen oder Geräte erforderlich sind, einschließlich einer Beschreibung aller besonderen Bedingungen oder Einschränkungen im Zusammenhang mit dem Einbau oder dem Betrieb des Motors.

(3) Die Hersteller stellen Originalgeräteherstellern alle sachdienlichen Informationen und Anweisungen für den Endnutzer zur Verfügung, einschließlich einer Beschreibung aller besonderen Bedingungen oder Einschränkungen im Zusammenhang mit dem Betrieb des Motors.

(4) Die Hersteller teilen den Originalgeräteherstellern den Wert der Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) mit, der während des EU-Typgenehmigungsverfahrens ermittelt wurde, und weisen die Originalgerätehersteller an, diese Angabe zusammen mit Erläuterungen zu den Prüfbedingungen dem Endnutzer der/des nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschine/Geräts mitzuteilen, in die bzw. das der Motor eingebaut werden soll.

(5) Der Kommission wird die Befugnis erteilt, gemäß Artikel 55 delegierte Rechtsakte zu erlassen, mit denen diese Verordnung ergänzt wird, indem die in den Absätzen 2, 3 und 4 dieses Artikels genannten Informationen und Anweisungen im Einzelnen festgelegt werden. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 erlassen.

Artikel 44 Daten- und Informationsaustausch über das IMI

(1) Der Austausch von Daten und Informationen im Zusammenhang mit EU-Typgenehmigungen zwischen nationalen Behörden oder zwischen nationalen Behörden und der Kommission im Rahmen dieser Verordnung erfolgt elektronisch über das IMI.

(2) Alle relevanten Informationen für EU-Typgenehmigungen, die gemäß dieser Verordnung erteilt werden, werden zentral gespeichert und den nationalen Behörden sowie der Kommission über das IMI zugänglich gemacht.

(3) Die Kommission stellt sicher, dass das IMI ebenfalls

- a) den Austausch von Daten und Informationen zwischen Herstellern oder technischen Diensten auf der einen Seite und nationalen Behörden oder der Kommission auf der anderen Seite ermöglicht;
- b) den öffentlichen Zugang zu bestimmten Daten und Informationen gewährt, die die Ergebnisse von Typgenehmigungen und die Ergebnisse der Überwachung von Motoren im Betrieb betreffen;
- c) - soweit angemessen sowie technisch und wirtschaftlich durchführbar und im Einvernehmen mit den betroffenen Mitgliedstaaten - Einrichtungen für die automatische Übertragung von Daten zwischen bestehenden nationalen Datenbanken und dem IMI vorsieht.

(4) Diese Nutzungen des IMI gemäß Absatz 3 sind fakultativ.

(5) Der Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, die die einzelnen technischen Anforderungen und Verfahren festlegen, die für die Verbindung des IMI mit den in Absatz 3 Buchstabe c dieses Artikels genannten bestehenden nationalen Datenbanken erforderlich sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden bis zum 31. Dezember 2016 nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 56 Absatz 2 erlassen.

Kapitel XII Benennung und Notifizierung von technischen Diensten

Artikel 45 Anforderungen für technische Dienste

(1) Ein technischer Dienst ist gemäß Artikel 47 von der Genehmigungsbehörde zu benennen und hat die Anforderungen der Absätze 2 bis 9 dieses Artikels zu erfüllen.

(2) Ein technischer Dienst wird nach dem nationalen Recht eines Mitgliedstaats gegründet und ist mit Rechtspersönlichkeit ausgestattet.

(3) Bei dem technischen Dienst muss es sich um einen unabhängigen Dritten han-

PRÄVENTIVE
RECHTSBERATUNG
SEIT 26 JAHREN!



SOFTWARE MIT INHALTEN AUS EINER HAND!

Die rechtliche Vorsorgeuntersuchung für Unternehmen.

Nutzen Sie unsere gespeicherten **Erfahrungen aus 26 Jahren Complianceberatung**. Wir vermeiden die Haftung für Organisationsverschulden von Führungskräften. Sie müssen organisatorisch dafür sorgen, dass sie sich selbst und dass sich alle Mitarbeiter des Unternehmens legal verhalten. Dazu lassen sich alle Risiken und Pflichten eines Unternehmens mit unserem System ermitteln, delegieren, monatlich aktualisieren, erfüllen, kontrollieren, digital speichern und für alle jederzeit verfügbar halten. Die Verantwortlichen können digital abfragen, wer, welche Pflicht, an welchem Betriebsteil, wie zu erfüllen hat. Führungskräfte können auf einer Oberaufsichtsmaske mit einem Blick kontrollieren, ob alle Pflichten im Unternehmen erfüllt sind. **Systematisch senken wir den Complianceaufwand durch Standardisierung um 60 %**. Sachverhalte im Unternehmen wiederholen sich, verursachen gleiche Risiken und lösen gleiche Rechtspflichten zur Risikoabwehr aus. Rechtspflichten werden nur einmal geprüft, verlinkt, gespei-

chert und immer wieder mehrfach genutzt. Wir sind Rechtsanwälte mit eigenen Informatikern und bieten eine Softwarelösung mit Inhalten und präventiver Rechtsberatung aus einer Hand. Auf Anregungen aus den Unternehmen passen unsere EDV-Spezialisten die Software unseres Compliance-Management-Systems an. Der aktuelle Inhalt unserer Datenbank: 18.000 Rechtsvorschriften von EU, Bund, Ländern und Berufsgenossenschaften, 7.500 Gerichtsurteile, standardisierte Pflichtenkataloge für 45 Branchen und 57.000 vorformulierte Betriebspflichten. **44.000 Unternehmensrisiken sind mit 59.000 Rechtspflichten drei Millionen Mal verlinkt und gespeichert**. Auf die Inhalte kommt es an. Je umfangreicher die Datenbank umso geringer ist das Risiko eine Unternehmenspflicht zu übersehen.

Weitere Informationen unter:
www.rack-rechtsanwaelte.de



deln, der mit dem Prozess der Konstruktion, der Herstellung, Lieferung oder Wartung der Motoren, die er bewertet, in keinerlei Verbindung steht.

Eine Stelle, die einem Wirtschaftsverband oder einem Fachverband angehört und die solche Motoren bewertet, prüft oder kontrolliert, an deren Entwurf, Herstellung, Bereitstellung, Montage, Einbau, Gebrauch oder Wartung Unternehmen beteiligt sind, die von diesem Verband vertreten werden, kann unter der Bedingung, dass ihre Unabhängigkeit sowie die Abwesenheit jedweder Interessenkonflikte nachgewiesen ist, als Stelle gelten, die die Anforderungen von Unterabsatz 1 erfüllt.

(4) Der technische Dienst, einschließlich seiner obersten Leitungsebene und der Mitarbeiter, der für die Erfüllung von Tätigkeiten, für die der technische Dienst gemäß Artikel 47 Absatz 1 benannt ist, zuständig ist, darf weder Konstrukteur, Hersteller, Lieferant, Monteur noch Wartungsbetrieb der von ihm zu bewertenden Motoren sein und darf auch nicht an diesen Tätigkeiten beteiligte Parteien vertreten. Diese Einschränkung schließt nicht die Verwendung der in Absatz 3 dieses Artikels genannten und bereits einer Bewertung unterzogenen Motoren aus, die für die Tätigkeit des technischen Dienstes nötig sind, oder die Verwendung solcher Motoren zum persönlichen Gebrauch.

Der technische Dienst gewährleistet, dass die Tätigkeiten seiner Zweigunternehmen oder Unterauftragnehmer die Vertraulichkeit, Objektivität oder Unparteilichkeit der Tätigkeitskategorien, für die er benannt wurde, nicht beeinträchtigen.

(5) Der technische Dienst führt die Tätigkeitskategorien, für die er benannt wurde, mit der größtmöglichen beruflichen Sorgfalt und der vorauszusetzenden fachlichen Kompetenz in dem betreffenden Bereich durch; seine Mitarbeiter dürfen keinerlei Druck oder Einflussnahme, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, die sich auf ihre Beurteilung oder die Ergebnisse ihrer Bewertungsarbeit auswirken könnte, vor allem keinem Druck und keiner Einflussnahme, die von Personen oder Personengruppen ausgehen, die ein Interesse am Ergebnis dieser Tätigkeiten haben.

(6) Der technische Dienst muss der ihn benennenden Genehmigungsbehörde nachweisen, dass er in der Lage ist, alle Tätigkeitskategorien, für die er gemäß Artikel 47 Absatz 1 benannt werden möchte, durchzuführen, indem er gewährleistet, dass er über Folgendes verfügt:

- a) entsprechend qualifizierte und ausgebildete Mitarbeiter mit der erforderlichen Fachkenntnis sowie ausreichender einschlägiger Erfahrung, um die Aufgaben zu erfüllen;

- b) Beschreibungen der Verfahren, die für die Tätigkeitskategorien, für die er benannt werden soll, maßgeblich sind, um hierdurch die Transparenz und die Wiederholbarkeit dieser Verfahren sicherzustellen;
- c) Verfahren zur Durchführung der Tätigkeitskategorien, für die er benannt werden soll, unter gebührender Berücksichtigung des Grads an Komplexität der jeweiligen Technik des jeweiligen Motors und der Tatsache, ob der Motor in einer Massenfertigung oder Serienproduktion hergestellt wird, und
- d) erforderliche Mittel zur angemessenen Durchführung der Aufgaben, die mit den Tätigkeitskategorien, für die er benannt werden soll, verbunden sind, und Zugang zu allen benötigten Ausrüstungen oder Einrichtungen.

(7) Der technische Dienst einschließlich seiner obersten Leitungsebene und seines Bewertungspersonals ist unparteilich und darf keine Tätigkeit ausüben, die seine Unabhängigkeit bei der Beurteilung oder seine Integrität im Zusammenhang mit den Tätigkeitskategorien, für die der technische Dienst benannt wurde, beeinträchtigen könnte.

(8) Der technische Dienst schließt eine Haftpflichtversicherung ab, die seine Tätigkeiten abdeckt, sofern die Haftpflicht nicht aufgrund der nationalen Rechtsvorschriften vom Mitgliedstaat übernommen wird oder der Mitgliedstaat selbst unmittelbar für die Bewertung verantwortlich ist.

(9) Informationen, welche das Personal eines technischen Dienstes bei der Durchführung seiner Aufgaben gemäß dieser Verordnung oder einer nationalen Durchführungsvorschrift dazu erhält, fallen unter die berufliche Schweigepflicht.

Bei der Weitergabe von Informationen an die benennende Genehmigungsbehörde oder wenn eine Informationsweitergabe von Unionsrecht oder nationalem Recht verlangt wird, ist das Personal eines technischen Dienstes nicht an die in Unterabsatz 1 genannte Pflicht gebunden.

Eigentumsrechte werden geschützt.

Artikel 46 Zweigunternehmen von technischen Diensten und Vergabe von Unteraufträgen

(1) Der technische Dienst darf nur mit Zustimmung der benennenden Genehmigungsbehörde bestimmte Aufgaben im Zusammenhang mit den Kategorien der Tätigkeiten, für die er gemäß Artikel 47 Absatz 1 benannt wurde, an einen Unterauftragnehmer vergeben oder von einem Zweigunternehmen durchführen lassen.

In diesem Fall stellt der technische Dienst sicher, dass der Unterauftragnehmer oder das Zweigunternehmen die Anforderungen von Artikel 45 erfüllt, und unterrichtet die benennende Genehmigungsbehörde entsprechend.

(2) Der technische Dienst trägt die volle Verantwortung für die Arbeiten, die von seinen Unterauftragnehmern oder Zweigunternehmen ausgeführt werden, unabhängig von dem Ort ihrer Niederlassung.

(3) Der technische Dienst hält die einschlägigen Unterlagen über die Bewertung der Qualifikation des Unterauftragnehmers oder des Zweigunternehmens und die von ihnen ausgeführten Aufgaben für die benennende Genehmigungsbehörde bereit.

Artikel 47 Benennung von technischen Diensten

(1) Genehmigungsbehörden benennen technische Dienste entsprechend ihrer Zuständigkeitsbereiche für eine oder mehrere der folgenden Tätigkeitskategorien:

- a) Kategorie A: Durchführung von Prüfungen, die in dieser Verordnung genannt sind, in den eigenen Einrichtungen des betreffenden technischen Dienstes;
- b) Kategorie B: Beaufsichtigung von Prüfungen, die in dieser Verordnung genannt sind und in Einrichtungen des Herstellers oder eines Dritten durchgeführt werden;
- c) Kategorie C: regelmäßige Bewertung und Überwachung der Verfahren des Herstellers zur Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion;
- d) Kategorie D: Beaufsichtigung und Durchführung der Prüfungen oder Kontrollen zur Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion.

(2) Eine Genehmigungsbehörde darf für eine oder mehrere der in Absatz 1 genannten Tätigkeitskategorien als technischer Dienst tätig werden.

(3) Technische Dienste eines Drittlandes, bei denen es sich nicht um nach diesem Artikel benannte Dienste handelt, dürfen gemäß Artikel 50 notifiziert werden, sofern die Anerkennung technischer Dienste durch ein zwischen der Union und dem betreffenden Drittland abgeschlossenes bilaterales Abkommen geregelt ist.

Ein gemäß Artikel 45 Absatz 2 gegründeter technischer Dienst kann jedoch Zweigunternehmen in Drittländern einrichten, sofern diese Zweigunternehmen direkt von diesem technischen Dienst verwaltet und überwacht werden.

Artikel 48 Verfahren für Leistungsnormen und die Bewertung technischer Dienste

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 55 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung zu ergänzen, indem sie Folgendes festlegt:

- a) die Normen, die die technischen Dienste einzuhalten haben, und
- b) das Verfahren für die Bewertung der technischen Dienste einschließlich des dazugehörigen Bewertungsberichts gemäß Artikel 49.

Artikel 49 Bewertung der Fähigkeiten technischer Dienste

(1) Die benennende Genehmigungsbehörde erstellt einen Bewertungsbericht als Nachweis dafür, dass der bewertete technische Dienst auf seine Einhaltung dieser Verordnung und der gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte bewertet wurde. Diese Bewertung kann eine von einer nationalen Akkreditierungsstelle erstellte Akkreditierungsbescheinigung beinhalten, in der bescheinigt wird, dass der technische Dienst die Anforderungen dieser Verordnung erfüllt.

Die Bewertung, auf die sich der Bewertungsbericht stützt, wird gemäß den Bestimmungen durchgeführt, die in einem gemäß Artikel 48 erlassenen delegierten Rechtsakt festgelegt werden.

(2) Die benennende Genehmigungsbehörde überprüft den Bewertungsbericht mindestens einmal alle drei Jahre.

(3) Die benennende Genehmigungsbehörde übermittelt der Kommission auf deren Anforderung den Bewertungsbericht. Basiert die Bewertung nicht auf einer Akkreditierungsbescheinigung, die von einer nationalen Akkreditierungsstelle ausgestellt wurde, so legt die benennende Genehmigungsbehörde der Kommission die Unterlagen vor, die Folgendes belegen:

- a) die Kompetenz des technischen Dienstes,
- b) die Vereinbarungen, die getroffen wurden, um sicherzustellen, dass der technische Dienst regelmäßig von der benennenden Genehmigungsbehörde überwacht wird, und
- c) dass der technische Dienst den Anforderungen dieser Verordnung und der gemäß ihr erlassenen delegierten Rechtsakte genügt.

(4) Eine Genehmigungsbehörde, die gemäß Artikel 47 Absatz 2 als technischer Dienst tätig werden will, weist die Einhaltung der Vorschriften anhand einer Bewer-

tung nach, die von Bewertern durchgeführt wird, die in keinerlei Verbindung mit der bewerteten Tätigkeit stehen. Diese Bewerber können derselben Organisation angehören, sofern sie in verwaltungstechnischer Hinsicht von dem Personal, das die bewertete Tätigkeit durchführt, getrennt sind.

Artikel 50 Notifizierungsverfahren

(1) Für jeden von ihnen benannten technischen Dienst notifizieren die Mitgliedstaaten der Kommission:

- a) den Namen des technischen Dienstes,
- b) die Anschrift, einschließlich der elektronischen Anschrift,
- c) die zuständigen Personen,
- d) die Tätigkeitskategorien und
- e) jede Modifikation der nach Artikel 47 vorgesehenen Benennung.

(2) Ein technischer Dienst darf die Tätigkeiten gemäß Artikel 47 Absatz 1 für die benennende Genehmigungsbehörde nur dann durchführen, wenn dieser technische Dienst der Kommission zuvor gemäß Absatz 1 dieses Artikels notifiziert wurde.

(3) Ein und derselbe technische Dienst kann ungeachtet der Kategorie(n) der Tätigkeiten, die er nach Artikel 47 Absatz 1 durchführen wird, von mehreren benennenden Genehmigungsbehörden benannt und von den Mitgliedstaaten dieser benennenden Genehmigungsbehörden notifiziert werden.

(4) Ist es in Anwendung eines delegierten Rechtsakts erforderlich, eine bestimmte Organisation oder zuständige Stelle, deren Tätigkeit nicht in Artikel 47 Absatz 1 erfasst ist, aufgrund des betreffenden Rechtsakts zu benennen, so notifizieren ihn die betreffenden Mitgliedstaaten gemäß diesem Artikel.

(5) Die Kommission veröffentlicht auf ihrer Internetseite die Liste der nach diesem Artikel notifizierten technischen Dienste mit den dazugehörigen Angaben.

Artikel 51 Änderungen der Benennungen

(1) Stellt eine benennende Genehmigungsbehörde fest oder wird sie davon unterrichtet, dass ein technischer Dienst die in dieser Verordnung genannten Anforderungen nicht mehr erfüllt oder dass er seinen Pflichten nicht nachkommt, so muss sie abhängig von dem Ausmaß, in dem diesen Anforderungen nicht genügt oder diesen Pflichten nicht nachgekommen wurde, gegebenenfalls die Benennung einschränken, aussetzen oder widerrufen.

PRÄVENTIVE
RECHTSBERATUNG
SEIT 26 JAHREN!



SOFTWARE MIT INHALTEN AUS EINER HAND!

Die rechtliche Vorsorgeuntersuchung für Unternehmen.

Nutzen Sie unsere gespeicherten **Erfahrungen aus 26 Jahren Complianceberatung**. Wir vermeiden die Haftung für Organisationsverschulden von Führungskräften. Sie müssen organisatorisch dafür sorgen, dass sie sich selbst und dass sich alle Mitarbeiter des Unternehmens legal verhalten. Dazu lassen sich alle Risiken und Pflichten eines Unternehmens mit unserem System ermitteln, delegieren, monatlich aktualisieren, erfüllen, kontrollieren, digital speichern und für alle jederzeit verfügbar halten. Die Verantwortlichen können digital abfragen, wer, welche Pflicht, an welchem Betriebsteil, wie zu erfüllen hat. Führungskräfte können auf einer Oberaufsichtsmaske mit einem Blick kontrollieren, ob alle Pflichten im Unternehmen erfüllt sind. **Systematisch senken wir den Complianceaufwand durch Standardisierung um 60 %**. Sachverhalte im Unternehmen wiederholen sich, verursachen gleiche Risiken und lösen gleiche Rechtspflichten zur Risikoabwehr aus. Rechtspflichten werden nur einmal geprüft, verlinkt, gespei-

chert und immer wieder mehrfach genutzt. Wir sind Rechtsanwälte mit eigenen Informatikern und bieten eine Softwarelösung mit Inhalten und präventiver Rechtsberatung aus einer Hand. Auf Anregungen aus den Unternehmen passen unsere EDV-Spezialisten die Software unseres Compliance-Management-Systems an. Der aktuelle Inhalt unserer Datenbank: 18.000 Rechtsvorschriften von EU, Bund, Ländern und Berufsgenossenschaften, 7.500 Gerichtsurteile, standardisierte Pflichtenkataloge für 45 Branchen und 57.000 vorformulierte Betriebspflichten. **44.000 Unternehmensrisiken sind mit 59.000 Rechtspflichten drei Millionen Mal verlinkt und gespeichert**. Auf die Inhalte kommt es an. Je umfangreicher die Datenbank umso geringer ist das Risiko eine Unternehmenspflicht zu übersehen.

Weitere Informationen unter:
www.rack-rechtsanwaelte.de



Der Mitgliedstaat, der diesen technischen Dienst der Kommission gemäß Artikel 50 Absatz 1 notifiziert hat, unterrichtet die Kommission unverzüglich von Einschränkungen, Aussetzungen oder Widerrufen.

Die Kommission ändert die in Artikel 50 Absatz 5 genannten veröffentlichten Informationen entsprechend ab.

(2) Wird die Benennung nach Absatz 1 eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen oder stellt der technische Dienst seine Tätigkeit ein, so trifft die benennende Genehmigungsbehörde die geeigneten Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass die Akten dieses technischen Dienstes von einem anderen technischen Dienst weiterbearbeitet bzw. für die benennende Genehmigungsbehörde oder für die Marktüberwachungsbehörden auf deren Verlangen bereitgehalten werden.

Artikel 52 Anfechtung der Kompetenz von technischen Diensten

(1) Die Kommission untersucht alle Fälle, in denen sie die Kompetenz eines technischen Dienstes oder die dauerhafte Erfüllung der entsprechenden Anforderungen und Pflichten durch einen technischen Dienst anzweifelt oder ihr Zweifel daran zur Kenntnis gebracht werden.

(2) Der Mitgliedstaat der benennenden Genehmigungsbehörde erteilt der Kommission auf Ersuchen sämtliche Auskünfte über die Grundlage für die Benennung oder die Aufrechterhaltung der Benennung des betreffenden technischen Dienstes.

(3) Die Kommission stellt sicher, dass alle im Verlauf ihrer Untersuchungen erlangten sensiblen Informationen vertraulich behandelt werden.

(4) Stellt die Kommission fest, dass ein technischer Dienst die Anforderungen für seine Benennung nicht oder nicht mehr erfüllt, setzt sie den Mitgliedstaat der benennenden Genehmigungsbehörde davon in Kenntnis, um in Zusammenarbeit mit diesem Mitgliedstaat die erforderlichen Korrekturmaßnahmen festzulegen, und fordert diesen Mitgliedstaat auf, diese Korrekturmaßnahmen zu treffen, erforderlichenfalls einschließlich des Widerrufs der Benennung.

Artikel 53 Verpflichtungen der technischen Dienste in Bezug auf ihre Tätigkeit

(1) Technische Dienste führen die Tätigkeiten der Kategorien, für die sie benannt wurden, für die benennende Genehmigungsbehörde im Einklang mit den Bewertungs- und Prüfverfahren gemäß dieser Verordnung und deren delegierten und Durchführungsrechtsakten durch.

Technische Dienste führen die für die EU-Typgenehmigung erforderlichen Prüfungen oder Kontrollen, die in dieser Verordnung oder einem ihrer delegierten oder Durchführungrechtsakte festgelegt sind, selbst durch oder beaufsichtigen diese, es sei denn, es sind alternative Verfahren zugelassen.

Technische Dienste dürfen nur die Prüfungen, Bewertungen oder Kontrollen durchführen, für die sie ordnungsgemäß benannt wurden.

(2) Ein technischer Dienst muss stets

- a) seiner benennenden Genehmigungsbehörde gestatten, den technischen Dienst bei ihren Bewertungen zu beaufsichtigen, wenn diese Behörde dies für sachdienlich hält, und
- b) seiner benennenden Genehmigungsbehörde unbeschadet des Artikels 45 Absatz 9 und des Artikels 54 auf Anforderung Informationen über seine in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallenden Tätigkeitskategorien bereitstellen.

(3) Stellt ein technischer Dienst fest, dass ein Hersteller die Anforderungen dieser Verordnung nicht erfüllt hat, so teilt er dies der benennenden Genehmigungsbehörde mit, damit diese wiederum vom Hersteller verlangt, angemessene Korrekturmaßnahmen zu ergreifen.

Die benennende Genehmigungsbehörde stellt erst dann einen EU-Typgenehmigungsbogen aus, wenn der Hersteller die angemessenen Korrekturmaßnahmen zur Zufriedenheit dieser Genehmigungsbehörde getroffen hat.

(4) Wurde bereits ein EU-Typgenehmigungsbogen ausgestellt und stellt ein für eine benennende Genehmigungsbehörde tätiger technischer Dienst im Rahmen der Überwachung der Übereinstimmung der Produktion fest, dass ein Motortyp oder eine Motorenfamilie die Anforderungen dieser Verordnung nicht mehr erfüllt, so teilt er dies der benennenden Genehmigungsbehörde mit.

Die Genehmigungsbehörde ergreift die in Artikel 26 vorgesehenen geeigneten Maßnahmen.

Artikel 54 Informationspflichten der technischen Dienste

(1) Die technischen Dienste melden ihrer benennenden Genehmigungsbehörde:

- a) jede Nichtübereinstimmung, die eine Verweigerung, Einschränkung, Aussetzung oder Rücknahme einer EU- Typgenehmigung erfordern könnte;

- b) alle Umstände, die Folgen für den Geltungsbereich oder die Bedingungen ihrer Benennung haben;
- c) jedes Auskunftersuchen einer Marktüberwachungsbehörde über ihre Tätigkeiten.

(2) Auf Verlangen ihrer benennenden Genehmigungsbehörde legen die technischen Dienste Informationen über die Tätigkeiten im Rahmen ihrer Benennung und alle ihre anderen Tätigkeiten vor, einschließlich grenzüberschreitender Tätigkeiten und Vergabe von Unteraufträgen.

Kapitel XIII - Delegierte Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte

Artikel 55 Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 19 Absatz 2, Artikel 24 Absatz 11, Artikel 25 Absatz 4, Artikel 26 Absatz 6, Artikel 34 Absatz 9, Artikel 42 Absatz 4, Artikel 43 Absatz 5 und Artikel 48 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab 6. Oktober 2016 übertragen.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 19 Absatz 2, Artikel 24 Absatz 11, Artikel 25 Absatz 4, Artikel 26 Absatz 6, Artikel 34 Absatz 9, Artikel 42 Absatz 4, Artikel 43 Absatz 5 und Artikel 48 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

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

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

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 19 Absatz 2, Artikel 24 Absatz 11, Artikel 25 Absatz 4, Artikel 26 Absatz 6, Artikel 34 Absatz 9, Artikel 42 Absatz 4, Arti-

kel 43 Absatz 5 und Artikel 48 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 56 Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem „Technischen Ausschuss - Kraftfahrzeuge“ (TCMV), der durch Artikel 40 Absatz 1 der Richtlinie 2007/46/EG eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

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

Kapitel XIV - Schlussbestimmungen

Artikel 57 Sanktionen

(1) Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße von Wirtschaftsakteuren oder Originalgeräteherstellern gegen diese Verordnung und gegen die aufgrund dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte Sanktionen fest. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften bis zum 7. Oktober 2018 mit und melden ihr unverzüglich spätere Änderungen.

Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass diese Sanktionen durchgesetzt werden.

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

- a) die Abgabe falscher Erklärungen, insbesondere während EU-Typgenehmigungsverfahren, Verfahren, die zu einem Rückruf führen, oder Verfahren im Zusammenhang mit Ausnahmen;

- b) die Fälschung von Prüfergebnissen im Zusammenhang mit einer EU-Typgenehmigung oder der Überwachung von Motoren im Betrieb;
- c) die Vorenthaltung von Daten oder technischen Spezifikationen, die zu einem Rückruf von Motoren oder zur Verweigerung oder dem Entzug einer EU-Typgenehmigung führen könnten;
- d) die Verwendung von Umgehungsstrategien;
- e) die Weigerung, Informationen zugänglich zu machen;
- f) das Inverkehrbringen von Motoren, für die eine EU-Typgenehmigung erforderlich ist, ohne eine EU-Typgenehmigung oder die Fälschung von Dokumenten oder gesetzlich vorgeschriebenen Kennzeichnungen in dieser Absicht;
- g) das Inverkehrbringen von Übergangsmotoren sowie von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräten, in denen derartige Motoren unter Verstoß gegen die Ausnahmebedingungen eingebaut sind;
- h) die Verletzung der in Artikel 35 Absätze 3 und 4 aufgeführten Beschränkungen;
- i) das Inverkehrbringen eines Motors, der so geändert wurde, dass er nicht mehr mit den Spezifikationen seiner EU-Typgenehmigung übereinstimmt;
- j) der Einbau eines Motors in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen oder Geräte, die für einen anderen Einsatzzweck als den ausschließlichen Einsatzzweck laut Artikel 4 bestimmt sind;
- k) das Inverkehrbringen eines Motors mit besonderer Zweckbestimmung nach Artikel 34 Absatz 5 oder 6 für den Einsatz in anderen als den in jenen Absätzen vorgesehenen nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen oder Geräten;
- l) das Inverkehrbringen eines Motors nach Artikel 34 Absatz 7 oder 8 und Artikel 58 Absatz 9, 10 oder 11 für den Einsatz in anderen als den in jenen Absätzen vorgesehenen Maschinen oder Geräten;
- m) das Inverkehrbringen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen oder Geräten, in denen Motoren eingebaut sind, für die nach dieser Verordnung eine EU-Typgenehmigung erforderlich ist, ohne eine derartige Genehmigung;

PRÄVENTIVE
RECHTSBERATUNG
SEIT 26 JAHREN!



SOFTWARE MIT INHALTEN AUS EINER HAND!

Die rechtliche Vorsorgeuntersuchung für Unternehmen.

Nutzen Sie unsere gespeicherten **Erfahrungen aus 26 Jahren Complianceberatung**. Wir vermeiden die Haftung für Organisationsverschulden von Führungskräften. Sie müssen organisatorisch dafür sorgen, dass sie sich selbst und dass sich alle Mitarbeiter des Unternehmens legal verhalten. Dazu lassen sich alle Risiken und Pflichten eines Unternehmens mit unserem System ermitteln, delegieren, monatlich aktualisieren, erfüllen, kontrollieren, digital speichern und für alle jederzeit verfügbar halten. Die Verantwortlichen können digital abfragen, wer, welche Pflicht, an welchem Betriebsteil, wie zu erfüllen hat. Führungskräfte können auf einer Oberaufsichtsmaske mit einem Blick kontrollieren, ob alle Pflichten im Unternehmen erfüllt sind. **Systematisch senken wir den Complianceaufwand durch Standardisierung um 60 %**. Sachverhalte im Unternehmen wiederholen sich, verursachen gleiche Risiken und lösen gleiche Rechtspflichten zur Risikoabwehr aus. Rechtspflichten werden nur einmal geprüft, verlinkt, gespeichert

und immer wieder mehrfach genutzt. Wir sind Rechtsanwälte mit eigenen Informatikern und bieten eine Softwarelösung mit Inhalten und präventiver Rechtsberatung aus einer Hand. Auf Anregungen aus den Unternehmen passen unsere EDV-Spezialisten die Software unseres Compliance-Management-Systems an. Der aktuelle Inhalt unserer Datenbank: 18.000 Rechtsvorschriften von EU, Bund, Ländern und Berufsgenossenschaften, 7.500 Gerichtsurteile, standardisierte Pflichtenkataloge für 45 Branchen und 57.000 vorformulierte Betriebspflichten. **44.000 Unternehmensrisiken sind mit 59.000 Rechtspflichten drei Millionen Mal verlinkt und gespeichert**. Auf die Inhalte kommt es an. Je umfangreicher die Datenbank umso geringer ist das Risiko eine Unternehmenspflicht zu übersehen.

Weitere Informationen unter:
www.rack-rechtsanwaelte.de



- n) das Inverkehrbringen von nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen oder Geräten, die eine in Artikel 34 Absatz 8 aufgeführte Beschränkung hinsichtlich nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen oder Geräte verletzen.

Artikel 58 Übergangsbestimmungen

(1) Unbeschadet der Kapitel II und III führt diese Verordnung vor den in Anhang III festgelegten Zeitpunkten für das Inverkehrbringen von Motoren nicht zur Ungültigkeit gleich welcher EU-Typgenehmigung oder Ausnahmegenehmigung.

(2) Die Genehmigungsbehörden dürfen bis zu den in Anhang III festgelegten verbindlichen Zeitpunkten für die EU-Typgenehmigung von Motoren weiterhin Typgenehmigungen gemäß den am 5. Oktober 2016 geltenden einschlägigen Rechtsvorschriften erteilen und dürfen weiterhin bis zu den in Anhang III festgelegten Zeitpunkten für das Inverkehrbringen von Motoren Ausnahmegenehmigungen gemäß diesen Rechtsvorschriften erteilen.

Die Mitgliedstaaten dürfen bis zu den in Anhang III festgelegten Zeitpunkten für das Inverkehrbringen von Motoren gemäß den am 5. Oktober 2016 geltenden einschlägigen Rechtsvorschriften das Inverkehrbringen von Motoren erlauben.

(3) Abweichend von dieser Verordnung dürfen Motoren, für die gemäß den einschlägigen, am 5. Oktober 2016 geltenden Rechtsvorschriften eine EU-Typgenehmigung erteilt wurde oder die die von der Zentralen Kommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) als ZKR Stufe II im Rahmen der Revidierten Rheinschifffahrtsakte angenommenen Anforderungen erfüllen, weiterhin bis zu den in Anhang III festgelegten Zeitpunkten für das Inverkehrbringen von Motoren in Verkehr gebracht werden.

Die nationalen Behörden dürfen in diesem Fall das Inverkehrbringen von Motoren, die dem genehmigten Typ entsprechen, nicht untersagen, einschränken oder behindern.

(4) Motoren, die am 5. Oktober 2016 nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie 97/68/EG fielen, dürfen bis zu den in Anhang III festgelegten Zeitpunkten für das Inverkehrbringen von Motoren weiterhin in Verkehr gebracht werden.

(5) Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 3, des Artikels 18 Absatz 2 sowie gegebenenfalls der Richtlinie 2008/57/EG und der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommis-

sion²² dürfen Übergangsmotoren und gegebenenfalls auch die nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte, in die diese Übergangsmotoren eingebaut sind, während des Übergangszeitraums weiterhin in Verkehr gebracht werden, sofern das Produktionsdatum der Maschine oder des Geräts, in die oder in das der Übergangsmotor eingebaut wird, nicht später als 18 Monate nach dem Beginn des Übergangszeitraums liegt.

Für Motoren der Unterklassen der Klasse NRE, für die der in Anhang III festgelegte Zeitpunkt für das Inverkehrbringen von Motoren der Stufe V der 1. Januar 2020 ist, gestatten die Mitgliedstaaten Originalgeräteherstellern mit einer jährlichen Gesamtproduktion von weniger als 100 Einheiten nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte mit Verbrennungsmotoren eine Verlängerung des Übergangszeitraums und des in Unterabsatz 1 genannten 18-Monatszeitraums um weitere zwölf Monate. Für die Zwecke der Berechnung dieser jährlichen Gesamtproduktion werden alle von derselben natürlichen oder juristischen Person beherrschten Originalgerätehersteller als ein einziger Originalgerätehersteller angesehen.

Für Motoren der Unterklassen der Klasse NRE, für die der in Anhang III festgelegte Zeitpunkt für das Inverkehrbringen von Motoren der Stufe V der 1. Januar 2020 ist und die in Mobilkränen verwendet werden, wird der Übergangszeitraum und der in Unterabsatz 1 genannte 18-Monatszeitraum um zwölf Monate verlängert.

Für Motoren der Klasse NRS mit einer Motorleistung von weniger als 19 kW, die in Schneefräsen verwendet werden, wird der Übergangszeitraum und der in Unterabsatz 1 genannte 18-Monatszeitraum um weitere 24 Monate verlängert.

Für Motoren aller Unterklassen, für die der in Anhang III festgelegte Zeitpunkt für das Inverkehrbringen von Motoren der Stufe V der 1. Januar 2019 ist, wird — mit Ausnahme der in Unterabsatz 4 genannten Motoren — der Übergangszeitraum und der in Unterabsatz 1 genannte 18-Monatszeitraum um zwölf Monate verlängert.

(6) Vorbehaltlich des Absatzes 5 dieses Artikels erfüllen Übergangsmotoren mindestens eine der folgenden Anforderungen:

- a) sie stimmen mit einem Motortyp oder einer Motorenfamilie überein, dessen oder deren EU-Typgenehmigung aufgrund des Artikels 30 Absatz 2 Buchsta-

²² Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge - Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 228).

be a nicht länger gültig ist, und für sie lag zum jeweiligen Produktionsdatum eine gültige EU-Typgenehmigung vor, die den neuesten anwendbaren Emissionsgrenzwerten gemäß den einschlägigen, am 5. Oktober 2016;

- b) sie sind einem Leistungsbereich zuzuordnen, für den auf Unionsebene am 5. Oktober 2016 keine mit Schadstoffemissionen verknüpfte Typgenehmigung bestand, oder
- c) sie werden in einer Anwendung eingesetzt oder sollen darin eingesetzt werden, für die auf Unionsebene am 5. Oktober 2016 keine mit Schadstoffemissionen verknüpfte Typgenehmigung bestand.

(7) Das Inverkehrbringen von Übergangsmotoren gilt für einen Zeitraum von

- a) 24 Monaten nach dem in Anhang III festgelegten Zeitpunkt für das Inverkehrbringen der Motoren in dem Fall, der in Absatz 5 Unterabsatz 1 dargestellt ist;
- b) 36 Monaten nach dem in Anhang III festgelegten Zeitpunkt für das Inverkehrbringen der Motoren in dem Fall, der in Absatz 5 Unterabsätze 2 und 3 dargestellt ist.
- c) 48 Monaten nach dem in Anhang III festgelegten Zeitpunkt für das Inverkehrbringen der Motoren in dem Fall, der in Absatz 5 Unterabsatz 4 dargestellt ist.
- d) 36 Monaten nach dem in Anhang III festgelegten Zeitpunkt für das Inverkehrbringen der Motoren in dem Fall, der in Absatz 5 Unterabsatz 5 dargestellt ist.

(8) Die Hersteller stellen sicher, dass Übergangsmotoren, die während des Übergangszeitraums in Verkehr gebracht wurden, gemäß Artikel 32 Absatz 2 Buchstabe d gekennzeichnet sind.

(9) Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 3, des Artikels 18 Absatz 2 und des Artikels 22 können die Mitgliedstaaten für einen Zeitraum, der spätestens am 17. September 2026 endet, das Inverkehrbringen von Motoren der Klasse RLL mit einer maximalen Nutzleistung von mehr als 2 000 kW, die die in Anhang II festgelegten Emissionsgrenzwerte nicht einhalten und in Lokomotiven eingebaut werden sollen, die lediglich auf einem technisch isolierten 1 520-mm- Eisenbahnnetz betrieben werden, genehmigen. In diesem Zeitraum halten die in Verkehr gebrachten Motoren mindestens die Emissionsgrenzwerte ein, die für vor dem 31. Dezember 2011 in Verkehr gebrachte

Motoren galten. Die Genehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten erteilen eine EU-Typgenehmigung und genehmigen das Inverkehrbringen solcher Motoren.

(10) Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 3 und des Artikels 18 Absatz 2 genehmigen die Mitgliedstaaten das Inverkehrbringen von Austauschmotoren für einen Zeitraum von höchstens 15 Jahren ab den in Anhang III angegebenen Zeitpunkten für das Inverkehrbringen von Motoren der Stufe V, sofern die Motoren mit einer Bezugsleistung von mindestens 19 kW in eine der Klasse NRS gleichwertigen Klasse oder in eine der Klasse NRG gleichwertigen Klasse zuzuordnen sind, wenn der Austauschmotor und der Originalmotor in eine Motorenklasse oder einen Leistungsbereich fallen, die am 31. Dezember 2016 keiner Typgenehmigung auf Unionsebene unterlagen.

(11) Unbeschadet des Artikels 5 Absatz 3 und des Artikels 18 Absatz 2 genehmigen die Mitgliedstaaten das Inverkehrbringen von Austauschmotoren für einen Zeitraum von höchstens 20 Jahren ab den in Anhang III angegebenen Zeitpunkten für das Inverkehrbringen von Motoren der Stufe V, sofern die Motoren

- a) mit einer Bezugsleistung von mindestens 19 kW und höchstens 560 kW der Klasse NRE zuzuordnen sind und einer Emissionsstufe entsprechen, die nicht mehr als 20 Jahre vor dem Inverkehrbringen der Motoren ausgelaufen ist und mindestens so streng ist wie die Emissionsgrenzwerte, die der zu ersetzende Motor beim ursprünglichen Inverkehrbringen zu erfüllen hatte;
- b) einer der Klasse NRE gleichwertigen Klasse zuzuordnen sind und eine Bezugsleistung über 560 kW haben, sofern der Austauschmotor und der Originalmotor in eine Motorenklasse oder einen Leistungsbereich fallen, die am 31. Dezember 2016 keiner Typgenehmigung auf Unionsebene unterlagen.

(12) Die Mitgliedstaaten können beschließen, diese Verordnung für einen Zeitraum, der spätestens am 17. September 2026 endet, nicht auf Motoren anzuwenden, die in Baumwollerntemaschinen und -geräten eingebaut sind.

(13) Die Hersteller stellen sicher, dass Austauschmotoren gemäß Artikel 32 Absatz 2 Buchstabe e gekennzeichnet sind.

Artikel 59 Bericht

(1) Bis zum 31. Dezember 2021 unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission über die Anwendung der in dieser Verordnung vorgesehenen EU-Typgenehmigungsverfahren.

(2) Bis zum 31. Dezember 2022 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Anwendung dieser Verordnung auf der Grundlage der nach Absatz 1 übermittelten Informationen vor.

Artikel 60 Überprüfung

(1) Bis zum 31. Dezember 2018 übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Bewertung der Möglichkeit der Festlegung harmonisierter Maßnahmen für die Nachrüstung von Emissionsminderungssystemen in Motoren in bereits in den Verkehr gebrachten nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen oder Geräten. Dieser Bericht nimmt auch Stellung zu technischen Maßnahmen und Regelungen für finanzielle Anreize, um Mitgliedstaaten bei der Einhaltung der Luftqualitätsvorschriften der Union zu unterstützen, indem mögliche Maßnahmen gegen die Luftverschmutzung in dicht besiedelten Gebieten und unter gebührender Achtung der Unionsvorschriften über staatliche Beihilfen bewertet werden.

(2) Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2020 einen Bericht über:

- a) die Bewertung des zusätzlichen Potenzials zur Verminderung von Schadstoffemissionen auf der Grundlage verfügbarer technischer Lösungen und einer Kosten-Nutzen-Analyse.

Insbesondere für Motoren der Klassen IWP und IWA die Bewertung der technischen und wirtschaftlichen Durchführbarkeit

- i) einer weiteren Verminderung des Emissionsgrenzwertes für die PN- und NO_x-Emissionen;
 - ii) einer weiteren Verminderung des A-Faktors für ausschließlich oder zum Teil mit Gas betriebene Motoren im Rahmen eines klimaneutralen Betriebs im Vergleich zu Dieselmotoren und
 - iii) die Ergänzung von PN-Grenzwerten für Motorenklassen, für die in Anhang II dieser Verordnung keine solchen Werte festgelegt wurden;
- b) die Ermittlung möglicherweise relevanter Schadstoffarten, die vom Geltungsbereich der Verordnung nicht erfasst werden.

(3) Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2025 einen Bericht über die Inanspruchnahme der in Artikel 34 Absät-

PRÄVENTIVE
RECHTSBERATUNG
SEIT 26 JAHREN!



SOFTWARE MIT INHALTEN AUS EINER HAND!

Die rechtliche Vorsorgeuntersuchung für Unternehmen.

Nutzen Sie unsere gespeicherten **Erfahrungen aus 26 Jahren Complianceberatung**. Wir vermeiden die Haftung für Organisationsverschulden von Führungskräften. Sie müssen organisatorisch dafür sorgen, dass sie sich selbst und dass sich alle Mitarbeiter des Unternehmens legal verhalten. Dazu lassen sich alle Risiken und Pflichten eines Unternehmens mit unserem System ermitteln, delegieren, monatlich aktualisieren, erfüllen, kontrollieren, digital speichern und für alle jederzeit verfügbar halten. Die Verantwortlichen können digital abfragen, wer, welche Pflicht, an welchem Betriebsteil, wie zu erfüllen hat. Führungskräfte können auf einer Oberaufsichtsmaske mit einem Blick kontrollieren, ob alle Pflichten im Unternehmen erfüllt sind. **Systematisch senken wir den Complianceaufwand durch Standardisierung um 60 %**. Sachverhalte im Unternehmen wiederholen sich, verursachen gleiche Risiken und lösen gleiche Rechtspflichten zur Risikoabwehr aus. Rechtspflichten werden nur einmal geprüft, verlinkt, gespeichert

und immer wieder mehrfach genutzt. Wir sind Rechtsanwälte mit eigenen Informatikern und bieten eine Softwarelösung mit Inhalten und präventiver Rechtsberatung aus einer Hand. Auf Anregungen aus den Unternehmen passen unsere EDV-Spezialisten die Software unseres Compliance-Management-Systems an. Der aktuelle Inhalt unserer Datenbank: 18.000 Rechtsvorschriften von EU, Bund, Ländern und Berufsgenossenschaften, 7.500 Gerichtsurteile, standardisierte Pflichtenkataloge für 45 Branchen und 57.000 vorformulierte Betriebspflichten. **44.000 Unternehmensrisiken sind mit 59.000 Rechtspflichten drei Millionen Mal verlinkt und gespeichert**. Auf die Inhalte kommt es an. Je umfangreicher die Datenbank umso geringer ist das Risiko eine Unternehmenspflicht zu übersehen.

Weitere Informationen unter:
www.rack-rechtsanwaelte.de



ze 4 und 5 vorgesehenen Ausnahmeklauseln und über die Überwachung der Ergebnisse der in Artikel 19 aufgeführten Emissionsprüfungen und die sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen.

Darüber hinaus werden in dem Bericht die für die EU-Typgenehmigung gemäß Artikel 24 und 25 erforderlichen Prüfungen bewertet, mit besonderem Augenmerk darauf, inwieweit diese Prüfungen den realen Betriebsbedingungen von Motoren entsprechen, und die Frage bewertet, ob Prüfungen der Partikelemissionen als Teil der in Artikel 19 festgelegten Prüfungen im Betrieb eingeführt werden können.

(4) Die in den Absätzen 2 und 3 genannten Berichte

- a) beruhen auf einer Konsultation mit den maßgeblichen Interessenträgern,
- b) berücksichtigen die bestehenden einschlägigen Unions- und internationalen Normen und
- c) werden gegebenenfalls von Gesetzgebungsvorschlägen begleitet.

Artikel 61 Änderungsvorschrift

Red. Anm.: Von der Aufnahme des Artikels 61 wurde abgesehen.

Artikel 62 Änderungsvorschrift

Red. Anm.: Von der Aufnahme des Artikels 62 wurde abgesehen.

Artikel 63 Änderungsvorschrift

Red. Anm.: Von der Aufnahme des Artikels 63 wurde abgesehen.

Artikel 64 Aufhebung

(1) Unbeschadet des Artikels 58 Absätze 1 bis 4 dieser Verordnung wird die Richtlinie 97/68/EG mit Wirkung zum 1. Januar 2017 aufgehoben.

(2) Verweise auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Verweise auf die vorliegende Verordnung.

Artikel 65 Inkrafttreten und Geltung

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

(2) Diese Verordnung gilt ab dem 1. Januar 2017, mit Ausnahme von Artikel 61, der ab dem 6. Oktober 2016 gilt.

Ab dem 6. Oktober 2016 dürfen Genehmigungsbehörden die Erteilung einer EU-

Typgenehmigung für einen neuen Motortyp oder eine neue Motorenfamilie weder ablehnen noch deren Inverkehrbringen verbieten, wenn der Motortyp oder die Motorenfamilie den Kapiteln II, III, IV und VIII und den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten entspricht.

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

Anhang I - Definition der in Artikel 4 genannten Motoren-Unterklassen

Tabelle I-1: Unterklassen der Motorenklasse NRE laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 1

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
NRE	CI	variabel	$0 < P < 8$	NRE-v-1	Höchste Nutzleistung
	CI		$8 \leq P < 19$	NRE-v-2	
	CI		$19 \leq P < 37$	NRE-v-3	
	CI		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4	
	alle		$56 \leq P < 130$	NRE-v-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6	
			$P > 560$	NRE-v-7	
	CI	konstant	$0 < P < 8$	NRE-c-1	Nennwert der Nutzleistung
	CI		$8 \leq P < 19$	NRE-c-2	
	CI		$19 \leq P < 37$	NRE-c-3	
	CI		$37 \leq P < 56$	NRE-c-4	
	alle		$56 \leq P < 130$	NRE-c-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-c-6	
			$P > 560$	NRE-c-7	

Tabelle I-2: Unterklassen der Motorenklasse NRG laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 2

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
NRG	alle	variabel	$P > 560$	NRG-v-1	Höchste Nutzleistung
		konstant	$P > 560$	NRG-c-1	Nennwert der Nutzleistung

Tabelle I-3: Unterklassen der Motorenklasse NRSh laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 3

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbe- reich (kW)	Hubraum (cm ³)	Unterklasse	Bezugsleis- tung
NRSh	SI	variabel oder	0 < P < 19	SV < 50	NRSh-v-1a	Höchste Nutz- leistung
		konstant		SV ≥ 50	NRSh-v-1b	

Tabelle I-4: Unterklassen der Motorenklasse NRS laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 4

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbe- reich (kW)	Hubraum (cm ³)	Unterklasse	Bezugsleis- tung		
NRS	SI	variabel, ≥ 3 600 min ⁻¹ ; oder konstant	0 < P < 19	80 ≤ SV < 225	NRS-vr-1a	Höchste Nutzleistung		
				SV ≥ 225	NRS-vr-1b			
				80 ≤ SV < 225	NRS-vi-1a			
				SV ≥ 225	NRS-vi-1b			
		variabel, < 3 600 min ⁻¹	19 ≤ P < 30	SV ≤ 1 000	NRS-v-2a	Höchste Nutzleistung		
				SV > 1 000	NRS-v-2b			
				30 ≤ P < 56	alle		NRS-v-3	Höchste Nutzleistung

Als Motoren <19 kW mit SV < 80 cm³ in anderen als handgehaltenen Maschinen und Geräten sind Motoren der Klasse NRSh zu verwenden.

Tabelle I-5: Unterklassen der Motorenklasse IWP laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 5

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
IWP	alle	variabel	19 ≤ P < 75	IWP-V-1	Höchste Nutzleistung
			75 ≤ P < 130	IWP-V-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-v-3	
			P ≥ 300	IWP-v-4	
		konstant	19 ≤ P < 75	IWP-c-1	Nennwert der Nutzleistung
			75 ≤ P < 130	IWP-c-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-c-3	
			P ≥ 300	IWP-c-4	

Tabelle I-6: Unterklassen der Motorenklasse IWA laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 6

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
IWA	alle	variabel	$19 \leq P < 75$	IWA-v-1	Höchste Nutzleistung
			$75 \leq P < 130$	IWA-v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-v-3	
			$P \geq 300$	IWA-v-4	
		konstant	$19 \leq P < 75$	IWA-c-1	Nennwert der Nutzleistung
			$75 \leq P < 130$	IWA-c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-c-3	
			$P \geq 300$	IWA-c-4	

Tabelle I-7: Unterklassen der Motorenklasse RLL laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 7

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
RLL	alle	variabel	$P > 0$	RLL-v-1	Höchste Nutzleistung
		konstant	$P > 0$	RLL-c-1	Nennwert der Nutzleistung

Tabelle I-8: Unterklassen der Motorenklasse RLR laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 8

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
RLR	alle	variabel	$P > 0$	RLR-v-1	Höchste Nutzleistung
		konstant	$P > 0$	RLR-c-1	Nennwert der Nutzleistung

Tabelle I-9: Unterklassen der Motorenklasse SMB laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 9

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
SMB	SI	variabel oder konstant	$P > 0$	SMB-v-1	Höchste Nutzleistung

Tabelle I-10: Unterklassen der Motorenklasse ATS laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 10

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
ATS	SI	variabel oder konstant	$P > 0$	ATS-v-1	Höchste Nutzleistung

Anhang II - Emissionsgrenzwerte gemäß Artikel 18 Absatz 2

Tabelle II-1: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse NRE laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 1

Emissi- onsstufe	Motoren- unterklas- se	Leistungs- bereich	Art der Zün- dung	CO	HC	NO _x	PM Masse	PN	A
				g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Stufe V	NRE-v-1 NRE-c-1	$0 < P < 8$	CI	8,00	(HC + NO _x ≤ 7,50)		0,40 ⁽¹⁾	-	1,10
Stufe V	NRE-v-2 NRE-c-2	$8 \leq P < 19$	CI	6,60	(HC + NO _x ≤ 7,50)		0,40	-	1,10
Stufe V	NRE-v-3 NRE-c-3	$19 \leq P < 37$	CI	5,00	(HC + NO _x < 4,70)		0,015	1×10^{12}	1,10
Stufe V	NRE-v-4 NRE-c-4	$37 \leq P < 56$	CI	5,00	(HC + NO _x ≤ 4,70)		0,015	1×10^{12}	1,10
Stufe V	NRE-v-5 NRE-c-5	$56 \leq P < 130$	alle	5,00	0,19	0,40	0,015	1×10^{12}	1,10
Stufe V	NRE-v-6 NRE-c-6	$130 \leq P \leq 560$	alle	3,50	0,19	0,40	0,015	1×10^{12}	1,10
Stufe V	NRE-v-7 NRE-c-7	$P > 560$	alle	3,50	0,19	3,50	0,045	-	6,00

⁽¹⁾ 0,6 für luftgekühlte Motoren mit Direkteinspritzung und Handstarter.

PRÄVENTIVE
RECHTSBERATUNG
SEIT 26 JAHREN!



SOFTWARE MIT INHALTEN AUS EINER HAND!

Die rechtliche Vorsorgeuntersuchung für Unternehmen.

Nutzen Sie unsere gespeicherten **Erfahrungen aus 26 Jahren Complianceberatung**. Wir vermeiden die Haftung für Organisationsverschulden von Führungskräften. Sie müssen organisatorisch dafür sorgen, dass sie sich selbst und dass sich alle Mitarbeiter des Unternehmens legal verhalten. Dazu lassen sich alle Risiken und Pflichten eines Unternehmens mit unserem System ermitteln, delegieren, monatlich aktualisieren, erfüllen, kontrollieren, digital speichern und für alle jederzeit verfügbar halten. Die Verantwortlichen können digital abfragen, wer, welche Pflicht, an welchem Betriebsteil, wie zu erfüllen hat. Führungskräfte können auf einer Oberaufsichtsmaske mit einem Blick kontrollieren, ob alle Pflichten im Unternehmen erfüllt sind. **Systematisch senken wir den Complianceaufwand durch Standardisierung um 60 %**. Sachverhalte im Unternehmen wiederholen sich, verursachen gleiche Risiken und lösen gleiche Rechtspflichten zur Risikoabwehr aus. Rechtspflichten werden nur einmal geprüft, verlinkt, gespeichert

und immer wieder mehrfach genutzt. Wir sind Rechtsanwälte mit eigenen Informatikern und bieten eine Softwarelösung mit Inhalten und präventiver Rechtsberatung aus einer Hand. Auf Anregungen aus den Unternehmen passen unsere EDV-Spezialisten die Software unseres Compliance-Management-Systems an. Der aktuelle Inhalt unserer Datenbank: 18.000 Rechtsvorschriften von EU, Bund, Ländern und Berufsgenossenschaften, 7.500 Gerichtsurteile, standardisierte Pflichtenkataloge für 45 Branchen und 57.000 vorformulierte Betriebspflichten. **44.000 Unternehmensrisiken sind mit 59.000 Rechtspflichten drei Millionen Mal verlinkt und gespeichert**. Auf die Inhalte kommt es an. Je umfangreicher die Datenbank umso geringer ist das Risiko eine Unternehmenspflicht zu übersehen.

Weitere Informationen unter:
www.rack-rechtsanwaelte.de



Tabelle II-2: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse NRG laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 2

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Zündung	CO	HC	NO _x	PM Masse	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Stufe V	NRG-v-1 NRG-c-1	P > 560	alle	3,50	0,19	0,67	0,035	-	6,00

Tabelle II-3: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse NRSh laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 3

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbe- reich	Art der Zün- dung	CO	HC + NO _x
		kW		g/kWh	g/kWh
Stufe V	NRSh-v-1a	0 < P < 19	SI	805	50
Stufe V	NRSh-v-1b			603	72

Tabelle II-4: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse NRS laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 4

Emissionsstufe	Motorenunter- klasse	Leistungsbe- reich	Art der Zün- dung	CO	HC + NO _x
		kW		g/kWh	g/kWh
Stufe V	NRS-vr-1a NRS-vi-1a	0 < P < 19	SI	610	10
Stufe V	NRS-vr-1b NRS-vi-1b			610	8
Stufe V	NRS-v-2a	19 ≤ P ≤ 30		610	8
Stufe V	NRS-v-2b NRS-v-3	19 ≤ P < 56		4,40 (*)	2,70 ^(*)

^(*) Wahlweise stattdessen auch jede Kombination von Werten, die die Gleichung $(HC+NO_x) * CO^{0,784} \leq 8,57$ sowie die folgenden Bedingungen: $CO \leq 20,6$ g/kWh und $(HC + NO_x) \leq 2,7$ g/kWh erfüllen

Tabelle II-5: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse IWP laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 5

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbe- reich	Art der Zün- dung	CO	HC	NOx	PM Masse	PN	A
				g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
		kW							
Stufe V	IWP-V-1 IWP-c-1	$19 \leq P < 75$	alle	5,00	(HC + NO _x ≤ 4,70)		0,30	-	6,00
Stufe V	IWP-v-2 IWP-c-2	$75 \leq P < 130$	alle	5,00	(HC + NO _x ≤ 5,40)		0,14	-	6,00
Stufe V	IWP-v-3 IWP-c-3	$130 \leq P < 300$	alle	3,50	1,00	2,10	0,10	-	6,00
Stufe V	IWP-v-4 IWP-c-4	$P \geq 300$	alle	3,50	0,19	1,80	0,015	1×10^{12}	6,00

Tabelle II-6: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse IWA laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 6

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungs- bereich	Art der Zün- dung	CO	HC	NOx	PM Masse	PN	A
				g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
		kW							
Stufe V	IWA-v-1 IWA-c-1	$19 \leq P < 75$	alle	5,00	(HC + NO _x ≤ 4,70)		0,30	-	6,00
Stufe V	IWA-v-2 IWA-c-2	$75 \leq P < 130$	alle	5,00	(HC + NO _x ≤ 5,40)		0,14	-	6,00
Stufe V	IWA-v-3 IWA-c-3	$130 \leq P < 300$	alle	3,50	1,00	2,10	0,10	-	6,00
Stufe V	IWA-v-4 IWA-c-4	$P \geq 300$	alle	3,50	0,19	1,80	0,015	1×10^{12}	6,00

Tabelle II-7: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse RLL laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 7

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Zündung	CO	HC	NO _x	PM Masse	PN	A
				g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
		kW							
Stufe V	RLL-c-1 RLL-v-1	P > 0	alle	3,50	(HC + NO _x ≤ 4,00)		0,025	-	6,00

Tabelle II-8: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse RLR laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 8

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Zündung	CO	HC	NO _x	PM Masse	PN	A
				g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
		kW							
Stufe V	RLR-c-1 RLR-v-1	P > 0	alle	3,50	0,19	2,00	0,015	1 × 10 ¹²	6,00

Tabelle II-9: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse SMB laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 9

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Zündung	CO	NO _x	HC
				g/kWh	g/kWh	g/kWh
		kW				
Stufe V	SMB-v-1	P > 0	SI	275	-	75

Tabelle II-10: Emissionsgrenzwerte der Stufe V für die Motorenklasse ATS laut Definition in Artikel 4 Absatz 1 Nummer 10

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbe- reich	Art der Zün- dung	CO	HC + NO _x
				g/kWh	g/kWh
		kW			
Stufe V	ATS-v-1	P > 0	SI	400	8

Besondere Bestimmungen über die Grenzwerte für die gesamten Kohlenwasserstoffe (HC) für Motoren, die ausschließlich oder zum Teil mit Gas betrieben werden

1. Für die Unterklassen, für die ein A-Faktor definiert ist, wird der in den Tabellen II-1 bis II-10 angegebene HC-Grenzwert für ausschließlich oder zum Teil mit Gas betriebene Motoren durch den mit folgender Formel berechneten Grenzwert ersetzt:

$$\text{HC} = 0,19 + (1,5 \times A \times \text{GEV})$$

wobei GEV das durchschnittliche Gas-Energie-Verhältnis während des jeweiligen Prüfzyklus ist. Wenn sowohl ein stationärer als auch ein instationärer Prüfzyklus anzuwenden sind, wird das GEV mit dem instationären Warmstart-Prüfzyklus ermittelt. Wenn mehr als ein stationärer Prüfzyklus anzuwenden ist, wird das durchschnittliche GEV für jeden Zyklus einzeln ermittelt.

Ist der berechnete Grenzwert für HC höher als der Wert von $0,19 + A$, wird der Grenzwert für HC auf $0,19 + A$ festgelegt.

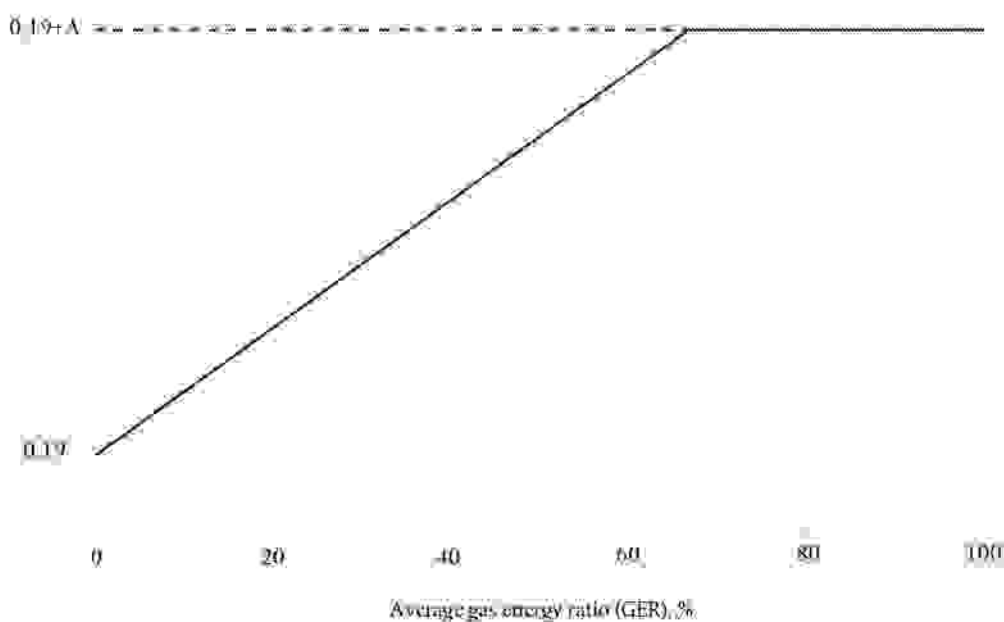


Abbildung 1: Diagramm mit Darstellung des HC-Emissionsgrenzwertes in Abhängigkeit vom durchschnittlichen GEV

2. Für Unterklassen mit einem kombinierten Grenzwert für HC und NO_x wird der kombinierte Grenzwert für HC und NO_x um $0,19 \text{ g/kWh}$ vermindert und gilt nur für NO_x .

3. Für Motoren, die nicht mit Gas betrieben werden, wird die Formel nicht angewendet.

Anhang III - Zeitplan für die Anwendung dieser Verordnung in Bezug auf EU-Typengenehmigungen und das Inverkehrbringen

Tabelle III-1: Zeitpunkte der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse NRE

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbe- reich (kW)	Unterkategorie	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU-Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen von Motoren
NRE	CI	$0 < P < 8$	NRE-v-1 NRE-c-1	1. Januar 2018	1. Januar 2019
	CI	$8 \leq P < 19$	NRE-v-2 NRE-c-2		
	CI	$19 \leq P < 37$	NRE-v-3 NRE-c-3	1. Januar 2018	1. Januar 2019
		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4 NRE-c-4		
	alle	$56 \leq P < 130$	NRE-v-5 NRE-c-5	1. Januar 2019	1. Januar 2020
		$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6 NRE-c-6	1. Januar 2018	1. Januar 2019
		$P > 560$	NRE-v-7 NRE-c-7	1. Januar 2018	1. Januar 2019

Tabelle III-2: Zeitpunkte der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse NRG

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbe- reich (kW)	Unterkategorie	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU-Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen von Motoren
NRG	alle	$P > 560$	NRG-v-1 NRG-c-1	1. Januar 2018	1. Januar 2019

PRÄVENTIVE
RECHTSBERATUNG
SEIT 26 JAHREN!



SOFTWARE MIT INHALTEN AUS EINER HAND!

Die rechtliche Vorsorgeuntersuchung für Unternehmen.

Nutzen Sie unsere gespeicherten **Erfahrungen aus 26 Jahren Complianceberatung**. Wir vermeiden die Haftung für Organisationsverschulden von Führungskräften. Sie müssen organisatorisch dafür sorgen, dass sie sich selbst und dass sich alle Mitarbeiter des Unternehmens legal verhalten. Dazu lassen sich alle Risiken und Pflichten eines Unternehmens mit unserem System ermitteln, delegieren, monatlich aktualisieren, erfüllen, kontrollieren, digital speichern und für alle jederzeit verfügbar halten. Die Verantwortlichen können digital abfragen, wer, welche Pflicht, an welchem Betriebsteil, wie zu erfüllen hat. Führungskräfte können auf einer Oberaufsichtsmaske mit einem Blick kontrollieren, ob alle Pflichten im Unternehmen erfüllt sind. **Systematisch senken wir den Complianceaufwand durch Standardisierung um 60 %**. Sachverhalte im Unternehmen wiederholen sich, verursachen gleiche Risiken und lösen gleiche Rechtspflichten zur Risikoabwehr aus. Rechtspflichten werden nur einmal geprüft, verlinkt, gespei-

chert und immer wieder mehrfach genutzt. Wir sind Rechtsanwälte mit eigenen Informatikern und bieten eine Softwarelösung mit Inhalten und präventiver Rechtsberatung aus einer Hand. Auf Anregungen aus den Unternehmen passen unsere EDV-Spezialisten die Software unseres Compliance-Management-Systems an. Der aktuelle Inhalt unserer Datenbank: 18.000 Rechtsvorschriften von EU, Bund, Ländern und Berufsgenossenschaften, 7.500 Gerichtsurteile, standardisierte Pflichtenkataloge für 45 Branchen und 57.000 vorformulierte Betriebspflichten. **44.000 Unternehmensrisiken sind mit 59.000 Rechtspflichten drei Millionen Mal verlinkt und gespeichert**. Auf die Inhalte kommt es an. Je umfangreicher die Datenbank umso geringer ist das Risiko eine Unternehmenspflicht zu übersehen.

Weitere Informationen unter:
www.rack-rechtsanwaelte.de



Tabelle III-3: Zeitpunkte der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse NRSh

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU- Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbrin- gen von Motoren
NRSh	SI	$0 < P < 19$	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	1. Januar 2018	1. Januar 2019

Tabelle III-4: Zeitpunkte der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse NRS

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU- Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbrin- gen von Motoren
NRS	SI	$0 < P < 56$	NRS-vr-1a NRS-vi-1a NRS-vr-1b NRS-vi-1b NRS-v-2a NRS-v-2b NRS-v-3	1. Januar 2018	1. Januar 2019

Tabelle III-5: Zeitpunkte der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse IWP

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung die- ser Verordnung auf	
				die EU- Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbrin- gen von Motoren
IWP	alle	$19 \leq P < 300$	IWP-V-1	1. Januar 2018	1. Januar 2019
			IWP-c-1		
IWP-v-2					
IWP-c-2					
IWP-v-3					
IWP-c-3					
		$P \geq 300$	IWP-v-4 IWP-c-4	1. Januar 2019	1. Januar 2020

Tabelle III-6: Zeitpunkte der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse IWA

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU- Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbrin- gen von Motoren
IWA	alle	$19 \leq P < 300$	IWA-v-1	1. Januar 2018	1. Januar 2019
			IWA-c-1		
IWA-v-2					
IWA-c-2					
IWA-v-3					
IWA-c-3					
		$P \geq 300$	IWA-c-4 IWA-c-4	1. Januar 2019	1. Januar 2020

Tabelle III-7: Zeitpunkte der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse RLL

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU- Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbrin- gen von Motoren
RLL	alle	P > 0	RLL-v-1 RLL-c-1	1. Januar 2020	1. Januar 2021

Tabelle III-8: Zeitpunkte der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse RLR

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU- Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbrin- gen von Motoren
RLR	alle	P > 0	RLR-v-1 RLR-c-1	1. Januar 2020	1. Januar 2021

Tabelle III-9: Zeitpunkte der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse SMB

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU- Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbrin- gen von Motoren
SMB	SI	P > 0	SMB-v-1	1. Januar 2018	1. Januar 2019

Tabelle III-10: Zeitpunkte der Anwendung dieser Verordnung auf Motoren der Klasse ATS

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU- Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbrin- gen von Motoren
ATS	SI	P > 0	ATS-v-1	1. Januar 2018	1. Januar 2019

Anhang IV - Stationäre Prüfzyklen für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte (NRSC)

Tabelle IV-1: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse NRE

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unter- klasse	NRSC
NRE	variabel	Motor mit variabler Drehzahl und einer Bezugsleistung von weniger als 19 kW	NRE-v-1 NRE-v-2	G2 oder C1
		Motor mit variabler Drehzahl und einer Bezugsleistung von 19 kW oder mehr, aber nicht mehr als 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	C1
		Motor mit variabler Drehzahl und einer Bezugsleistung über 560 kW	NRE-v-7	C1
	konstant	Motor mit konstanter Drehzahl	NRE-c-1 NRE-c-2 NRE-c-3 NRE-c-4 NRE-c-5 NRE-c-6 NRE-c-7	D2

Tabelle IV-2: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse NRG

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unter- klasse	NRSC
NRG	variabel	Motor mit variabler Drehzahl für einen Generatorsatz	NRG-v-1	C1
	konstant	Motor mit konstanter Drehzahl für einen Generatorsatz	NRG-c-1	D2

Tabelle IV-3: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse NRSh

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unterklasse	NRSC
NRSh	variabel oder konstant	Motor mit einer Bezugsleistung von höchstens 19 kW für den	NRSh-v-1a	G3
		Einsatz in handgehaltenen Maschinen	NRSh-v-1b	

Tabelle IV-4: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse NRS

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unterklasse	NRSC
NRS	variabel < 3 600 min ⁻¹	Motor mit variabler Drehzahl und einer Bezugsleistung von höchstens 19 kW für Anwendungen mit einer Drehzahl von < 3 600 min ⁻¹	NRS-vi-1a NRS-vi-1b	G1
	variabel ≥ 3 600 min ⁻¹ ; oder konstant	Motor mit variabler Drehzahl und einer Bezugsleistung von höchstens 19 kW für Anwendungen mit einer Drehzahl von ≥ 3 600 min ⁻¹ ; Motor mit konstanter Drehzahl und einer Bezugsleistung von höchstens 19 kW	NRS-vr-1a NRS-vr-1b	G2
	variabel oder konstant	Motor mit einer Bezugsleistung zwischen 19 kW und 30 kW bei einem Gesamthubraum von weniger als 1 l	NRS-v-2a	G2
		Motor mit einer Bezugsleistung über 19 kW, jedoch nicht mit einer Bezugsleistung zwischen 19 kW und 30 kW bei einem Gesamthubraum von weniger als 1 l	NRS-v-2b NRS-v-3	C2

Tabelle IV-5: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse IWP

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unterklasse	NRSC
IWP	variabel	Antriebsmotoren mit variabler Drehzahl, die Propeller mit fester Blattsteigung antreiben	IWP-v-1 IWP-v-2 IWP-v-3 IWP-v-4	E3
	konstant	Antriebsmotoren mit konstanter Drehzahl, die einen Verstellpropeller oder einen elektrisch gekoppelten Propeller antreiben	IWP-c-1 IWP-c-2 IWP-c-3 IWP-c-4	E2

PRÄVENTIVE
RECHTSBERATUNG
SEIT 26 JAHREN!



SOFTWARE MIT INHALTEN AUS EINER HAND!

Die rechtliche Vorsorgeuntersuchung für Unternehmen.

Nutzen Sie unsere gespeicherten **Erfahrungen aus 26 Jahren Complianceberatung**. Wir vermeiden die Haftung für Organisationsverschulden von Führungskräften. Sie müssen organisatorisch dafür sorgen, dass sie sich selbst und dass sich alle Mitarbeiter des Unternehmens legal verhalten. Dazu lassen sich alle Risiken und Pflichten eines Unternehmens mit unserem System ermitteln, delegieren, monatlich aktualisieren, erfüllen, kontrollieren, digital speichern und für alle jederzeit verfügbar halten. Die Verantwortlichen können digital abfragen, wer, welche Pflicht, an welchem Betriebsteil, wie zu erfüllen hat. Führungskräfte können auf einer Oberaufsichtsmaske mit einem Blick kontrollieren, ob alle Pflichten im Unternehmen erfüllt sind. **Systematisch senken wir den Complianceaufwand durch Standardisierung um 60 %**. Sachverhalte im Unternehmen wiederholen sich, verursachen gleiche Risiken und lösen gleiche Rechtspflichten zur Risikoabwehr aus. Rechtspflichten werden nur einmal geprüft, verlinkt, gespeichert

und immer wieder mehrfach genutzt. Wir sind Rechtsanwälte mit eigenen Informatikern und bieten eine Softwarelösung mit Inhalten und präventiver Rechtsberatung aus einer Hand. Auf Anregungen aus den Unternehmen passen unsere EDV-Spezialisten die Software unseres Compliance-Management-Systems an. Der aktuelle Inhalt unserer Datenbank: 18.000 Rechtsvorschriften von EU, Bund, Ländern und Berufsgenossenschaften, 7.500 Gerichtsurteile, standardisierte Pflichtenkataloge für 45 Branchen und 57.000 vorformulierte Betriebspflichten. **44.000 Unternehmensrisiken sind mit 59.000 Rechtspflichten drei Millionen Mal verlinkt und gespeichert**. Auf die Inhalte kommt es an. Je umfangreicher die Datenbank umso geringer ist das Risiko eine Unternehmenspflicht zu übersehen.

Weitere Informationen unter:
www.rack-rechtsanwaelte.de



Tabelle IV-6: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse IWA

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unterklasse	NRSC
IWA	variabel	Motor mit variabler Drehzahl zum Einsatz als Hilfsmotor auf Binnenschiffen	IWA-v-1 IWA-v-2 IWA-v-3 IWA-v-4	C1
	konstant	Motor mit konstanter Drehzahl zum Einsatz als Hilfsmotor auf Binnenschiffen	IWA-c-1 IWA-c-2 IWA-c-3 IWA-c-4	D2

Tabelle IV-7: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse RLL

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unterklasse	NRSC
RLL	variabel	Motor mit variabler Drehzahl zum Antrieb von Lokomotiven	RLL-v-1	F
	konstant	Motor mit konstanter Drehzahl zum Antrieb von Lokomotiven	RLL-c-1	D2

Tabelle IV-8: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse RLR

RLR	variabel	Motor mit variabler Drehzahl zum Antrieb von Triebwagen	RLR-v-1	C1
	konstant	Motor mit konstanter Drehzahl zum Antrieb von Triebwagen	RLR-c-1	D2

Tabelle IV-9: NRSC-Prüfzyklen für Motoren der Klasse SMB

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unterklasse	NRSC
SMB	variabel oder konstant	Motoren zum Antrieb von Motorschlitten	SMB-v-1	H

Tabelle IV-10: NRSC-Prüfzyklus für Motoren der Klasse ATS

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unterklasse	NRSC
ATS	variabel oder konstant	Motoren zum Antrieb von ATV oder SbS	ATS-v-1	G1

Instationäre Prüfzyklen für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte

Tabelle IV-11: Instationäre Prüfzyklen für nicht für den Straßenverkehr bestimmte Motoren der Klasse NRE

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unterklasse	
NRE	variabel	Motor mit variabler Drehzahl und einer Bezugsleistung von 19 kW oder mehr, aber nicht mehr als 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	NRTC

Tabelle IV-12: Instationäre Prüfzyklen für nicht für den Straßenverkehr bestimmte Motoren der Klasse NRS²³

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unterklassse	
NRS	variabel oder konstant	Motor mit einer Bezugsleistung über 19 kW, jedoch nicht mit einer Bezugsleistung zwischen 19 kW und 30 kW bei einem Gesamthubraum von weniger als 1 l	NRS-v-2b NRS-v-3	LSI- NRTC

Anhang V - Emissions-Dauerhaltbarkeitsperioden (EDP) gemäß Artikel 25 Absatz 1

Tabelle V-1: EDP für die Motorenklasse NRE

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)	
NRE	CI	variabel	0 < P < 8	NRE-v-1	3 000	
			8 ≤ P < 19	NRE-v-2		
			19 ≤ P < 37	NRE-v-3		
			37 ≤ P < 56	NRE-v-4		
	alle		56 ≤ P < 130	NRE-v-5	8 000	
			130 ≤ P ≤ 560	NRE-v-6		
			P > 560	NRE-v-7		
	CI		konstant	0 < P < 8	NRE-c-1	3 000
				8 ≤ P < 19	NRE-c-2	
				19 ≤ P < 37	NRE-c-3	

²³ Nur anwendbar auf Motoren mit einer Höchstprüfdrehzahl von ≤ 3 400 min⁻¹.

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
	CI		$37 \leq P < 56$	NRE-c-4	8 000
	alle		$56 \leq P < 130$	NRE-c-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-c-6	
			$P > 560$	NRE-c-7	

Tabelle V-2: EDP für die Motorenklasse NRG

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
NRG	alle	konstant	$P > 560$	NRG-v-1	8 000
		variabel		NRG-c-1	

Tabelle V-3: EDP für die Motorenklasse NRSh

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbe- reich (kW)	Hubraum (cm ³)	Unterklasse	EDP (Stun- den)
NRSh	SI	variabel oder konstant	$0 < P < 19$	$SV < 50$	NRSh-v-1a	50/125/300 ⁽¹⁾
				$SV \geq 50$	NRSh-v-1b	

(1) Die EDP-Stunden entsprechen den aufgrund der vorliegenden Verordnung in den delegierten Rechtsakten festgelegten EDP-Kategorien Kat 1/Kat 2/Kat 3.

Tabelle V-4: EDP für die Motorenklasse NRS

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbe- reich (kW)	Hubraum (cm ³)	Unterklasse	EDP (Stunden)
NRS	SI	variabel $\geq 3\,600$ min ⁻¹ ; oder kon- stant	$0 < P < 19$	$80 \leq SV < 225$	NRS-vr-1a	125/250/500 ⁽¹⁾
		variabel $< 3\,600$ min ⁻¹			NRS-vi-1a	
		variabel $\geq 3\,600$ min ⁻¹ ; oder kon- stant		$SV \geq 225$	NRS-vr-1b	250/500/1 000 ⁽¹⁾
		variabel $< 3\,600$ min ⁻¹			NRS-vi-1b	
		variabel oder konstant	$19 \leq P < 30$	$SV \leq 1\,000$	NRS-v-2a	1 000
				$SV > 1\,000$	NRS-v-2b	5 000
		$30 \leq P < 56$	alle	NRS-v-3	5 000	

(1) Die EDP-Stunden entsprechen den aufgrund der vorliegenden Verordnung in den delegierten

Rechtsakten festgelegten EDP-Kategorien Kat 1/Kat 2/Kat 3.

Tabelle V-5: EDP für die Motorenklasse IWP

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
IWP	alle	variabel	$19 \leq P < 75$	IWP-V-1	10 000
			$75 \leq P < 130$	IWP-v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWP-v-3	
			$P \geq 300$	IWP-v-4	
		konstant	$19 \leq P < 75$	IWP-c-1	10 000
			$75 \leq P < 130$	IWP-c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWP-c-3	
			$P \geq 300$	IWP-c-4	

Tabelle V-6: EDP für die Motorenklasse IWA

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
IWA	alle	variabel	$19 \leq P < 75$	IWA-v-1	10 000
			$75 \leq P < 130$	IWA-v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-v-3	
			$P \geq 300$	IWA-v-4	
		konstant	$19 \leq P < 75$	IWA-c-1	10 000
			$75 \leq P < 130$	IWA-c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-c-3	
			$P \geq 300$	IWA-c-4	

Tabelle V-7: EDP für die Motorenklasse RLL

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
RLL	alle	variabel	$P > 0$	RLL-v-1	10 000
		konstant	$P > 0$	RLL-c-1	

Tabelle V-8: EDP für die Motorenklasse RLR

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
RLR	alle	variabel	$P > 0$	RLR-v-1	10 000
		konstant	$P > 0$	RLR-c-1	

Tabelle V-9: EDP für die Klasse SMB

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
SMB	SI	variabel oder konstant	$P > 0$	SMB-v-1	400 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Wahlweise ist eine Emissions-Dauerhaltbarkeitsperiode (EDP) von 8 000 km zulässig.

Tabelle V-10: EDP für die Motorenklasse ATS

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbe- reich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
ATS	SI	variabel oder konstant	$P > 0$	ATS-v-1	500/1 000 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Die EDP-Stunden entsprechen folgenden Gesamthubräumen von Motoren: $< 100 \text{ cm}^3 / \geq 100 \text{ cm}^3$.

Anhang VI - Emissionsgrenzwerte gemäß Artikel 34 Absatz 5 für Motoren mit besonderer Zweckbestimmung

Tabelle VI-1: Emissionsgrenzwerte für Motoren mit besonderer Zweckbestimmung der Motorenklasse NRE

Emissionsstufe	Motoren- unterklas- se	Leistungsbe- reich	Art der Zündung	CO	THC	NO _x	PM- Masse	A
				g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
Motoren mit beson- derer Zweckbe- stimmung	NRE-v-1 NRE-c-1	$0 < P < 8$	CI	8	7,5		0,4	6,0
Motoren mit beson- derer Zweckbe- stimmung	NRE-v-2 NRE-c-2	$8 \leq P < 19$	CI	6,6	7,5		0,4	6,0
Motoren mit beson- derer Zweckbe- stimmung	NRE-v-3 NRE-c-3	$19 \leq P < 37$	CI	5,5	7,5		0,6	6,0
Motoren mit beson- derer Zweckbe- stimmung	NRE-v-4 NRE-c-4	$37 \leq P < 56$	CI	5,0	4,7		0,4	6,0
Motoren mit beson- derer Zweckbe- stimmung	NRE-v-5 NRE-c-5	$56 \leq P < 130$	alle	5,0	4,0		0,3	6,0
Motoren mit beson- derer Zweckbe- stimmung	NRE-v-6	$130 \leq P \leq 560$	alle	3,5	4,0		0,2	6,0

PRÄVENTIVE
RECHTSBERATUNG
SEIT 26 JAHREN!



SOFTWARE MIT INHALTEN AUS EINER HAND!

Die rechtliche Vorsorgeuntersuchung für Unternehmen.

Nutzen Sie unsere gespeicherten **Erfahrungen aus 26 Jahren Complianceberatung**. Wir vermeiden die Haftung für Organisationsverschulden von Führungskräften. Sie müssen organisatorisch dafür sorgen, dass sie sich selbst und dass sich alle Mitarbeiter des Unternehmens legal verhalten. Dazu lassen sich alle Risiken und Pflichten eines Unternehmens mit unserem System ermitteln, delegieren, monatlich aktualisieren, erfüllen, kontrollieren, digital speichern und für alle jederzeit verfügbar halten. Die Verantwortlichen können digital abfragen, wer, welche Pflicht, an welchem Betriebsteil, wie zu erfüllen hat. Führungskräfte können auf einer Oberaufsichtsmaske mit einem Blick kontrollieren, ob alle Pflichten im Unternehmen erfüllt sind. **Systematisch senken wir den Complianceaufwand durch Standardisierung um 60 %**. Sachverhalte im Unternehmen wiederholen sich, verursachen gleiche Risiken und lösen gleiche Rechtspflichten zur Risikoabwehr aus. Rechtspflichten werden nur einmal geprüft, verlinkt, gespeichert

und immer wieder mehrfach genutzt. Wir sind Rechtsanwälte mit eigenen Informatikern und bieten eine Softwarelösung mit Inhalten und präventiver Rechtsberatung aus einer Hand. Auf Anregungen aus den Unternehmen passen unsere EDV-Spezialisten die Software unseres Compliance-Management-Systems an. Der aktuelle Inhalt unserer Datenbank: 18.000 Rechtsvorschriften von EU, Bund, Ländern und Berufsgenossenschaften, 7.500 Gerichtsurteile, standardisierte Pflichtenkataloge für 45 Branchen und 57.000 vorformulierte Betriebspflichten. **44.000 Unternehmensrisiken sind mit 59.000 Rechtspflichten drei Millionen Mal verlinkt und gespeichert**. Auf die Inhalte kommt es an. Je umfangreicher die Datenbank umso geringer ist das Risiko eine Unternehmenspflicht zu übersehen.

Weitere Informationen unter:
www.rack-rechtsanwaelte.de



Emissionsstufe	Motoren- unterklas- se	Leistungsbe- reich	Art der Zündung	CO	THC	NO _x	PM- Masse	A
				g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
		kW						
derer Zweckbe- stimmung	NRE-c-6							
Motoren mit beson- derer Zweckbe- stimmung	NRE-v-7 NRE-c-7	P > 560	alle	3,5	6,4		0,2	6,0

Tabelle VI-2: Emissionsgrenzwerte für Motoren mit besonderer Zweckbestimmung der Motorenklasse NRG

Emissionsstufe	Motoren- unterklas- se	Leistungsbe- reich	Art der Zündung	CO	HC	NO _x	PM Masse	A
				g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
		kW						
Motoren mit beson- derer Zweckbe- stimmung	NRG-c-1	P > 560	alle	3,5	6,4		0,2	6,0
	NRG-v-1							

Tabelle VI-3: Emissionsgrenzwerte für Motoren mit besonderer Zweckbestimmung der Motorenklasse RLL

Emissionsstufe	Motoren- unterklas- se	Leistungsbe- reich	Art der Zündung	CO	THC	NO _x	PM Masse	A
				g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
		kW						
Motoren mit beson- derer Zweckbe- stimmung	RLL-v-1 RLL-c-1	P < 560	alle	3,5	(HC + NO _x ≤ 4,0)		0,2	6,0
	RLL-v-1 RLL-c-1	P > 560 kW	alle	3,5	0,5	6,0	0,2	6,0
Motoren mit beson- derer Zweckbestim- mung	RLL-v-1	P > 2 000 kW und SVc ⁽¹⁾ > 5 l	alle	3,5	0,4	7,4	0,2	6,0
	RLL-c-1							

⁽¹⁾ Hubraum je Zylinder.