

DELEGIERTE RICHTLINIE (EU) 2021/1717 DER KOMMISSION**vom 9. Juli 2021****zur Änderung der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Aktualisierung bestimmter Bezeichnungen von Fahrzeugklassen und die Aufnahme des eCall-Systems in die Auflistung der zu prüfenden Positionen, die Methoden, die Mängel und deren Bewertung in Anhang I und Anhang III der genannten Richtlinie****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 17,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2014/45/EU gilt für Fahrzeuge der in Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie aufgeführten Klassen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h. Diese Klassen werden unter Bezugnahme auf die Richtlinien 2002/24/EG⁽²⁾, 2003/37/EG⁽³⁾ und 2007/46/EG⁽⁴⁾ des Europäischen Parlaments und des Rates festgelegt.
- (2) Die Richtlinien 2002/24/EG, 2003/37/EG und 2007/46/EG wurden durch die Verordnungen (EU) Nr. 168/2013⁽⁵⁾, (EU) Nr. 167/2013⁽⁶⁾ und (EU) 2018/858⁽⁷⁾ des Europäischen Parlaments und des Rates aufgehoben.
- (3) Angesichts der Änderung bei den Bezeichnungen von Fahrzeugklassen, die sich aus der Aufhebung der Richtlinien 2002/24/EG und 2003/37/EG ergeben, sollten bestimmte Bezeichnungen von Fahrzeugklassen, auf die in der Richtlinie 2014/45/EU Bezug genommen wird, angepasst werden. Jene Änderungen haben keine Auswirkungen auf den Geltungsbereich und die Häufigkeit der Prüfungen.
- (4) Gemäß der Verordnung (EU) 2015/758 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁸⁾ müssen bestimmte neue Fahrzeugtypen ab dem 31. März 2018 mit einem fest eingebauten auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-System ausgerüstet sein.

⁽¹⁾ Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 141 vom 6.6.2009, S. 12).

⁽²⁾ Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates (ABl. L 124 vom 9.5.2002, S. 1).

⁽³⁾ Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 74/150/EWG (ABl. L 171 vom 9.7.2003, S. 1).

⁽⁴⁾ Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).

⁽⁸⁾ Verordnung (EU) 2015/758 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über Anforderungen für die Typgenehmigung zur Einführung des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems in Fahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 77).

- (5) Das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System setzt als Notfallsystem ein Höchstmaß an Zuverlässigkeit voraus. Die Fehlerfreiheit des Mindestdatensatzes sowie der Stimmübertragung und -qualität sollte gewährleistet sein, und es sollte ein einheitliches Prüfsystem entwickelt werden, um Langlebigkeit und Beständigkeit des auf dem 112-Notruf basierenden bordeigenen eCall-Systems sicherzustellen. Daher sollte die technische Überwachung des eCall-Systems gemäß der Richtlinie 2014/45/EU regelmäßig durchgeführt werden. In Anhang I Tabelle 3 der genannten Richtlinie sollte eine neue Nummer für eine solche Prüfung eingefügt werden.
- (6) Die Richtlinie 2014/45/EU sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 2014/45/EU wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

i) Der Einleitungssatz erhält folgende Fassung:

„(1) Diese Richtlinie gilt für Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h gemäß den Verordnungen (EU) Nr. 167/2013 (*), (EU) Nr. 168/2013 (**), (EU) 2018/858 (***) des Europäischen Parlaments und des Rates, die einer der folgenden Klassen angehören:

(*) 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).

(**) 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).

(***) Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).“

ii) Der sechste und der siebte Gedankenstrich erhalten folgende Fassung:

„— ab 1. Januar 2022 zweirädrige oder dreirädrige Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor mit einem Hubraum von mehr als 125 cm³ — Fahrzeugklassen L3e, L4e, L5e und L7e; — vorwiegend auf öffentlichen Straßen benutzte Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h — Fahrzeugklassen T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b und T4.3b.“

b) Absatz 2 siebter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— Fahrzeuge der Klassen L3e, L4e, L5e und L7e mit einem Verbrennungsmotor mit einem Hubraum von mehr als 125 cm³, wenn die Mitgliedstaaten unter besonderer Berücksichtigung der einschlägigen Statistiken zur Sicherheit im Straßenverkehr der letzten fünf Jahre wirksame alternative Maßnahmen zur Sicherheit im Straßenverkehr für zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge ergriffen haben. Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission von diesen Ausnahmen in Kenntnis.“

2. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Zugmaschinen auf Rädern der Klassen T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b und T4.3b, die vorwiegend auf öffentlichen Straßen für den gewerblichen Güterkraftverkehr genutzt werden: vier Jahre nach der Erstzulassung, dann alle zwei Jahre.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Mitgliedstaaten legen angemessene Zeitabstände fest, in denen Fahrzeuge der Klassen L3e, L4e, L5e und L7e mit einem Verbrennungsmotor mit einem Hubraum von mehr als 125 cm³ einer Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung unterzogen werden.“

3. Die Anhänge I und III werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Richtlinie geändert.

Artikel 2

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis zum 27. September 2022 die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Sie wenden die erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung des Artikels 1 und der Nummer 2 im Anhang dieser Richtlinie ab dem 27. September 2022 an.

Sie wenden die erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Nummer 1 im Anhang dieser Richtlinie spätestens ab dem 20. Mai 2023 an.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

Inkrafttreten

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

Artikel 4

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 9. Juli 2021

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

Die Anhänge I und III werden wie folgt geändert:

1. In Anhang I Nummer 3 wird in Abschnitt 7 folgende Nummer angefügt:

Position	Methode	Grund für Mangelfeststellung	Mängelbewertung		
			gering	erheblich	gefährlich
„7.13 eCall (falls eingebaut, gemäß den EU-Typgenehmigungsvorschriften)					
7.13.1 Einbau und Konfiguration	Sichtprüfung und — sofern die technischen Merkmale des Fahrzeugs dies ermöglichen und die erforderlichen Daten zur Verfügung gestellt werden — ergänzt durch die Verwendung einer elektronischen Schnittstelle	a) System oder Bauteil fehlt		X	
		b) falsche Softwareversion	X		
		c) falsche Systemkodierung	X		
7.13.2 Zustand	Sichtprüfung und — sofern die technischen Merkmale des Fahrzeugs dies ermöglichen und die erforderlichen Daten zur Verfügung gestellt werden — ergänzt durch die Verwendung einer elektronischen Schnittstelle	a) System oder Bauteile beschädigt	X		
		b) eCall-Störungsanzeige (MIL) weist auf Fehler im System hin	X		
		c) Ausfall der elektronischen eCall-Steuereinheit	X		
		d) Ausfall der Mobilfunknetz-Kommunikationsausrüstung	X		
		e) Ausfall des GPS-Signals	X		
		f) Audiokomponenten nicht angeschlossen	X		
		g) Stromquelle nicht angeschlossen oder unzureichende Ladung	X		
		h) System zeigt über die elektronische Fahrzeugschnittstelle Fehler an	X		
7.13.3 Leistung	Sichtprüfung und — sofern die technischen Merkmale des Fahrzeugs dies ermöglichen und die erforderlichen Daten zur Verfügung gestellt werden — ergänzt durch die Verwendung einer elektronischen Schnittstelle	a) Mindestdatensatz (MSD) fehlerhaft	X		
		b) Audiokomponenten funktionieren nicht ordnungsgemäß	X“		

2. Anhang III Tabelle I Nummer 4 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„Spezialfahrzeuge (abgeleitet von einem Fahrzeug der Klasse N), T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b und T4.3b“;

b) Bezugnahmen auf Fahrzeuge der Klasse „T5“ werden durch einen Verweis auf die folgenden Klassen ersetzt:

„T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b und T4.3b (P) sowie T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b und T4.3b (D).“