

Amtsblatt der Europäischen Union

L 252



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

59. Jahrgang

16. September 2016

Inhalt

I Gesetzgebungsakte

VERORDNUNGEN

- ★ **Verordnung (EU) 2016/1627 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über einen mehrjährigen Wiederauffüllungsplan für Roten Thun im Ostatlantik und im Mittelmeer und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 302/2009 des Rates** 1
- ★ **Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 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 ⁽¹⁾** 53

RICHTLINIEN

- ★ **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** 118

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fatter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

I

(Gesetzgebungsakte)

VERORDNUNGEN

VERORDNUNG (EU) 2016/1627 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 14. September 2016

**über einen mehrjährigen Wiederauffüllungsplan für Roten Thun im Ostatlantik und im Mittelmeer
und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 302/2009 des Rates**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 43 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ besteht das Ziel der Gemeinsamen Fischereipolitik darin, eine Nutzung der lebenden aquatischen Ressourcen unter nachhaltigen ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen zu gewährleisten.
- (2) Die Europäische Union ist Vertragspartei der Internationalen Konvention zur Erhaltung der Thunfischbestände im Atlantik ⁽⁴⁾ (im Folgenden „Konvention“).
- (3) Die durch die Konvention errichtete Internationale Kommission für die Erhaltung der Thunfischbestände im Atlantik (im Folgenden „ICCAT“) hat auf ihrer 15. Sondertagung 2006 die Empfehlung 06-05 angenommen, mit der ein mehrjähriger Wiederauffüllungsplan für Roten Thun im Ostatlantik und im Mittelmeer erlassen wird, der 2022 ausläuft (im Folgenden „Wiederauffüllungsplan“). Diese Empfehlung ist am 13. Juni 2007 in Kraft getreten.
- (4) Bei dem Wiederauffüllungsplan werden die Besonderheiten der verschiedenen Arten von Ausrüstung und Fangtechniken berücksichtigt. Bei der Umsetzung des Wiederauffüllungsplans sollten sich die Union und die Mitgliedstaaten für die Förderung der Küstenfischerei und die Verwendung von Fangausrüstung und -techniken einsetzen, die selektiv sind und geringere Umweltauswirkungen haben, einschließlich Fanggeräte und -techniken für die traditionelle und handwerkliche Fischerei, und somit zu einem angemessenen Lebensstandard für die Akteure der lokalen Wirtschaft beitragen.

⁽¹⁾ ABl. C 383 vom 17.11.2015, S. 100:

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 23. Juni 2016 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 18. Juli 2016.

⁽³⁾ Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über die Gemeinsame Fischereipolitik und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1954/2003 und (EG) Nr. 1224/2009 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 2371/2002 und (EG) Nr. 639/2004 des Rates und des Beschlusses 2004/585/EG des Rates (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 22).

⁽⁴⁾ Internationale Konvention zur Erhaltung der Thunfischbestände im Atlantik (ABl. L 162 vom 18.6.1986, S. 34).

- (5) Die ICCAT-Empfehlung 06-05 wurde mit der Verordnung (EG) Nr. 1559/2007 des Rates ⁽¹⁾ in Unionsrecht umgesetzt.
- (6) Auf ihrer 16. Sondertagung 2008 hat die ICCAT die Empfehlung 08-05 zur Änderung der Empfehlung 06-05 erlassen. Für den Wiederaufbau der Bestände von Rotem Thun sieht die Empfehlung 08-05 eine schrittweise Verringerung der zulässigen Gesamtfangmengen von 2007 bis 2011, Einschränkungen der Fangmöglichkeiten in bestimmten Gebieten und Zeiträumen, eine neue Mindestgröße für Roten Thun, Maßnahmen für die Sport- und Freizeitfischerei, Maßnahmen für die Aufzucht und die Fangkapazität sowie den Ausbau der ICCAT-Regelung gemeinsamer internationaler Inspektionen vor.
- (7) Die ICCAT-Empfehlung 08-05 wurde mit der Verordnung (EG) Nr. 302/2009 des Rates ⁽²⁾ in Unionsrecht umgesetzt.
- (8) Auf ihrer 17. Sondertagung 2010 hat die ICCAT die Empfehlung 10-04 zur Änderung der Empfehlung 08-05 erlassen. Für den Wiederaufbau der Bestände von Rotem Thun war in der Empfehlung 10-04 eine weitere Verringerung der zulässigen Gesamtfangmengen (TAC) und der Fangkapazitäten sowie eine Verstärkung der Kontrollmaßnahmen — insbesondere im Hinblick auf die Vorgänge des Umsetzens und des Einsetzens in Netzkäfige — vorgesehen. Außerdem war darin für 2012 ein weiteres Gutachten des Ständigen Ausschusses für Forschung und Statistik der ICCAT (SCRS) zur Ermittlung der Laichgründe und zur Einrichtung von Schutzgebieten vorgesehen.
- (9) Um die geänderten internationalen Erhaltungsmaßnahmen der Empfehlung 10-04 in Unionsrecht umzusetzen, wurde die Verordnung (EG) Nr. 302/2009 durch die Verordnung (EU) Nr. 500/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ geändert.
- (10) Auf ihrer 18. Sondertagung 2012 hat die ICCAT die Empfehlung 12-03 zur Änderung der Empfehlung 10-04 erlassen. Im Hinblick auf eine größere Effektivität des Wiederauffüllungsplans führte die Empfehlung 12-03 technische Maßnahmen für die Vorgänge der Um- und Einsetzung von lebendem Rotem Thun ein, neue Fangmeldevorschriften, die Durchführung des ICCAT-Programms für regionale Beobachter und Änderungen der Fangzeiten. Außerdem stärkte sie die Rolle des SCRS bei der Abschätzung der Bestände von Rotem Thun.
- (11) Auf ihrer 23. ordentlichen Tagung 2013 hat die ICCAT die Empfehlung 13-07 durch Änderung der Empfehlung 12-03 mit Aufnahme kleiner Änderungen der Fangzeiten erlassen, die die Unionsflotte nicht berühren. Darüber hinaus hat sie die Empfehlung 13-08 verabschiedet, die den Wiederauffüllungsplan ergänzt. Die Empfehlung 13-08 enthielt ein gemeinsames Verfahren für den Einsatz von Stereokamerasystemen zur Schätzung der Mengen an Rotem Thun zum Zeitpunkt des Einsetzens und führte für Köderschiffe und Schleppangler im Ostatlantik einen flexiblen Zeitpunkt für den Beginn der Fangsaison ein.
- (12) Um die wesentlichen Maßnahmen wie die Maßnahmen betreffend die Fangzeiten der Empfehlungen 12-03 und 13-08 in Unionsrecht durchzuführen, wurde die Verordnung (EG) Nr. 302/2009 durch die Verordnung (EU) Nr. 544/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ geändert.
- (13) Auf ihrer 19. Sondertagung 2014 hat die ICCAT die Empfehlung 14-04 zur Änderung der Empfehlung 13-07 und zur Aufhebung der Empfehlung 13-08 erlassen. Einige der geltenden Kontrollvorschriften wurden gestrafft, die Verfahren für den Einsatz von Stereokameras zum Zeitpunkt des Einsetzens in Netzkäfige wurden weiter präzisiert, und in den Wiederauffüllungsplan wurden spezielle Maßnahmen für Freisetzen und die Behandlung von totem Fisch aufgenommen.
- (14) Die Empfehlung 14-04 ist für die Union verbindlich.
- (15) Alle Änderungen des Wiederauffüllungsplans, die die ICCAT 2012, 2013 und 2014 angenommen hat und die noch nicht durchgeführt wurden, sollten im Unionsrecht durchgeführt werden. Da diese Durchführung den Wiederauffüllungsplan betrifft, dessen Ziele und Maßnahmen von der ICCAT vorgegeben wurden, schließt diese Verordnung nicht den gesamten Inhalt der Mehrjahrespläne gemäß den Artikeln 9 und 10 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 ein.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1559/2007 des Rates vom 17. Dezember 2007 zur Aufstellung eines mehrjährigen Wiederauffüllungsplans für Roten Thun im Ostatlantik und im Mittelmeer und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 520/2007 (ABl. L 340 vom 22.12.2007, S. 8).

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 302/2009 des Rates vom 6. April 2009 über einen mehrjährigen Wiederauffüllungsplan für Roten Thun im Ostatlantik und im Mittelmeer und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 43/2009 sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1559/2007 (ABl. L 96 vom 15.4.2009, S. 1).

⁽³⁾ Verordnung (EU) Nr. 500/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2012 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 302/2009 des Rates über einen mehrjährigen Wiederauffüllungsplan für Roten Thun im Ostatlantik und im Mittelmeer (ABl. L 157 vom 16.6.2012, S. 1).

⁽⁴⁾ Verordnung (EU) Nr. 544/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 302/2009 des Rates über einen mehrjährigen Wiederauffüllungsplan für Roten Thun im Ostatlantik und im Mittelmeer (ABl. L 163 vom 29.5.2014, S. 7).

- (16) Mit der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 wurde das Konzept der Mindestreferenzgrößen für die Bestandserhaltung eingeführt. Um die Kohärenz zu gewährleisten, sollte das ICCAT-Konzept der Mindestgrößen im Sinne von Mindestreferenzgrößen für die Bestandserhaltung in Unionsrecht umgesetzt werden. Daher sollten die Bezugnahmen auf die Mindestgröße für Roten Thun in der Delegierten Verordnung (EU) 2015/98 der Kommission ⁽¹⁾ für die Zwecke der vorliegenden Verordnung als Bezugnahmen auf die Mindestreferenzgröße für die Bestandserhaltung verstanden werden.
- (17) Um für Um- und Einsetzvorgänge sowie für die Registrierung und Meldung von Fangtätigkeiten mit Tonnaren und Schiffen einheitliche Bedingungen zu schaffen, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ ausgeübt werden.
- (18) Einige Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 302/2009 haben sich erübrigt, insbesondere da sie nun in anderen Unionsrechtsakten enthalten sind. Andere Bestimmungen sollten aktualisiert werden, um insbesondere den Änderungen der Rechtsvorschriften Rechnung zu tragen, die sich aus der Annahme der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 ergeben.
- (19) So wird insbesondere mit der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates ⁽³⁾ eine Überwachungs-, Inspektions- und Durchsetzungsregelung der Union mit einem globalen, integrativen Ansatz eingeführt, um die Einhaltung aller Vorschriften der Gemeinsamen Fischereipolitik sicherzustellen, und die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 404/2011 der Kommission ⁽⁴⁾ enthält die Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009. Mit der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008 des Rates ⁽⁵⁾ wird ein Gemeinschaftssystem zur Verhinderung, Bekämpfung und Unterbindung der illegalen, nicht gemeldeten und unregulierten Fischerei eingeführt. Diese Rechtsakte schließen nun einige Elemente der Verordnung (EG) Nr. 302/2009, namentlich deren Artikel 33 über Durchsetzungsmaßnahmen und deren Anhang VIII über Übermittlungen im Rahmen des Schiffsüberwachungssystems (im Folgenden „VMS“), ein. Es ist daher nicht erforderlich, diese Bestimmungen in der vorliegenden Verordnung zu wiederholen.
- (20) Gemäß der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 404/2011 werden die vom SCRS angenommenen Umrechnungsfaktoren auch für die Zwecke der vorliegenden Verordnung angewandt, um das gerundete Gewichtsäquivalent des verarbeiteten Roten Thuns zu berechnen.
- (21) Gemäß Artikel 95 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates wurde außerdem der Durchführungsbeschluss 2014/156/EU ⁽⁶⁾ der Kommission angenommen. Mit dem Durchführungsbeschluss wurden unter anderem für die Kontrolle der Fischerei auf Roten Thun im Ostatlantik und im Mittelmeer Zieleckwerte und Zielsetzungen eingeführt.
- (22) Die ICCAT-Empfehlung 06-07 sieht im Zusammenhang mit der Aufzucht von Rotem Thun ein Probenahmeprogramm für die Schätzung der Anzahl nach Größe vor. Diese Bestimmung wurde mit Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 302/2009 umgesetzt. Es ist nicht erforderlich, dass die vorliegende Verordnung das Probenahmeprogramm speziell regelt, da die Notwendigkeit dieses Probenahmeprogramms nun vollständig durch die Programme abgedeckt wird, die mit Absatz 83 der mit der vorliegenden Verordnung umzusetzenden Empfehlung 14-04 eingeführt wurden.
- (23) Der Klarheit, Vereinfachung und Rechtssicherheit wegen sollte die Verordnung (EG) Nr. 302/2009 daher aufgehoben werden.

⁽¹⁾ Delegierte Verordnung (EU) 2015/98 der Kommission vom 18. November 2014 über die Umsetzung der internationalen Verpflichtungen der Union gemäß Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates im Rahmen der Internationalen Konvention zur Erhaltung der Thunfischbestände im Atlantik und des Übereinkommens über die künftige multilaterale Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Fischerei im Nordwestatlantik (ABl. L 16 vom 23.1.2015, S. 23).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer Kontrollregelung der Union zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der gemeinsamen Fischereipolitik und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 847/96, (EG) Nr. 2371/2002, (EG) Nr. 811/2004, (EG) Nr. 768/2005, (EG) Nr. 2115/2005, (EG) Nr. 2166/2005, (EG) Nr. 388/2006, (EG) Nr. 509/2007, (EG) Nr. 676/2007, (EG) Nr. 1098/2007, (EG) Nr. 1300/2008, (EG) Nr. 1342/2008 sowie zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 2847/93, (EG) Nr. 1627/94 und (EG) Nr. 1966/2006 (ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1).

⁽⁴⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 404/2011 der Kommission vom 8. April 2011 mit Durchführungsbestimmungen zu der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates zur Einführung einer gemeinschaftlichen Kontrollregelung zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der gemeinsamen Fischereipolitik (ABl. L 112 vom 30.4.2011, S. 1).

⁽⁵⁾ Verordnung (EG) Nr. 1005/2008 des Rates vom 29. September 2008 über ein Gemeinschaftssystem zur Verhinderung, Bekämpfung und Unterbindung der illegalen, nicht gemeldeten und unregulierten Fischerei, zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 2847/93, (EG) Nr. 1936/2001 und (EG) Nr. 601/2004 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 1093/94 und (EG) Nr. 1447/1999 (ABl. L 286 vom 29.10.2008, S. 1).

⁽⁶⁾ Durchführungsbeschluss 2014/156/EU der Kommission vom 19. März 2014 über ein spezifisches Kontroll- und Inspektionsprogramm für die Fischereien auf Bestände von Rotem Thun im Ostatlantik und im Mittelmeer, Schwertfisch im Mittelmeer sowie für die Fischereien auf Bestände von Sardinen und Sardellen im Nördlichen Adriatischen Meer (ABl. L 85 vom 21.3.2014, S. 15).

- (24) Zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen der Union aufgrund der Konvention sind in der Delegierten Verordnung (EU) 2015/98 der Kommission Ausnahmen von der Anlande Verpflichtung für Roten Thun vorgesehen, die in Artikel 15 der Verordnung (EU) 1380/2013 festgelegt ist. Mit der Delegierten Verordnung (EU) 2015/98 werden einige Bestimmungen der ICCAT-Empfehlung 13-07 umgesetzt, die für bestimmte Situationen Rückwurf- und Freilassungsverpflichtungen für Schiffe und Tonnaren für Roten Thun im Ostatlantik und im Mittelmeer einführen. Daher müssen solche Rückwurf- und Wiederfreisetzungspflichten durch diese Verordnung nicht geregelt werden, weswegen sie die Bestimmungen, die in der Delegierten Verordnung (EU) 2015/98 enthalten sind, unberührt lässt —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand und Geltungsbereich

- (1) Diese Verordnung enthält die allgemeinen Vorschriften für die Anwendung des Wiederauffüllungsplans im Sinne von Artikel 3 Nummer 1 durch die Union.
- (2) Diese Verordnung gilt für Roten Thun (*Thunnus thynnus*) im Ostatlantik und im Mittelmeer.

Artikel 2

Ziel

Ziel dieser Verordnung ist es, gemäß dem Wiederauffüllungsplan im Sinne von Artikel 3 Nummer 1 bis zum Jahr 2022 eine Biomasse von Rotem Thun zu erreichen, die, mit mindestens 60 %iger Wahrscheinlichkeit, dieses Ziel zu erreichen, dem höchstmöglichen Dauerertrag entspricht.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „Wiederauffüllungsplan“ den von der ICCAT empfohlenen mehrjährigen Wiederauffüllungsplan für Roten Thun, der von 2007 bis 2022 gilt;
2. „Fischereifahrzeug“ jedes Motorschiff, das zur gewerblichen Nutzung der Bestände von Rotem Thun eingesetzt wird oder werden soll, einschließlich Fangschiffe, Verarbeitungsschiffe, Unterstützungsschiffe, Schlepper, an Umladungen beteiligte Schiffe, für die Beförderung von Thunfischerzeugnissen ausgerüstete Transportschiffe und Hilfsschiffe, ausgenommen Containerschiffe;
3. „Fangschiff“ ein für den kommerziellen Fang von Rotem Thun eingesetztes Schiff;
4. „Verarbeitungsschiff“ ein Schiff, an dessen Bord die Fischereierzeugnisse vor ihrer Verpackung einer oder mehreren der folgenden Behandlungen unterzogen werden: Zerlegen in Filets oder in Scheiben, Gefrieren und/oder Verarbeiten;
5. „Hilfsschiff“ ein Schiff, das für die Beförderung von totem (nicht verarbeitetem) Rotem Thun von einem Transportnetz oder Netzkäfig, einer Ringwade oder einer Tonnare zu einem bezeichneten Hafen und/oder zu einem Verarbeitungsschiff eingesetzt wird;
6. „Schlepper“ jedes Schiff, mit dem Netzkäfige geschleppt werden;
7. „Unterstützungsschiff“ jedes andere in Nummer 2 genannte Fischereifahrzeug;
8. „gezielte Fischerei“ die Fischerei auf die Zielart Roter Thun mit einem Fangschiff oder einer Tonnare in einer bestimmten Fangsaison;

9. „gemeinsamer Fangeinsatz“ jeden Einsatz mit zwei oder mehr Ringwadenfängern, bei dem der Fang eines Ringwadenfängers nach einem bestimmten Schlüssel auf einen oder mehrere andere Ringwadenfänger aufgeteilt wird;
10. „Umsetzvorgänge“
 - i) das Umsetzen von lebendem Rotem Thun vom Netz des Fangschiffs in ein Transportnetz,
 - ii) das Umsetzen von lebendem Rotem Thun von einem Transportnetz in ein anderes Transportnetz,
 - iii) die Übernahme des Netzes mit Rotem Thun von einem Schlepper auf einen anderen Schlepper,
 - iv) das Umsetzen von lebendem Rotem Thun von einer Thunfischfarm in eine andere,
 - v) das Umsetzen von lebendem Rotem Thun von der Tonnare in ein Transportnetz,
11. „Kontrollumsetzung“ jede zusätzliche Umsetzung auf Wunsch von Betreibern von Fischereifahrzeugen oder Thunfischfarmen oder der Kontrollbehörden zur Überprüfung der Anzahl der umgesetzten Fische.
12. „Tonnare“ ein am Meeresboden verankertes stationäres Fanggerät, das in der Regel ein Leitnetz besitzt, mit dem Roter Thun in eine oder mehrere Kammern gelenkt wird, in denen er bis zur Entnahme gehalten wird;
13. „Einsetzen (in Netzkäfige)“ das Umsetzen von lebendem Rotem Thun aus einem Transportnetz oder einer Tonnare in Aufzuchtnetzkäfige;
14. „Aufzucht“ das Einsetzen von Rotem Thun in Netzkäfige in Thunfischfarmen und die anschließende Fütterung mit dem Ziel, sie zu mästen und ihre Gesamtbio­masse zu steigern;
15. „Thunfischfarm“ eine Einrichtung, die für die Aufzucht von mit Tonnaren und/oder Ringwadenfängern gefangenem Rotem Thun eingesetzt wird;
16. „Entnahme“ das Töten von Rotem Thun in Thunfischfarmen oder Tonnaren;
17. „Umladung“ das Umladen aller oder bestimmter Fische an Bord eines Fischereifahrzeugs auf ein anderes Fischereifahrzeug. Das Entladen von totem Rotem Thun vom Ringwadenfänger oder dem Schlepper auf ein Hilfsschiff gilt nicht als Umladung;
18. „Sportfischerei“ nicht gewerbsmäßige Fischerei, deren Vertreter einem nationalen Sportfischereiverband angeschlossen oder Inhaber einer nationalen Sportlizenz sind;
19. „Freizeitfischerei“ nicht gewerbsmäßige Fischerei, deren Vertreter keinem nationalen Sportfischereiverband angeschlossen und nicht Inhaber einer nationalen Sportlizenz sind;
20. „Stereokamera“ eine Kamera mit zwei oder mehr Objektiven, mit einem eigenen Bildsensor oder Einzelbild pro Objektiv, zur Aufnahme von dreidimensionalen Bildern;
21. „Kontrollkamera“ eine Stereokamera und/oder konventionelle Videokamera für die in dieser Verordnung vorgesehenen Kontrollen;
22. „BCD“ oder „elektronische BCD“ die Fangdokumente für Roten Thun. Die Bezugnahme auf BCD wird gegebenenfalls durch eBCD ersetzt;
23. „zuständiger Mitgliedstaat“ oder „Mitgliedstaat zuständig für“ den Flaggenmitgliedstaat oder den Mitgliedstaat, unter dessen Gerichtsbarkeit die Tonnare oder die Thunfischfarm fällt, oder, wenn die Tonnare oder die Thunfischfarm auf Hoher See liegt, den Mitgliedstaat, in dem der Betreiber der Tonnare oder der Farm niedergelassen ist;
24. „Task II“ die Vorgabe im ICCAT-Verfahrenshandbuch für Statistiken und Probenahmen bei Thunfisch und verwandten Arten im Atlantischen Ozean („Field manual for statistics and sampling Atlantic tunas and tuna-like fish“) (Dritte Auflage, ICCAT, 1990);
25. „Parteien“ die Vertragsparteien der Konvention und kooperierende Nichtvertragsparteien, Rechtsträger und Rechtsträger im Fischereisektor;
26. „Übereinkommensgebiet“ das geografische Gebiet, für das die in Artikel 1 der Konvention festgelegten Maßnahmen gelten.

*Artikel 4***Schiffslänge**

Die in dieser Verordnung genannten Schiffslängen sind als Länge über alles zu verstehen.

KAPITEL II

BEWIRTSCHAFTUNGSMASSNAHMEN*Artikel 5***An Bewirtschaftungsmaßnahmen geknüpfte Bedingungen**

- (1) Jeder Mitgliedstaat trifft die erforderlichen Vorkehrungen, um sicherzustellen, dass der Fischereiaufwand seiner Fangschiffe und Tonnaren den Fangmöglichkeiten für Roten Thun entsprechen, die ihm im Ostatlantik und im Mittelmeer zur Verfügung stehen.
- (2) Die Übertragung nicht ausgeschöpfter Quoten ist verboten.
- (3) Das Chartern von Fischereifahrzeugen der Union für den Fang von Rotem Thun im Ostatlantik und im Mittelmeer ist verboten.

*Artikel 6***Vorlage von jährlichen Fangplänen, Kapazitätsmanagementplänen und Aufzuchtmanagementplänen**

- (1) Bis zum 31. Januar jeden Jahres übermittelt jeder Mitgliedstaat mit einer Quote für Roten Thun der Kommission
 - a) einen jährlichen Fangplan für die Fangschiffe und Tonnaren, die im Ostatlantik und im Mittelmeer Roten Thun fischen;
 - b) einen jährlichen Fangkapazitätsmanagementplan, der gewährleistet, dass die Fangkapazität des Mitgliedstaats im Verhältnis zu der ihm zugeteilten Quote steht.
- (2) Die Kommission sammelt die in Absatz 1 genannten Pläne und arbeitet sie in den Fang- und Kapazitätsmanagementplan der Union ein. Die Kommission übermittelt diesen Plan dem ICCAT-Sekretariat bis zum 15. Februar jeden Jahres zur Erörterung und Genehmigung durch die ICAAT zu übermitteln ist.
- (3) Bis zum 15. April jeden Jahres übersendet jeder Mitgliedstaat, der den geltenden ICCAT-Plan für die Aufzucht-kapazität ändern will, einen jährlichen Aufzuchtmanagementplan an die Kommission, die ihn dem ICCAT-Sekretariat übermittelt.

*Artikel 7***Jährliche Fangpläne**

- (1) In dem von jedem Mitgliedstaat mit einer Quote für Roten Thun übermittelten jährlichen Fangplan sind die Quoten nach Fanggerätegruppen gemäß den Artikeln 11 und 12 einschließlich folgender Angaben aufgeführt:
 - a) für die Fangschiffe mit einer Länge von mehr als 24 m, die in die Schiffsliste nach Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe a aufgenommen wurden, die ihnen zugeteilte individuelle Quote sowie die Maßnahmen, die die Einhaltung der individuellen Quoten und Beifanggenehmigungen sicherstellen sollen;
 - b) für die Fangschiffe mit einer Länge von weniger als 24 m und die Tonnaren mindestens die den Erzeugerorganisationen oder Gruppen von Schiffen, die mit ähnlichem Fanggerät fischen, zugeteilte Quote.

(2) Abweichend von Absatz 1 Buchstabe a kann die jedem Fangschiff mit einer Länge von mehr als 24 m zugeteilte individuelle Quote spätestens 30 Tage vor Beginn der für das jeweilige Schiff geltenden Fangsaison übermittelt werden.

(3) Anschließende Änderungen des jährlichen Fangplans oder der individuellen Quote, die in die Liste nach Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe a aufgenommenen Fangschiffen mit einer Länge von mehr als 24 m zugeteilt wurde, sind der Kommission mindestens drei Tage vor Aufnahme der von dieser Änderung betroffenen Tätigkeit von dem betreffenden Mitgliedstaat mitzuteilen. Die Kommission übermittelt diese Änderung spätestens 48 Stunden vor Aufnahme der diese Änderung betreffenden Tätigkeit dem ICCAT-Sekretariat.

Artikel 8

Aufteilung von Fangmöglichkeiten

Gemäß Artikel 17 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 wenden die Mitgliedstaaten bei der Zuteilung der ihnen zugewiesenen Fangmöglichkeiten transparente und objektive Kriterien an, die unter anderem ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Natur sein können; sie bemühen sich ferner, die nationalen Quoten unter Berücksichtigung der traditionellen und handwerklichen Fischerei gerecht zwischen den einzelnen Flottensegmenten aufzuteilen sowie Anreize für Fischereifahrzeuge der Union zu bieten, die selektives Fanggerät einsetzen oder Fangtechniken nutzen, die die Umwelt weniger beeinträchtigen.

Artikel 9

Fangkapazitätsmanagementpläne

(1) Der von jedem Mitgliedstaat mit einer Quote für Roten Thun vorgelegte jährliche Fangkapazitätsmanagementplan muss die Bedingungen dieses Artikels einhalten.

(2) Die maximale Anzahl von in einem Mitgliedstaat registrierten Tonnaren und von Fischereifahrzeugen unter der Flagge eines Mitgliedstaats, die Roten Thun fischen, an Bord behalten, umladen, transportieren oder anlanden dürfen, wird nach Maßgabe des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union („AEUV“) und des Artikels 16 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 bestimmt.

(3) Die maximale Anzahl und Tonnage (BRZ) der Fischereifahrzeuge unter der Flagge eines Mitgliedstaats, die Roten Thun fischen, ist auf die Anzahl und Gesamttonnage (BRZ) der Fischereifahrzeuge unter der Flagge dieses Mitgliedstaats begrenzt, die vom 1. Januar 2007 bis zum 1. Juli 2008 Roten Thun gefischt, an Bord behalten, umgeladen, transportiert oder angelandet haben. Diese Obergrenze gilt nach Fanggerätetyp für Fangschiffe.

(4) Für Schiffe, die nach der in Artikel 14 Absatz 2 genannten Ausnahmeregelung Roten Thun fischen dürfen, enthält Anhang I zusätzliche Bedingungen für die Festlegung der maximalen Anzahl von Fischereifahrzeugen.

(5) Die maximale Anzahl Tonnaren, die ein Mitgliedstaat für den Fang von Rotem Thun einsetzen darf, ist auf die Anzahl Tonnaren begrenzt, deren Einsatz dieser Mitgliedstaat bis 1. Juli 2008 genehmigt hatte.

(6) Abweichend von den Bestimmungen in den Absätzen 3 und 5 des vorliegenden Artikels kann ein Mitgliedstaat, der nachweisen kann, dass er angesichts seiner Fangkapazität seine Quote möglicherweise nicht vollständig ausschöpfen kann, für die Jahre 2016 und 2017 beschließen, in seine jährlichen Fangpläne gemäß Artikel 7 mehr Tonnaren und Schiffe einzubeziehen.

(7) Jeder Mitgliedstaat begrenzt für die Jahre 2016 und 2017 die Anzahl seiner Ringwadenfänger auf die Anzahl Ringwadenfänger, denen 2013 oder 2014 diese Fischerei gestattet war. Dies gilt nicht für Ringwadenfänger, die im Rahmen der in Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe b vorgesehenen Ausnahme tätig sind.

(8) Bei der Aufstellung seines Fangkapazitätsmanagementplans liegen der Berechnung der Fangkapazität jedes Mitgliedstaats die höchsten Fangmengen je Schiff und Fanggerät zugrunde, die der SCRS in seinem Bericht für das Jahr 2009 geschätzt und die ICCAT auf der Zwischentagung 2010 des ICCAT Durchführungsausschusses⁽¹⁾ anerkannt hat. Nach jeder Änderung dieser Fangmengen durch den SCRS wenden die Mitgliedstaaten stets die aktuellsten von der ICCAT anerkannten Fangmengen an.

⁽¹⁾ Bericht der Zwischentagung des Durchführungsausschusses, Madrid, Spanien, 24.-26. Februar 2010, Nummer 5 und Anhang 4.2 Anlage 3.

*Artikel 10***Aufzuchtmanagementpläne**

- (1) Der von jedem Mitgliedstaat vorgelegte jährliche Aufzuchtmanagementplan muss den Bedingungen dieses Artikels genügen.
- (2) Die maximale Aufzucht- und -mastkapazität jedes Mitgliedstaats für Roten Thun und die maximal zulässige Einsatzmenge von wild gefangenem Roten Thun, die jeder Mitgliedstaat zuteilen kann, wird nach Maßgabe des AEUV und des Artikels 16 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 festgesetzt.
- (3) Die maximale Aufzucht- und -mastkapazität eines Mitgliedstaats für Roten Thun wird auf die Aufzucht- und Mastkapazität für Roten Thun der Thunfischfarmen dieses Mitgliedstaats begrenzt, die am 1. Juli 2008 im ICCAT-Register der Thunfischfarmen eingetragen oder die zugelassen und der ICCAT gemeldet waren.
- (4) Die Höchstmenge an wild gefangenem Roten Thun, der neu in die Thunfischfarmen eines Mitgliedstaats eingesetzt werden darf, wird auf die Einsatzmengen begrenzt, welche die ICCAT für die Thunfischfarmen dieses Mitgliedstaats im Jahr 2005, 2006, 2007 oder 2008 aufgezeichnet hat.
- (5) Jeder Mitgliedstaat teilt seinen Thunfischfarmen im Rahmen der gemäß Absatz 4 festgelegten Höchstmenge an wild gefangenem Rotem Thun, der neu eingesetzt werden darf, jährliche maximale Einsatzmengen zu.

KAPITEL III

TECHNISCHE MASSNAHMEN

ABSCHNITT 1

Fangzeiten*Artikel 11***Langleinenfänger, Ringwadenfänger, pelagische Trawler, Tonnaren sowie Sport- und Freizeitfischerei**

- (1) Der Fang von Rotem Thun mit großen pelagischen Langleinenfängern mit einer Länge von mehr als 24 m ist im Ostatlantik und im Mittelmeer vom 1. Januar bis zum 31. Mai erlaubt, ausgenommen das Gebiet westlich 10° W und nördlich 42° N und die ausschließliche Wirtschaftszone Norwegens, wo diese Fischerei in der Zeit vom 1. August bis zum 31. Januar erlaubt ist.
- (2) Der Fang von Rotem Thun mit Ringwadenfängern ist im Ostatlantik und im Mittelmeer in der Zeit vom 26. Mai bis zum 24. Juni erlaubt, ausgenommen die ausschließliche Wirtschaftszone Norwegens, wo diese Fischerei vom 25. Juni bis zum 31. Oktober erlaubt ist.
- (3) Der Fang von Rotem Thun mit pelagischen Trawlern ist im Ostatlantik vom 16. Juni bis zum 14. Oktober erlaubt.
- (4) Der Fang von Rotem Thun im Rahmen der Sportfischerei und der Freizeitfischerei ist im Ostatlantik und im Mittelmeer in der Zeit vom 16. Juni bis zum 14. Oktober erlaubt.
- (5) Der Fang von Rotem Thun mit anderen als den in den Absätzen 1 bis 4 des vorliegenden Artikels und Artikel 12 genannten Fanggeräten, einschließlich Tonnaren, ist ganzjährig gemäß den Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen der ICCAT erlaubt.

*Artikel 12***Köderschiffe und Schleppangler**

- (1) Der Fang von Rotem Thun mit Köderschiffen und Schleppanglern ist im Ostatlantik und im Mittelmeer vom 1. Juli bis zum 31. Oktober erlaubt.

(2) Sofern der Schutz der Laichgründe nicht beeinträchtigt wird und die Gesamtdauer der Fangsaison für diese Fischereien vier Monate nicht überschreitet, kann jeder Mitgliedstaat den Beginn der Fangsaison für Köderschiffe und Schleppangler unter seiner Flagge, die im Ostatlantik fischen, anders festsetzen.

(3) Jeder Mitgliedstaat gibt in seinem jährlichen Fangplan gemäß Artikel 7 an, ob der Beginn der Fangsaison für diese Fischereien geändert wurde, und übermittelt die Koordinaten der betroffenen Gebiete.

ABSCHNITT 2

Mindestreferenzgröße für die Bestandserhaltung, ungewollter fang, beifang

Artikel 13

Pflicht zur Anlandung

Die Bestimmungen dieses Abschnitts gelten unbeschadet des Artikels 15 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013, einschließlich etwaiger darauf anwendbarer Ausnahmen.

Artikel 14

Mindestreferenzgröße für die Bestandserhaltung

(1) Die Mindestreferenzgröße für die Bestandserhaltung für im Ostatlantik und im Mittelmeer gefangenen Roten Thun wird auf 30 kg oder 115 cm Länge bis zur Schwanzflossengabelung festgesetzt.

(2) Abweichend von Absatz 1 gilt eine Mindestreferenzgröße für die Bestandserhaltung von 8 kg oder 75 cm Länge bis zur Schwanzflossengabelung für die folgenden Fischereien:

- a) Roter Thun, der im Ostatlantik mit Köderschiffen oder Schleppanglern gefangen wird;
- b) Roter Thun, der im Adriatischen Meer für Aufzuchtzwecke gefangen wird;
- c) Roter Thun, der im Mittelmeer mit Köderschiffen, Langleinen- oder Handleinenfängern der handwerklichen Frischfischküstenfischerei gefangen wird.

(3) Die besonderen Bedingungen für die Anwendung der in Absatz 2 genannten Ausnahme sind in Anhang I enthalten.

(4) Die betreffenden Mitgliedstaaten erteilen den Schiffen Sondergenehmigungen, die den Fischfang im Rahmen der in Absatz 2 dieses Artikels genannten Ausnahmeregelung betreiben. Die betreffenden Schiffe sind in der Liste von Fischereifahrzeugen gemäß Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe a aufgeführt. Zu diesem Zweck gelten die Bestimmungen der Artikel 20 und 21.

Artikel 15

Ungewollte Fänge

(1) Unbeschadet des Artikels 14 Absatz 1 dürfen alle Fangschiffe und Tonnaren, die gezielte Fischerei auf Roten Thun betreiben, bis zu 5 % ungewollte Fänge von Rotem Thun mit einem Gewicht zwischen 8 und 30 kg oder mit einer Länge bis zur Schwanzflossengabelung zwischen 75 cm und 115 cm an Bord behalten.

(2) Der in Absatz 1 genannte Prozentsatz von 5 % wird auf der Grundlage des an Bord gehaltenen oder in der Tonnare befindlichen Gesamtfangs in Stück Rotem Thun zu einem beliebigen Zeitpunkt nach jedem Fangeinsatz berechnet.

(3) Ungewollte Fänge werden von der Quote des für das Fangschiff oder die Tonnare zuständigen Mitgliedstaats abgezogen.

- (4) Die Artikel 25, 30, 31 und 32 finden auf ungewollte Fänge von Rotem Thun Anwendung.

Artikel 16

Beifang

- (1) Jeder Mitgliedstaat trifft Vorkehrungen für Beifänge von Rotem Thun im Rahmen seiner Quote und teilt diese der Kommission bei der Übermittlung seines Fangplans mit. Diese Vorkehrungen stellen sicher, dass toter Fisch komplett auf die Quote angerechnet wird.
- (2) Fischereifahrzeuge der Union, die Roten Thun nicht gezielt befischen, vermeiden Beifänge von Rotem Thun, die zu jedem beliebigen Zeitpunkt nach einem Fangeinsatz, mehr als 5 % der mitgeführten Gesamtfänge nach Gewicht oder Anzahl der Fische betragen. Die Berechnung dieses Prozentsatzes nach Anzahl der Fische gilt nur für von der ICCAT bewirtschaftete Thunfische und verwandte Arten. Jeder Mitgliedstaat rechnet toten Fisch im Beifang komplett auf seine Quote an.
- (3) Für Mitgliedstaaten, die über keine Quote für Roten Thun verfügen, werden die betreffenden Beifänge auf die spezielle Beifangquote für Roten Thun der Union angerechnet, die im Einklang mit dem AEUV und Artikel 16 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 eingerichtet wurde.
- (4) Wurde die dem Mitgliedstaat des Fischereifahrzeugs oder der Tonnare zugeteilte Quote bereits ausgeschöpft, so wird der Fang von Rotem Thun vermieden. Toter Roter Thun muss ganz und unverarbeitet angelandet werden und wird konfisziert; es werden geeignete Folgemaßnahmen getroffen. Gemäß Artikel 29 macht jeder Mitgliedstaat der Kommission jährlich Angaben zu den betreffenden Mengen dieses toten Roten Thuns, die sie an das ICCAT-Sekretariat weiterleitet.
- (5) Die in den Artikeln 27, 30, 31, 32 und 56 genannten Verfahren gelten für Beifang.

ABSCHNITT 3

Einsatz von luftfahrzeugen

Artikel 17

Einsatz von Luftfahrzeugen

Der Einsatz von Luftfahrzeugen, einschließlich Flugzeugen, Hubschraubern oder anderer Arten nicht bemannter Luftfahrzeuge, zum Auffinden von Rotem Thun ist verboten.

KAPITEL IV

SPORT- UND FREIZEITFISCHEREI

Artikel 18

Besondere Quote für die Sport- und Freizeitfischerei

Jeder Mitgliedstaat mit einer Quote für Roten Thun regelt die Sport- und Freizeitfischerei, indem er diesen Fischereien eine besondere Quote zuteilt, und teilt diese der Kommission bei der Übermittlung seines Fangplans mit.

Artikel 19

Sport- und Freizeitfischerei

- (1) Jeder Mitgliedstaat mit einer Quote für Roten Thun regelt die Sport- und Freizeitfischerei über die Erteilung von Fangerlaubnissen für Boote für die Freizeit- und Sportfischerei.

- (2) Bei der Sport- und Freizeitfischerei darf nicht mehr als ein Roter Thun pro Schiff und Tag gefangen werden.
- (3) Jeder Rote Thun wird ganz, ohne Kiemen und/oder ausgenommen angelandet. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Roter Thun und insbesondere Jungfische, die im Rahmen der Sport- und Freizeitfischerei lebend gefangen werden, möglichst wieder ausgesetzt werden.
- (4) Bei der Sport- und Freizeitfischerei gefangener Roter Thun darf nicht vermarktet werden.
- (5) Die Mitgliedstaaten zeichnen die Fangdaten, einschließlich Gewicht und Länge jedes Roten Thuns aus der Sport- und Freizeitfischerei auf und senden die Daten zum Vorjahr jährlich bis 30. Juni an die Kommission. Die Kommission leitet diese Angaben an den SCRS weiter.
- (6) Die Mitgliedstaaten rechnen tote Fänge der Sport- und Freizeitfischerei auf die gemäß Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 18 zugeteilte Quote an.

KAPITEL V

KONTROLLMASSNAHMEN

ABSCHNITT 1

Schiffs- und tonnarenregister

Artikel 20

Schiffsregister

- (1) Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission jedes Jahr mindestens einen Monat vor Beginn der Fangsaison gemäß den Artikeln 11 und 12, soweit anwendbar, ansonsten einen Monat vor Beginn der Laufzeit der Fangerlaubnis elektronisch:
- a) eine Liste aller Fangschiffe unter seiner Flagge, denen eine Fangerlaubnis für die gezielte Fischerei auf Roten Thun im Ostatlantik und im Mittelmeer erteilt wurde;
 - b) eine Liste aller anderen Fischereifahrzeuge als Fangschiffe unter seiner Flagge, die im Ostatlantik und im Mittelmeer Einsätze im Zusammenhang mit dem Fang von Roten Thun tätigen dürfen.
- (2) Beide Listen werden in dem Format übermittelt, das die ICCAT in ihrem Leitfaden für die Übermittlung erforderlicher Daten und Angaben („Guidelines by ICCAT for submitting data and information required“) vorgegeben hat.
- (3) Ein Fangschiff kann in einem Kalenderjahr in beiden in Absatz 1 genannten Listen aufgeführt sein, jedoch nicht zur gleichen Zeit.
- (4) Die Listen gemäß Absatz 1 dieses Artikels enthalten den Schiffsnamen und die Nummer des Schiffs im Fischereiflottenregister der Union im Sinne von Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 26/2004 der Kommission ⁽¹⁾.
- (5) Eine nachträgliche Vorlage ist nicht zulässig. Spätere Änderungen der Listen nach Absatz 1 in einem Kalenderjahr werden nur akzeptiert, wenn das gemeldete Fischereifahrzeug aus berechtigten technischen Gründen oder aus Gründen höherer Gewalt nicht eingesetzt werden kann. Unter diesen Umständen informiert der betreffende Mitgliedstaat unverzüglich die Kommission und teilt Folgendes mit:
- a) vollständige Angaben zu dem/den Fischereifahrzeug(en), das/die in den Listen gemäß Absatz 1 aufgeführtes Schiff ersetzen soll(en), und
 - b) eine umfassende Übersicht über die Gründe für den Schiffstausch sowie alle einschlägigen Belege oder Unterlagen.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 26/2004 der Kommission vom 30. Dezember 2003 über das Fischereiflottenregister der Gemeinschaft (ABl. L 5 vom 9.1.2004, S. 25).

(6) Die Kommission leitet die Angaben gemäß den Absätzen 1 und 2 an das ICCAT-Sekretariat weiter, damit die betreffenden Schiffe in das ICCAT-Register der Fangschiffe, die gezielt Roten Thun fischen dürfen, oder das ICCAT-Register aller übrigen Fischereifahrzeuge (Fangschiffe ausgenommen), die Einsätze im Zusammenhang mit dem Fang von Rotem Thun tätigen dürfen, eingetragen werden können.

(7) Artikel 8a Absätze 2, 6, 7 und 8 der Verordnung (EG) Nr. 1936/2001 des Rates ⁽¹⁾ gilt sinngemäß.

Artikel 21

Verhältnis zur Verordnung (EG) Nr. 1224/2009

Die in diesem Kapitel aufgeführten Kontrollmaßnahmen werden zusätzlich zu den in der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 vorgesehenen Maßnahmen angewendet, sofern in diesem Kapitel nichts anderes bestimmt ist.

Artikel 22

Fangerlaubnisse für Schiffe

(1) Unbeschadet des Artikels 16 ist es Fischereifahrzeugen der Union, die nicht in den in Artikel 20 Absatz 1 genannten ICCAT-Registern aufgeführt sind, untersagt, im Ostatlantik und im Mittelmeer Roten Thun zu fischen, an Bord zu behalten, umzuladen, zu transportieren, umzusetzen, zu verarbeiten oder anzulanden.

(2) Der Flaggenmitgliedstaat widerruft die Fangerlaubnisse für Roten Thun und kann Schiffe, deren Quote als vollständig ausgeschöpft erachtet wird, auffordern, unverzüglich den von ihm bezeichneten Hafen anzulaufen.

Artikel 23

Register der für den Fang von Rotem Thun zugelassenen Tonnaren

(1) Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission jährlich bis zum 15. Februar elektronisch die Liste der Tonnaren, die durch Erteilung einer Fangerlaubnis für den Fang von Rotem Thun im Ostatlantik und im Mittelmeer zugelassen sind. Die Liste enthält die Namen und die Registernummern der Tonnaren und wird in dem Format übermittelt, das die ICCAT in ihrem Leitfaden für die Übermittlung erforderlicher Daten und Angaben vorgegeben hat.

(2) Die Kommission leitet diese Liste an das ICCAT-Sekretariat weiter, damit die betreffenden Tonnaren in das ICCAT-Register der Tonnaren, die für den Fang von Rotem Thun zugelassen sind, eingetragen werden können.

(3) Tonnaren der Union, die nicht in dem ICCAT-Register aufgeführt sind, erhalten keine Genehmigung, um im Ostatlantik und im Mittelmeer Roten Thun zu fischen, an Bord zu behalten, umzuladen, in Netzkäfige einzusetzen oder anzulanden.

(4) Artikel 8a Absätze 2, 4, 6, 7 und 8 der Verordnung (EG) Nr. 1936/2001 gilt sinngemäß.

Artikel 24

Gemeinsamer Fanginsatz

(1) Gemeinsame Einsätze für den Fang von Rotem Thun sind nur mit Genehmigung des betreffenden Flaggenmitgliedstaats bzw. der betreffenden Flaggenmitgliedstaaten zulässig. Für eine solche Genehmigung muss jeder Ringwadenfänger für den Fang von Rotem Thun ausgerüstet und im Besitz einer individuellen Quote sein. Gemeinsame Fangereinsätze mit anderen Vertragsparteien der Konvention und kooperierende Nichtvertragsparteien, Rechtsträger und Rechtsträger im Fischereisektor („Parteien“) sind nicht zulässig.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1936/2001 des Rates vom 27. September 2001 mit Kontrollmaßnahmen für die Befischung bestimmter Bestände weit wandernder Arten (ABl. L 263 vom 3.10.2001, S. 1).

(2) Jeder Mitgliedstaat ergreift die erforderlichen Vorkehrungen, um von den Fischereifahrzeugen unter seiner Flagge, die eine Genehmigung zur Teilnahme an einem gemeinsamen Fangeinsatz beantragen, die nachstehenden Angaben zu erhalten:

- a) Dauer;
- b) Identität der Beteiligten;
- c) Quoten der einzelnen Schiffe;
- d) Schlüssel zur Aufteilung der Fänge auf die beteiligten Fischereifahrzeuge und
- e) Angaben zu den Bestimmungsbetrieben.

(3) Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission mindestens 15 Tage vor Beginn des Einsatzes die Angaben gemäß Absatz 2 in dem in Anhang VI vorgegebenen Format. Die Kommission leitet die Angaben mindestens zehn Tage vor Beginn des Einsatzes an das ICCAT-Sekretariat und an den Flaggenstaat der übrigen an dem gemeinsamen Fangeinsatz beteiligten Schiffe weiter.

(4) Im Falle höherer Gewalt gilt die Frist gemäß Absatz 3 nicht für die unter Absatz 2 Buchstabe e verlangten Angaben. In diesem Fall kann der Mitgliedstaat der Kommission die neuesten Angaben so bald wie möglich zusammen mit einer Beschreibung der Vorfälle, die höhere Gewalt darstellen, übermitteln. Die Kommission leitet diese Angaben an das ICCAT-Sekretariat weiter.

ABSCHNITT 2

Fänge

Artikel 25

Aufzeichnungsvorschriften

(1) Zusätzlich zur Beachtung der Artikel 14, 15, 23 und 24 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 trägt der Kapitän eines Fangschiffs der Union die in Anhang II Teil A der vorliegenden Verordnung aufgeführten Angaben ins Logbuch ein.

(2) Die Kapitäne von Schleppern, Hilfsschiffen und Verarbeitungsschiffen der Union zeichnen ihre Tätigkeiten im Einklang mit Anhang II Teile B, C und D auf.

Artikel 26

Fangmeldungen der Kapitäne und Betreiber von Tonnaren

(1) Die Kapitäne von Fangschiffen, die gezielt Roten Thun fischen, übermitteln den Behörden des Flaggenmitgliedstaats täglich folgende Logbuchangaben: ICCAT-Registernummer, Schiffsname, Beginn und Ende der Laufzeit der Erlaubnis, Datum, Uhrzeit, Ort (Breiten- und Längengrad) sowie Gewicht und Anzahl des im Konventionsgebiet gefangenen Roten Thuns. Sie übermitteln diese Angaben elektronisch in dem in Anhang V vorgegebenen Format während des gesamten Zeitraums, in dem das Fischereifahrzeug Roten Thun fischen darf.

(2) Die Kapitäne von Ringwadenfängern erstellen die in Absatz 1 genannten täglichen Fangeinsatzberichte je Fangeinsatz, auch bei Nullfängen.

(3) Der Betreiber übermittelt die Berichte gemäß den Absätzen 1 und 2 den Behörden seines Flaggenstaats im Falle von Ringwadenfängern und Schiffen mit einer Länge von mehr als 24 m täglich bis 9.00 Uhr GMT für den Vortag und im Falle anderer Fangschiffe bis Montag um Mitternacht für die am Sonntag um Mitternacht GMT endende Vorwoche.

(4) Die Betreiber von Tonnaren, die gezielt auf Roten Thun fischen, übermitteln einen täglichen Fangbericht mit Angabe der ICCAT-Registernummer, des Datums, der Uhrzeit und der Fänge (Gewicht und Anzahl der Fische), auch bei Nullfängen. Sie übermitteln diese Angaben den Behörden ihres Mitgliedstaats innerhalb von 48 Stunden elektronisch in dem in Anhang V vorgegebenen Format während des gesamten Zeitraums, in dem sie Roten Thun fischen dürfen.

(5) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte mit Einzelheiten zur Registrierung und Meldung der Tätigkeiten von Schiffen und Tonnaren gemäß den Absätzen 1 bis 4 und Anhang V erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 59 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 27

Wöchentliche und monatliche Fangberichte der Mitgliedstaaten

(1) Nach Eingang der Fangberichte gemäß Artikel 26 leitet jeder Mitgliedstaat diese umgehend elektronisch an die Kommission weiter und übermittelt der Kommission unverzüglich die wöchentlichen Fangberichte aller Fangschiffe und Tonnaren gemäß dem Muster in Anhang V. Die Kommission leitet die Angaben wöchentlich nach dem Muster im Leitfaden der ICCAT für die Übermittlung erforderlicher Daten und Angaben an das ICCAT-Sekretariat weiter.

(2) Jeder Mitgliedstaat teilt der Kommission vor dem 15. jeden Monats die im Ostatlantik und im Mittelmeer gefangenen Mengen an Rotem Thun mit, die im Laufe des Vormonats durch Fischereifahrzeuge oder Tonnaren, die seine Flagge führen oder bei ihm registriert sind, angelandet, umgeladen, in Tonnaren gefangen oder in Netzkäfige eingesetzt worden sind. Diese Angaben werden nach Fanggerätetypen, einschließlich Beifänge, Fänge der Sport- und Freizeitfischerei sowie Nullfänge aufgeschlüsselt. Die Kommission leitet diesen Bericht umgehend an das ICCAT-Sekretariat weiter.

Artikel 28

Angaben zur Quotenausschöpfung

(1) Zusätzlich zu Artikel 34 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 informiert jeder Mitgliedstaat die Kommission, wenn die gemäß Artikel 11 oder Artikel 12 der vorliegenden Verordnung einer Fanggerätegruppe zugeteilte Quote als zu 80 % ausgeschöpft erachtet wird.

(2) Zusätzlich zu Artikel 35 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 informiert jeder Mitgliedstaat die Kommission, wenn die gemäß Artikel 11 oder Artikel 12 der vorliegenden Verordnung einer Fanggerätegruppe oder die einem gemeinsamen Fangeinsatz oder einem Ringwadenfänger zugeteilte Quote als ausgeschöpft erachtet wird.

(3) Die Information gemäß Absatz 2 wird von einem amtlichen Dokument begleitet, das belegt, dass der Mitgliedstaat für die Flotte, die Fanggerätegruppe, den gemeinsamen Fangeinsatz oder die Schiffe mit individueller Quote einen Fangstopp erlassen oder einen Rückruf in den Hafen übermittelt hat, wobei Datum und Uhrzeit des Fangstopps eindeutig anzugeben sind.

Artikel 29

Jährliche Fangberichte der Mitgliedstaaten

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis zum 15. März jeden Jahres ausführliche Angaben zu dem im Vorjahr im Ostatlantik und im Mittelmeer gefangenen Roten Thun. Diese Angaben umfassen Folgendes:

- a) den Namen und die ICCAT-Nummer jedes Fangschiffs;
- b) die Laufzeit der Fangerlaubnis(se) jedes Fangschiffs;
- c) die Gesamtfänge jedes Fangschiffs, einschließlich Nullfänge, während der gesamten Laufzeit der Fangerlaubnis(se);

- d) die Gesamtzahl der Fangtage jedes Fangschiffs im Ostatlantik und im Mittelmeer während der gesamten Laufzeit der Fangerlaubnis(se) und
 - e) den Gesamtfang jedes Fangschiffs außerhalb der Laufzeit der Fangerlaubnis(se) (Beifang), einschließlich Nullfänge.
- (2) Für Schiffe, die keine Erlaubnis zur gezielten Fischerei auf Roten Thun im Ostatlantik und im Mittelmeer haben, die aber Roten Thun als Beifang gefangen haben, umfassen die Angaben, die die Kommission zu dem in Absatz 1 genannten Zeitpunkt übermitteln muss, Folgendes:
- a) den Namen und die ICCAT-Nummer, bzw. wenn es nicht bei der ICCAT registriert ist, die nationale Registernummer des Schiffs und
 - b) die Gesamtfänge von Rotem Thun.
- (3) Jeder Mitgliedstaat macht der Kommission auch Angaben zu Schiffen, die nicht unter die Absätze 1 und 2 fallen, von denen aber bekannt ist oder angenommen wird, dass sie im Ostatlantik und im Mittelmeer Fischerei auf Roten Thun betrieben haben.
- (4) Die Kommission leitet die Angaben gemäß den Absätzen 1, 2 und 3 an das ICCAT-Sekretariat weiter.

ABSCHNITT 3

Anlandungen und umladungen

Artikel 30

Bezeichnete Häfen

- (1) Jeder Mitgliedstaat bezeichnet Häfen oder küstennahe Plätze (bezeichnete Häfen), in bzw. an denen Roter Thun angelandet oder umgeladen werden darf.
- (2) Bei Ausweisung eines Hafens als bezeichneten Hafen legt der Hafenmitgliedstaat zulässige Anlande- und Umladezeiten und -plätze fest.
- (3) Jeder Mitgliedstaat übermittelt bis zum 15. Februar jeden Jahres eine Liste der bezeichneten Häfen an die Kommission, die diese Angaben an das ICCAT-Sekretariat weiterleitet.
- (4) Es ist verboten, im Ostatlantik und im Mittelmeer gefangenen Roten Thun an anderen Plätzen als den von den Parteien und den Mitgliedstaaten gemäß den Absätzen 1 und 2 bezeichneten Häfen oder küstennahen Plätzen anzulanden oder umzuladen.

Artikel 31

Anlandungen

- (1) Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 gilt für die Kapitäne von Fischereifahrzeugen der Union mit einer Länge über alles von mindestens 12 m, die in die Schiffsliste gemäß Artikel 20 dieser Verordnung aufgenommen sind. Sie richten die Anmeldung gemäß Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 an die zuständige Behörde des Mitgliedstaats (einschließlich des Flaggenmitgliedstaats) oder der Partei, dessen/deren Häfen oder Anlandeeinrichtung sie benutzen wollen.
- (2) Darüber hinaus teilt der Kapitän eines in die Schiffsliste gemäß Artikel 20 der vorliegenden Verordnung aufgenommenen Fischereifahrzeugs der Union mit einer Länge von weniger als 12 m der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats (einschließlich des Flaggenmitgliedstaats) oder der Partei, dessen/deren Häfen oder Anlandeeinrichtung er benutzen will, mindestens vier Stunden vor der voraussichtlichen Ankunftszeit im Hafen Folgendes mit:
 - a) die voraussichtliche Ankunftszeit;
 - b) die geschätzte an Bord befindliche Menge an Rotem Thun und
 - c) Angaben zu dem geografischen Gebiet, in dem die Fänge getätigt wurden.

- (3) Sind die Mitgliedstaaten nach dem geltenden Unionsrecht ermächtigt, eine kürzere Anmeldefrist als in Absatz 1 und 2 genannt anzuwenden, so können die geschätzten an Bord befindlichen Mengen an Rotem Thun zu dem dementsprechend geltenden Anmeldezeitpunkt vor der Ankunft gemeldet werden. Beträgt die Entfernung der Fanggründe vom Hafen weniger als vier Stunden, so können die geschätzten an Bord befindlichen Mengen an Rotem Thun zu jeder Zeit vor der Ankunft geändert werden.
- (4) Die Behörden des Hafenmitgliedstaats führen Buch über alle Voranmeldungen des laufenden Jahres.
- (5) Alle Anlandungen werden gemäß Artikel 55 Absatz 2 von den zuständigen Kontrollbehörden des Hafenmitgliedstaats kontrolliert und ein bestimmter Prozentsatz wird nach Maßgabe eines Risikobewertungssystems auf der Grundlage von Quote, Flottengröße und Fischereiaufwand inspiziert. Die Einzelheiten zu dem von den einzelnen Mitgliedstaaten angewandten Kontrollsystem enthält der jährliche Inspektionsplan gemäß Artikel 53. Dieses Kontrollsystem wird auch auf Entnahmevorgänge angewandt.
- (6) Zusätzlich zu Artikel 23 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 übermittelt der Kapitän eines Fangschiffs der Union nach jeder Fangreise unabhängig von der Länge des Schiffs eine Anlandeerklärung an die zuständigen Behörden des Flaggenmitgliedstaats und, falls die Anlandung im Hafen eines anderen Mitgliedstaats oder einer anderen Partei erfolgt, an die zuständigen Behörden des betreffenden Hafenmitgliedstaats oder der betreffenden Partei.
- (7) Alle angelandeten Fänge werden gewogen.

Artikel 32

Umladungen

- (1) Umladungen von Rotem Thun auf See sind im Konventionsgebiet unter allen Umständen verboten.
- (2) Fischereifahrzeuge laden Roten Thun ausschließlich in bezeichneten Häfen unter den in Artikel 30 genannten Bedingungen um.
- (3) Der Hafenmitgliedstaat gewährleistet durchgehende Inspektionen zu allen Umladezeiten und an allen Umladeplätzen.
- (4) Der Kapitän des Fischereifahrzeugs, das den Fisch übernehmen soll, oder sein Vertreter teilt den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats oder der Partei, dessen bzw. deren Hafen er anlaufen will, mindestens 48 Stunden vor der voraussichtlichen Ankunftszeit im Hafen Folgendes mit:
- a) das voraussichtliche Ankunftsdatum, die Ankunftszeit und den Anknufthafen;
 - b) die geschätzte an Bord befindliche Menge an Rotem Thun sowie Angaben zu dem geografischen Gebiet, in dem die Fänge getätigt wurden;
 - c) den Namen des umladenden Fischereifahrzeugs und seine Nummer in dem ICCAT-Register der Fangschiffe, die gezielt auf Roten Thun fischen dürfen, oder dem ICCAT-Register der übrigen Fischereifahrzeuge, die im Ostatlantik und im Mittelmeer Einsätze im Zusammenhang mit der Fischerei auf Roten Thun tätigen dürfen;
 - d) den Namen des übernehmenden Schiffs und seine Nummer in dem ICCAT-Register der Fangschiffe, die gezielt auf Roten Thun fischen dürfen, oder dem ICCAT-Register der übrigen Fischereifahrzeuge, die im Ostatlantik und im Mittelmeer Einsätze im Zusammenhang mit der Fischerei auf Roten Thun tätigen dürfen, und
 - e) die umzuladenden Mengen an Rotem Thun in Tonnen und die jeweiligen Fanggebiete.
- (5) Die Fangschiffe dürfen Umladungen nur vornehmen, wenn sie von ihrem Flaggenstaat eine entsprechende Genehmigung erhalten haben.
- (6) Der Kapitän des umladenden Fischereifahrzeugs übermittelt seinem Flaggenstaat vor Beginn der Umladung folgende Angaben:
- a) die umzuladenden Mengen an Rotem Thun;
 - b) das Datum und den Hafen der Umladung;

c) Namen, Registriernummer und Flagge des übernehmenden Fischereifahrzeugs und dessen Nummer in dem ICCAT-Register der Fangschiffe, die gezielt auf Roten Thun fischen dürfen, oder dem ICCAT-Register der übrigen Fischereifahrzeuge, die im Ostatlantik und im Mittelmeer Einsätze im Zusammenhang mit der Fischerei auf Roten Thun tätigen dürfen, und

d) das geografische Gebiet, in dem die Fänge getätigt wurden.

(7) Alle Umladungen werden von den Behörden des zuständigen Mitgliedstaats in dem bezeichneten Hafen inspiziert. Diese Behörden des Mitgliedstaats

a) inspizieren das übernehmende Schiff bei der Ankunft und kontrollieren die Ladung und die die Umladung betreffenden Dokumente;

b) übermitteln der Behörde des Flaggenstaats des umladenden Fischereifahrzeugs binnen fünf Tagen nach Ende der Umladung einen Umladebericht.

(8) Abweichend von den Artikeln 21 und 22 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 füllt der Kapitän eines Unionsschiffs unabhängig von dessen Länge die ICCAT-Umladeerklärung aus und übermittelt sie den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, dessen Flagge er führt. Die Erklärung ist binnen 48 Stunden nach der Umladung im Hafen nach dem Muster in Anhang III der vorliegenden Verordnung zu übermitteln.

ABSCHNITT 4

Umsetzvorgänge

Artikel 33

Umsetzgenehmigung

(1) Vor einem Umsetzvorgang meldet der Kapitän eines Fangschiffs oder eines Schleppers oder der Betreiber der Thunfischfarm oder der Tonnare, von der die Umsetzung ausgeht, die Umsetzung bei den zuständigen Behörden des zuständigen Mitgliedstaats mit folgenden Angaben an:

a) Name des Fangschiffs, des Schleppers, der Thunfischfarm oder der Tonnare und ICCAT-Registernummer;

b) die voraussichtliche Umsetzzeit;

c) die geschätzte Menge an umzusetzendem Roten Thun;

d) Angaben zur Position (Längen-/Breitengrad), an der die Umsetzung erfolgt, und erkennbare Netzkäfignummern;

e) Name des Schleppers, der den Fisch übernehmen soll, Anzahl der Transportnetzkäfige und gegebenenfalls ICCAT-Registernummer;

f) Hafen, Thunfischfarm oder Netzkäfig, für den der Rote Thun bestimmt ist.

(2) Für den Zweck gemäß Absatz 1 wird jedem Netzkäfig eine einmalige Netzkäfignummer zugewiesen. Die Nummern werden mit einem einmaligen Nummernsystem erstellt, das mindestens die drei Alphacode-Buchstaben, die der Flagge des Schleppers entsprechen, gefolgt von drei Zahlen umfasst.

(3) Die Fangschiffe oder Schlepper, Thunfischfarmen oder Tonnaren dürfen Umsetzungen nur vornehmen, wenn sie von dem zuständigen Mitgliedstaat eine entsprechende Genehmigung erhalten haben. Die Behörden des zuständigen Mitgliedstaats entscheiden für jeden einzelnen Umsetzvorgang, ob eine Genehmigung erteilt wird. Zu diesem Zweck wird dem Kapitän des Fangschiffs bzw. dem Betreiber der Tonnare oder der Thunfischfarm für jeden Umsetzvorgang eine einmalige Kennnummer zugewiesen und mitgeteilt. Wird die Genehmigung erteilt, so umfasst diese Nummer die drei Buchstaben des Codes des Mitgliedstaats, die vierstellige Jahresangabe und die drei Buchstaben „AUT“ (Genehmigung/Autorisation), gefolgt von der laufenden Nummer. Wird die Genehmigung nicht erteilt, so umfasst diese Nummer die drei Buchstaben des Codes des Mitgliedstaats, die vierstellige Jahresangabe und die drei Buchstaben „NEG“ (Nichtgenehmigung), gefolgt von der laufenden Nummer.

- (4) Kommt während der Umsetzung Fisch zu Tode, so gehen die zuständigen Mitgliedstaaten und die an der Umsetzung beteiligten Betreiber entsprechend den Bestimmungen in Anhang XII vor.
- (5) Die Umsetzungsgenehmigung wird von dem für das Fangschiff, den Schlepper, die Thunfischfarm bzw. die Tonnare zuständigen Mitgliedstaat innerhalb von 48 Stunden nach Eingang der Voranmeldung der Umsetzung erteilt oder verweigert.
- (6) Die Genehmigung zur Umsetzung durch den zuständigen Mitgliedstaat greift der Genehmigung zum Einsetzen in Netzkäfige nicht vor.

Artikel 34

Nichterteilung einer Umsetzungsgenehmigung

- (1) Der für das Schiff, die Tonnare oder die Thunfischfarm zuständige Mitgliedstaat genehmigt die Umsetzung nicht, wenn er bei Eingang der Voranmeldung der Umsetzung zu dem Schluss gelangt, dass
- a) das Fangschiff oder die Tonnare, mit dem/der den Angaben zufolge der Fisch gefangen wurde, nicht über eine ausreichende Quote verfügt;
 - b) die Menge an Fisch vom Fangschiff oder dem Betreiber der Tonnare nicht ordnungsgemäß gemeldet wurde oder nicht in Netzkäfige gesetzt werden durfte, oder sie nicht auf die Ausschöpfung einer gegebenenfalls anzuwendenden Quote angerechnet wurde;
 - c) das Fangschiff oder die Tonnare, das bzw. die den Angaben zufolge den Fisch gefangen hat, nicht berechtigt war, Fischerei auf Roten Thun zu betreiben, oder
 - d) der Schlepper, der den Fisch den Angaben zufolge übernehmen soll, nicht in dem in Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe b genannten ICCAT-Register aller übrigen Fischereifahrzeuge (Fangschiffe ausgenommen), die Einsätze im Zusammenhang mit dem Fang von Rotem Thun tätigen dürfen, aufgeführt oder nicht mit einem VMS ausgerüstet ist.
- (2) Wird die Umsetzung nicht genehmigt, so
- a) stellt der für das Fangschiff oder die Tonnare zuständige Mitgliedstaat eine Freisetzungsanweisung aus und teilt dem Kapitän des Fangschiffs oder dem Betreiber der Tonnare oder der Thunfischfarm mit, dass die Umsetzung nicht genehmigt wird und der Fisch freizulassen ist;
 - b) setzt der Kapitän des Fangschiffs bzw. der Betreiber der Thunfischfarm oder der Tonnare den Fisch frei;
 - c) erfolgt die Freisetzung von Rotem Thun im Einklang mit den Verfahren des Anhangs XI.

Artikel 35

Überwachung per Videokamera

- (1) Bei Umsetzungsvorgängen gewährleistet der Kapitän des Fangschiffs oder Schleppers bzw. der Betreiber der Thunfischfarm oder der Tonnare, von dem bzw. von der der Rote Thun umgesetzt wird, dass die Umsetzungsvorgänge zur Überprüfung der Zahl der umgesetzten Fische per Videokamera unter Wasser überwacht werden. Die Mindestnormen und -verfahren für Videoaufzeichnungen stehen mit Anhang IX in Einklang.
- (2) Jeder für das Schiff, die Tonnare oder die Thunfischfarm zuständige Mitgliedstaat gewährleistet, dass die in Absatz 1 genannten Videoaufzeichnungen den Inspektoren und regionalen Beobachtern der ICCAT zugänglich gemacht werden.
- (3) Jeder für das Schiff, die Tonnare oder die Thunfischfarm zuständige Mitgliedstaat gewährleistet, dass die in Absatz 1 genannten Videoaufzeichnungen den Inspektoren der Union und den nationalen Beobachtern zugänglich gemacht werden.
- (4) Jeder für das Schiff, die Tonnare oder die Thunfischfarm zuständige Mitgliedstaat trifft die notwendigen Maßnahmen, um Austausch, Bearbeitung oder Manipulation der Originalvideoaufzeichnungen zu verhindern.

*Artikel 36***Überprüfung durch regionale ICCAT-Beobachter sowie Einleitung und Durchführung von Untersuchungen**

- (1) Die regionalen ICCAT-Beobachter, die sich gemäß Artikel 51 und Anhang VII an Bord des Fangschiffs oder bei einer Tonnare befinden, registrieren die Umsetzungsvorgänge und nehmen sie in ihren Bericht auf, beobachten und schätzen die umgesetzten Fänge und überprüfen die Angaben in der Vorab-Umsetzgenehmigung gemäß Artikel 33 und in der ICCAT-Umsetzerklärung gemäß Artikel 38.
- (2) Weichen die Fangschätzungen des regionalen ICCAT-Beobachters, der zuständigen Kontrollbehörden und/oder des Kapitäns des Fangschiffs bzw. des Vertreters der Tonnare um mehr als 10 % voneinander ab, oder sind die Videoaufzeichnungen nicht gut oder klar genug, um Schätzungen zu ermöglichen, leitet der für das Fangschiff, die Thunfischfarm oder die Tonnare zuständige Mitgliedstaat eine Untersuchung ein, die vor dem Zeitpunkt des Einsetzens in Netzkäfige in der Thunfischfarm, in jedem Fall aber binnen 96 Stunden nach der Einleitung abzuschließen ist. Bis zum Vorliegen der Ergebnisse dieser Untersuchung wird das Einsetzen in Netzkäfige nicht genehmigt und der Abschnitt „Fänge“ der Fangdokumente für Roten Thun (im Folgenden „BCD“) nicht validiert.
- (3) Sind die Videoaufzeichnungen nicht gut oder klar genug, um zahlenmäßige Schätzung zu ermöglichen, kann der Betreiber die Behörden des Flaggenmitgliedstaats des Fangschiffs, der Tonnare oder der Thunfischfarm um Erlaubnis ersuchen, eine erneute Umsetzung vorzunehmen und die entsprechende Videoaufzeichnung dem regionalen ICCAT-Beobachter zur Verfügung zu stellen.
- (4) Unbeschadet der Überprüfungen durch einen Inspektor unterzeichnen die regionalen ICCAT-Beobachter die ICCAT-Umsetzerklärung nur dann, wenn ihre Beobachtungen mit den ICCAT-Erhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen vereinbar sind und wenn sich die Angaben in der Umsetzerklärung mit ihren Beobachtungen und der in Artikel 35 Absatz 1 verlangten vorschriftsmäßigen Videoaufzeichnung decken. Sie unterzeichnen diese Erklärung mit lesbarem Namen und lesbarer ICCAT-Nummer.
- (5) Die regionalen ICCAT-Beobachter prüfen auch, ob die ICCAT-Umsetzerklärung dem Kapitän des Schleppers oder dem Vertreter der Thunfischfarm oder Tonnare übermittelt wird.

*Artikel 37***Maßnahmen zur Schätzung der Anzahl und des Gewichts von in Netzkäfige einzusetzendem Rotem Thun**

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um eingehender zu prüfen, durch welche Methoden sich beim Fang und beim Einsetzen sowohl die Anzahl als auch das Gewicht von Rotem Thun besser schätzen lassen. Jeder Mitgliedstaat berichtet der Kommission jährlich bis zum 22. August über diese Maßnahmen, die die Berichte an den SCRS weiterleitet.

*Artikel 38***Umsetzerklärung**

- (1) Der Kapitän eines Fangschiffs oder Schleppers bzw. der Betreiber einer Tonnare oder Thunfischfarm füllt nach Abschluss des Umsetzungsvorgangs eine ICCAT-Umsetzerklärung nach dem Muster in Anhang IV aus und übermittelt diese den zuständigen Behörden seines Mitgliedstaats.
- (2) Umsetzerklärungen werden von den Behörden des Mitgliedstaats nummeriert, der für die Schiffe, die Thunfischfarmen oder die Tonnaren zuständig ist, von denen die Umsetzungen ausgehen. Das Nummerierungssystem umfasst die drei Buchstaben des Codes des Mitgliedstaats, gefolgt von der vierstelligen Jahresangabe und einer dreistelligen laufenden Nummer, gefolgt von den drei Buchstaben „ITD“ (MS-20**/xxx/ITD).
- (3) Das Original der Umsetzerklärung begleitet den Fisch nach der Umsetzung. Der Kapitän des Fangschiffs, der Betreiber der Tonnare, der Kapitän des Schleppers oder der Betreiber der Thunfischfarm behalten eine Kopie der Umsetzerklärung.
- (4) Die Kapitäne von Schiffen, die Umsetzungen durchführen (einschließlich Schlepper), melden ihre Tätigkeiten im Einklang mit Anhang II.

*Artikel 39***Durchführungsrechtsakte**

Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, in denen ausführliche Bestimmungen betreffend die Umsetzungsvorgänge gemäß den Artikeln 33 bis 38 und den in diesen Artikeln genannten Anhängen festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 59 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

*ABSCHNITT 5***Einsetzen in netzkäfige***Artikel 40***Einsetzgenehmigung**

- (1) Vor Beginn eines Einsetzvorgangs dürfen in einem Umkreis von 0,5 Seemeilen um Aufzuchteinrichtungen keine Transportnetze verankert werden.
- (2) Vor jedem Einsetzen in Netzkäfige teilt die zuständige Behörde des für die Thunfischfarm zuständigen Mitgliedstaats dem Mitgliedstaat oder der Partei des Fangschiffs oder der Tonnare die von dem Schiff oder der Tonnare gefangenen Mengen mit und beantragt eine Einsetzgenehmigung.
- (3) Der Einsetzvorgang darf nicht beginnen ohne die vorherige Genehmigung
 - a) des/der für das Fangschiff oder die Tonnare zuständigen Mitgliedstaats oder Partei oder
 - b) des/der für die Thunfischfarm zuständigen Mitgliedstaats oder Partei, wenn dies von den betroffenen Mitgliedstaaten oder mit der Flaggenpartei vereinbart wurde.
- (4) Der/die für das Fangschiff, die Tonnare oder gegebenenfalls die Thunfischfarm zuständige Mitgliedstaat oder Partei erteilt oder verweigert die Einsetzgenehmigung innerhalb eines Arbeitstags nach der Antragstellung und der Übermittlung der in Absatz 2 genannten Angaben. Geht innerhalb eines Arbeitstages keine Antwort von dem/der für das Fangschiff oder die Tonnare zuständigen Mitgliedstaat oder Partei ein, so kann der/die für die Thunfischfarm zuständige Mitgliedstaat oder Partei das Einsetzen genehmigen.
- (5) Roter Thun wird vor dem 15. August in Netzkäfige eingesetzt, es sei denn, der/die für die annehmende Thunfischfarm zuständige Mitgliedstaat oder Partei liefert ordnungsgemäß belegte Gründe. Solche Gründe werden zusammen mit dem Einsetzbericht vorgelegt.

*Artikel 41***Nichterteilung einer Einsetzgenehmigung**

- (1) Der für das Fangschiff, die Tonnare oder gegebenenfalls die Thunfischfarm zuständige Mitgliedstaat verweigert die Einsetzgenehmigung, wenn er bei Erhalt der in Artikel 40 Absatz 2 genannten Angaben der Auffassung ist, dass
 - a) das Fangschiff oder die Tonnare, das bzw. die den Angaben zufolge den Fisch gefangen hat, nicht über eine ausreichende Quote für den in Netzkäfige eingesetzten Roten Thun verfügte;
 - b) die Menge an Fisch nicht ordnungsgemäß vom Fangschiff oder von der Tonnare gemeldet oder bei der Berechnung der anzuwendenden Quote nicht berücksichtigt wurde, oder
 - c) das Fangschiff oder die Tonnare, das bzw. die den Angaben zufolge den Fisch gefangen hat, nicht berechtigt war, Fischerei auf Roten Thun zu betreiben.

(2) Wird das Einsetzen nicht genehmigt, fordert der/die für das Fangschiff zuständige Mitgliedstaat oder Partei den/die für die Thunfischfarm zuständige(n) Mitgliedstaat oder Partei auf, die Fänge zu beschlagnahmen und den Fisch durch Erteilen einer Freisetzungsanweisung freizusetzen.

(3) Nach Erhalt der Freisetzungsanweisung setzt der Betreiber der Thunfischfarm die Fische im Einklang mit Anhang XI frei.

Artikel 42

Fangdokumente für Roten Thun

Die für Thunfischfarmen zuständigen Mitgliedstaaten verbieten es, Roten Thun, für den die von der ICCAT geforderten Begleitdokumente gemäß der Verordnung (EU) Nr. 640/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ nicht vorgelegt werden, zu Aufzuchtzwecken in Netzkäfige einzusetzen. Die Dokumente müssen zutreffend und vollständig sein und von den Behörden des Mitgliedstaats oder der Partei der Fangschiffe oder Tonnaren bestätigt und validiert werden.

Artikel 43

Inspektionen

Die für Thunfischfarmen zuständigen Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um jeden Einsetzvorgang in den Farmen zu kontrollieren.

Artikel 44

Überwachung per Videokamera

(1) Jeder für eine Thunfischfarm zuständige Mitgliedstaat gewährleistet, dass das Einsetzen in Netzkäfige per Videokamera unter Wasser überwacht wird. Im Einklang mit Anhang IX wird jeder Einsetzvorgang per Video aufgezeichnet.

(2) Jeder für eine Thunfischfarm zuständige Mitgliedstaat gewährleistet, dass die in Absatz 1 genannten Videoaufzeichnungen den Inspektoren und regionalen Beobachtern der ICCAT zugänglich gemacht werden.

(3) Jeder für eine Thunfischfarm zuständige Mitgliedstaat gewährleistet, dass die in Absatz 1 genannten Videoaufzeichnungen den Inspektoren der Union und den nationalen Beobachtern zugänglich gemacht werden.

(4) Jeder für eine Thunfischfarm zuständige Mitgliedstaat trifft die notwendigen Maßnahmen, um Austausch, Bearbeitung oder Manipulation der Originalvideoaufzeichnungen zu verhindern.

Artikel 45

Einleitung und Durchführung von Untersuchungen

(1) Weichen die Schätzungen des regionalen ICCAT-Beobachters, der zuständigen Aufsichtsbehörden des Mitgliedstaats oder des Betreibers der Thunfischfarm in Bezug auf die Anzahl Roten Thuns um mehr als 10 % voneinander ab, so leitet der für die Thunfischfarm zuständige Mitgliedstaat in Zusammenarbeit mit dem/der für das Fangschiff oder die Tonnare zuständigen Mitgliedstaat oder Partei eine Untersuchung ein.

(2) Bis zum Vorliegen der Ergebnisse dieser Untersuchung findet keine Thunfischentnahme statt und der Abschnitt „Aufzucht“ der Fangdokumente für Roten Thun wird nicht validiert.

(3) Die für die Thunfischfarm und das Fangschiff oder die Tonnare zuständigen Mitgliedstaaten, die die Untersuchungen durchführen, können zum Abschluss der Untersuchung jede sonstige Information verwenden, über die sie verfügen, einschließlich der Ergebnisse der Programme gemäß Artikel 46.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 640/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zur Einführung einer Fangdokumentationsregelung für Roten Thun (*Thunnus thynnus*) und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1984/2003 des Rates (ABl. L 194 vom 24.7.2010, S. 1).

*Artikel 46***Maßnahmen und Programme zur Schätzung der Anzahl und des Gewichts von in Netzkäfige einzusetzendem Rotem Thun**

- (1) Die Mitgliedstaaten treffen die notwendigen Maßnahmen gemäß Artikel 37.
- (2) 100 % der Einsetzvorgänge werden von einem Programm erfasst, bei dem Stereokamerasysteme oder alternative Techniken mit vergleichbarer Präzision eingesetzt werden, um die Anzahl und das Gewicht der Fische bei jedem Einsetzvorgang genauer zu bestimmen.
- (3) Das Programm wird im Einklang mit den Verfahren des Anhangs X Teil B durchgeführt.
- (4) Der/die für die Thunfischfarm zuständige Mitgliedstaat oder Partei setzt den für das Fangschiff oder die Tonnare zuständigen Mitgliedstaat und die Kommission im Einklang mit Anhang X Teil B über die Ergebnisse des Programms in Kenntnis. Die Kommission übermittelt dem ICCAT-Sekretariat die Ergebnisse zur Weiterleitung an den regionalen ICCAT-Beobachter.
- (5) Ergeben die Programmergebnisse eine Differenz zwischen der Menge an Rotem Thun, die eingesetzt wurde, und den als gefangen und umgesetzt gemeldeten Mengen, so leitet der/die für die Thunfischfarm zuständige Mitgliedstaat oder Partei in Zusammenarbeit mit dem für das Fangschiff oder die Tonnare zuständigen Flaggenstaat eine Untersuchung ein. Wird die Untersuchung nicht innerhalb von zehn Arbeitstagen nach Übermittlung der in Absatz 4 dieses Artikels genannten Ergebnisse abgeschlossen oder zeigt das Ergebnis der Untersuchung eine Überschreitung der Anzahl und/oder des Durchschnittsgewichts des Roten Thuns, die/das als gefangen und umgesetzt gemeldet wurde, so erteilen die Behörden des/der für das Fangschiff oder die Tonnare zuständigen Mitgliedstaats oder Partei eine Freisetzungsanordnung für die überschüssigen Mengen an Fisch, und dieser ist nach den Verfahren von Anhang XI freizusetzen.
- (6) Im Einklang mit den Verfahren von Anhang X Teil B Nummer 3 werden gegebenenfalls nach der Freisetzung die aus dem Programm abgeleiteten Mengen herangezogen, um
 - a) die von der nationalen Quote abzuziehende endgültige Fangmenge zu bestimmen,
 - b) diese Menge in die Einsetzerklärungen und die einschlägigen Abschnitte der Fangdokumente für Roten Thun einzutragen.
- (7) Jeder für eine Thunfischfarm zuständige Mitgliedstaat übermittelt die Ergebnisse dieser Programme jährlich bis zum 30. August der Kommission, die sie an den SCRS weiterleitet.
- (8) Lebender Roter Thun wird nur mit der Genehmigung der Aufsichtsbehörden des für die Thunfischfarm zuständigen Staates und in deren Anwesenheit von einem Netzkäfig in einen anderen Netzkäfig umgesetzt.
- (9) Eine Differenz von 10 % oder mehr zwischen den Mengen an Rotem Thun, den das Fangschiff oder die Tonnare als Fang gemeldet hat, und den gemäß Absatz 5 dieses Artikels und Artikel 45 von den Kontrollkameras ermittelten Mengen stellt einen potenziellen Verstoß des/der betreffenden Schiffs oder Tonnare dar und der Mitgliedstaat unternimmt die erforderlichen Schritte, um geeignete Folgemaßnahmen zu treffen.

*Artikel 47***Einsetzbericht**

- (1) Innerhalb einer Woche nach Abschluss des Einsetzvorgangs legt der für die Thunfischfarm zuständige Mitgliedstaat dem Mitgliedstaat oder der Partei, dessen/deren Schiffe oder Tonnaren den Roten Thun gefangen haben, und der Kommission einen Einsetzbericht mit den in Anhang X Teil B genannten Elementen vor. Der Bericht enthält außerdem die Angaben in der Erklärung über das Einsetzen in Netzkäfige gemäß Artikel 4b und Anhang Ia der Verordnung (EG) Nr. 1936/2001. Die Kommission leitet diesen Bericht umgehend an das ICCAT-Sekretariat weiter.
- (2) Für die Zwecke von Absatz 1 gilt ein Einsetzvorgang bis zum Abschluss einer etwa eingeleiteten Untersuchung und gegebenenfalls einer angeordneten Freisetzung nicht als abgeschlossen.

*Artikel 48***Durchführungsrechtsakte**

Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, in denen ausführliche Bestimmungen betreffend die Einsatzvorgänge in Netzkäfige gemäß den Artikeln 40 bis 47 und den in diesen Artikeln genannten Anhängen festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 59 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

*ABSCHNITT 6***Überwachung und aufsicht***Artikel 49***Schiffsüberwachungssystem**

(1) Abweichend von Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 gilt die Verpflichtung in Bezug auf das VMS unabhängig von der Schiffslänge für alle Schlepper, die in dem in Artikel 20 Absatz 6 der vorliegenden Verordnung genannten ICCAT-Register aufgeführt sind.

(2) Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 15 m, die in der in Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe a genannten Liste der Schiffe oder in der in Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe b genannten Liste der Schiffe aufgeführt sind, beginnen mindestens 15 Tage vor Eröffnung der Fangsaison, VMS-Daten an die ICCAT zu übermitteln, und setzen die Übermittlung dieser Daten noch mindestens 15 Tage nach Abschluss der Fangsaison fort, es sei denn, die Kommission erhält vorher einen Antrag auf Streichung des Schiffs aus dem ICCAT-Fangschiffregister.

(3) Aus Kontrollgründen darf die Übermittlung von VMS-Daten von Fangschiffen, die gezielt Roten Thun fischen dürfen, beim Aufenthalt im Hafen nicht unterbrochen werden.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre Fischereiüberwachungszentren die VMS-Meldungen, die von den Fischereifahrzeugen unter ihrer Flagge eingehen, in Echtzeit in dem Format „https data feed“ an die Kommission und an eine von ihr bezeichnete Stelle weiterleiten. Die Kommission sendet diese Meldungen elektronisch an das ICCAT-Sekretariat.

(5) Die Mitgliedstaaten stellen Folgendes sicher:

- a) VMS-Meldungen von Fischereifahrzeugen unter ihrer Flagge werden mindestens alle zwei Stunden an die Kommission weitergeleitet;
- b) bei technischen Störungen des VMS werden gemäß Artikel 25 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 404/2011 eingegangene Meldungen der Fischereifahrzeuge unter ihrer Flagge binnen 24 Stunden nach Eingang beim jeweiligen Fischereiüberwachungszentrum an die Kommission weitergeleitet;
- c) an die Kommission weitergeleitete Meldungen werden laufend nummeriert (mit einer einmaligen Identifizierungsnummer), um Doppelmeldungen zu vermeiden;
- d) an die Kommission weitergeleitete Meldungen stehen mit Artikel 24 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 404/2011 im Einklang.

(6) Jeder Mitgliedstaat trifft die erforderlichen Vorkehrungen, um sicherzustellen, dass Meldungen, die ihren Inspektionsschiffen zur Verfügung gestellt werden, vertraulich behandelt und nur für die Zwecke der Inspektion auf See genutzt werden.

*Artikel 50***Nationale Beobachterprogramme**

(1) In Bezug auf Schiffe, die Fischerei auf Roten Thun betreiben, gewährleistet jeder Mitgliedstaat zumindest die folgende Anwesenheitsrate für nationale Beobachter:

- a) auf 20 % seiner pelagischen Trawler (über 15 m);

- b) auf 20 % seiner Langleinenfänger (über 15 m);
 - c) auf 20 % seiner Köderboote (über 15 m);
 - d) auf 100 % der Schlepper;
 - e) bei 100 % der Entnahmevorgänge an Tonnaren.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen nationalen Beobachtern einen amtlichen Ausweis aus.
- (3) Die Aufgaben der nationalen Beobachter bestehen insbesondere darin,
- a) die Einhaltung dieser Verordnung durch Fischereifahrzeuge und Tonnaren zu überwachen;
 - b) die Fangtätigkeit aufzuzeichnen und in einen Bericht aufzunehmen, der folgende Angaben enthält:
 - i) Fangmengen (einschließlich Beifang) mit Angabe der Behandlung nach Arten (an Bord behalten, tot ins Meer zurückgeworfen, lebend wieder ausgesetzt usw.);
 - ii) Fanggebiet nach Längen- und Breitengrad;
 - iii) Aufwandseinheit (wie Anzahl Hols, Anzahl Haken) gemäß der Definition im ICCAT-Handbuch für Fanggeräte;
 - iv) Fangdatum;
 - c) die Fänge zu beobachten und zu schätzen und die Einträge im Logbuch zu überprüfen;
 - d) Fischereifahrzeuge, die unter Verstoß gegen die Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen der ICCAT fischen, aufzuspüren und zu registrieren.
- (4) Die nationalen Beobachter führen auch wissenschaftliche Arbeiten durch, z. B. Datenerhebungen im Rahmen von Task II gemäß der ICCAT-Definition, die von der ICCAT angefordert werden, auf der Grundlage der Anweisungen des SCRS.
- (5) Zur Anwendung der Absätze 1 bis 4 muss jeder Mitgliedstaat außerdem
- a) unter Berücksichtigung der Merkmale der einzelnen Fangflotten und Fischereien die repräsentative zeitliche und räumliche Anwesenheit der nationalen Beobachter auf seinen Schiffen und Tonnaren sicherstellen, um zu gewährleisten, dass die Kommission angemessene Daten und Angaben zu Fangmengen, Fangaufwand und anderen relevanten Aspekten der Bestandskunde und Bestandsbewirtschaftung erhält;
 - b) stabile Datenerhebungsprotokolle gewährleisten;
 - c) eine angemessene Schulung und Bestätigung der nationalen Beobachter vor ihrem Einsatz sicherstellen;
 - d) soweit möglich, sicherstellen, dass die Tätigkeiten der im Konventionsgebiet eingesetzten Schiffe und Tonnaren so wenig wie möglich gestört werden.
- (6) Die im Rahmen des Beobachterprogramms jedes Mitgliedstaats erhobenen Daten und Informationen werden der Kommission bis zum 15. Juli jeden Jahres übermittelt. Die Kommission leitet die Daten und Informationen an den SCRS und das ICCAT-Sekretariat weiter, soweit dies angezeigt ist.

Artikel 51

Regionales Beobachterprogramm der ICCAT

- (1) Das in Anhang VII genauer beschriebene regionale Beobachterprogramm der ICCAT gemäß den Absätzen 2 und 6 findet in der Union Anwendung.

- (2) Jeder Mitgliedstaat gewährleistet die Anwesenheit eines regionalen ICCAT-Beobachters
- a) auf allen zum Fang von Rotem Thun zugelassenen Ringwadenfängern;
 - b) bei allen Umsetzungen von Rotem Thun von Ringwadenfängern;
 - c) bei allen Umsetzungen von Rotem Thun von Tonnaren in Transportnetze;
 - d) bei allen Umsetzungen von einer Thunfischfarm in eine andere;
 - e) bei allen Vorgängen des Einsetzens von Rotem Thun in Thunfischfarmen;
 - f) bei allen Entnahmen von Rotem Thun aus Thunfischfarmen.
- (3) Ringwadenfängern ohne regionalen ICCAT-Beobachter an Bord sind die Fischerei auf Roten Thun oder Einsätze im Zusammenhang mit dem Fang von Rotem Thun untersagt.
- (4) Die für Thunfischfarmen zuständigen Mitgliedstaaten gewährleisten die Anwesenheit eines regionalen ICCAT-Beobachters bei jedem Einsetzen in Netzkäfige und bei jeder Entnahme von Fisch aus den Farmen.
- (5) Die regionalen ICCAT-Beobachter haben insbesondere die Aufgabe,
- a) zu beobachten und zu überwachen, dass bei Fang- und Aufzuchtstätigkeiten die Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen der ICCAT eingehalten werden;
 - b) die in Artikel 38 genannten ICCAT-Umsetzerklärungen sowie die in Artikel 47 genannten Einsatzberichte und Fangdokumente für Roten Thun abzuzeichnen, wenn sie der Meinung sind, dass die darin enthaltenen Angaben mit ihren Beobachtungen übereinstimmen;
 - c) auf der Grundlage der Vorgaben des SCRS wissenschaftliche Arbeiten wie beispielsweise Probenahmen durchzuführen, wenn dies von der ICCAT verlangt wird.
- (6) Der Flaggenmitgliedstaat gewährleistet, dass die Kapitäne und die Besatzung sowie die Eigentümer von Thunfischfarmen, Tonnaren und Schiffen regionale ICCAT-Beobachter bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben weder behindern noch einschüchtern, unterbrechen, beeinflussen, bestechen oder zu bestechen versuchen.

ABSCHNITT 7

Inspektionen und gegenkontrollen

Artikel 52

ICCAT-Regelung gemeinsamer internationaler Inspektionen

- (1) Die ICCAT-Regelung gemeinsamer internationaler Inspektionen (im Folgenden „ICCAT-Regelung“) gemäß Artikel VIII wird in der Union angewandt.
- (2) Die Mitgliedstaaten, deren Fischereifahrzeuge im Ostatlantik und im Mittelmeer auf Roten Thun fischen dürfen, stellen Inspektoren ab und führen die Inspektionen auf See im Rahmen der ICCAT-Regelung durch.
- (3) Wenn mehr als 15 Fischereifahrzeuge eines Mitgliedstaats zum selben Zeitpunkt im Konventionsgebiet auf Roten Thun fischen, entsendet dieser Mitgliedstaat während des gesamten Zeitraums, in dem sich diese Schiffe dort aufhalten, zur Inspektion und Überwachung auf See ein Inspektionsschiff in das Konventionsgebiet. Diese Verpflichtung gilt als erfüllt, wenn Mitgliedstaaten gemeinsam ein Inspektionsschiff entsenden oder wenn ein Inspektionsschiff der Union in das Konventionsgebiet entsandt wird.
- (4) Die Kommission oder eine von ihr benannte Stelle kann Unionsinspektoren für die ICCAT-Regelung abstellen.
- (5) Die Kommission oder eine von ihr benannte Stelle koordiniert die Aufsichts- und Inspektionstätigkeiten im Namen der Union. Die Kommission kann im Benehmen mit den betreffenden Mitgliedstaaten gemeinsame Inspektionsprogramme aufstellen, die es der Union ermöglichen, ihren Verpflichtungen im Rahmen der ICCAT-Regelung nachzukommen. Mitgliedstaaten, deren Schiffe auf Roten Thun fischen, treffen die erforderlichen Vorkehrungen, um die Durchführung dieser Programme zu erleichtern, insbesondere was das erforderliche Personal und die benötigten materiellen Mittel sowie die Einsatzzeiten und geografischen Gebiete anbelangt.

(6) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission spätestens zum 1. April jeden Jahres die Namen der Inspektoren und der Inspektionsschiffe mit, die sie im Laufe des Jahres für die ICCAT-Regelung abstellen wollen. Anhand dieser Angaben erstellt die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten einen Plan für die Beteiligung der Union an der ICCAT-Regelung, den sie dem ICCAT-Sekretariat und den Mitgliedstaaten übermittelt.

Artikel 53

Übermittlung der Inspektionspläne

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission ihre Inspektionspläne bis zum 31. Januar jeden Jahres. Bei der Aufstellung der Inspektionspläne ist Folgendes zu beachten:

- a) die Ziele, Prioritäten und Verfahren sowie Eckpunkte für die Inspektionstätigkeiten des gemäß Artikel 95 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 aufgestellten spezifischen Kontroll- und Inspektionsprogramms für Roten Thun im Ostatlantik und im Mittelmeer;
- b) das gemäß Artikel 46 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 aufgestellte nationale Kontrollprogramm für Roten Thun im Ostatlantik und im Mittelmeer.

(2) Die Kommission sammelt die nationalen Inspektionspläne und arbeitet sie in den Inspektionsplan der Union ein. Die Kommission leitet diesen Plan zusammen mit den in Artikel 6 Absatz 1 genannten Plänen zur Genehmigung durch die ICCAT an das ICCAT-Sekretariat weiter.

Artikel 54

Inspektionen bei Verstößen

(1) Der Flaggenmitgliedstaat wird nach Maßgabe von Absatz 2 dieses Artikels tätig, wenn ein Schiff unter seiner Flagge

- a) seiner Berichterstattungspflicht nach den Artikeln 25 und 26 nicht nachgekommen ist oder
- b) gegen die Bestimmungen dieser Verordnung, gegen die Artikel 89 bis 93 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 oder gegen Kapitel IX der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008 verstoßen hat.

(2) Der Flaggenmitgliedstaat gewährleistet, dass eine physische Inspektion unter seiner Aufsicht in seinen Häfen erfolgt oder von einer anderen von ihm bestellten Person durchgeführt wird, wenn sich das Schiff nicht in einem Gemeinschaftshafen befindet.

Artikel 55

Gegenkontrollen

(1) Jeder Mitgliedstaat überprüft die Vorlage der Logbücher und die in den Logbüchern seiner Fischereifahrzeuge, in den Umsetz-/Umladeerklärungen und in BCD eingetragenen relevanten Angaben gemäß Artikel 109 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 mithilfe von Inspektionsberichten, Beobachterberichten und VMS-Daten.

(2) Die Mitgliedstaaten nehmen gemäß Artikel 109 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 bei allen Anlandungen, Umladungen oder Einsetzungen in Netzkäfige einen Dokumentenabgleich der Mengen nach Arten, die im Logbuch des Schiffs oder in der Umsetz- oder Umladeerklärung eingetragen sind, mit den in der Anlandeerklärung oder der Einsetzerklärung oder sonstigen einschlägigen Unterlagen wie Rechnungen und/oder Verkaufsabrechnungen angegebenen Mengen vor.

ABSCHNITT 8

Vermarktung

Artikel 56

Vermarktungsmaßnahmen

(1) Unbeschadet der Verordnungen (EG) Nr. 1224/2009, (EG) Nr. 1005/2008 und (EU) Nr. 1379/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ sind der Handel innerhalb der Union mit, sowie Anlandungen, Einfuhren, Ausfuhren, Einsetzen in Netzkäfige zu Mast- oder Aufzuchtzwecken, Wiederausfuhren und Umladungen von Rotem Thun verboten, wenn die in der vorliegenden Verordnung, der Verordnung (EU) Nr. 640/2010 und Artikel 4b der Verordnung (EG) Nr. 1936/2001 vorgesehenen korrekten, vollständigen und validierten Begleitdokumente nicht vorliegen.

(2) Der Handel innerhalb der Union sowie Einfuhren, Anlandungen, Einsetzungen in Netzkäfige zu Mast- oder Aufzuchtzwecken, die Verarbeitung, Ausfuhr, Wiederausfuhr und Umladung von Rotem Thun sind verboten, wenn

- a) der Rote Thun von Fangschiffen oder Tonnaren eines Flaggenstaats gefangen wurde, der nicht im Rahmen Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen der ICCAT über eine Fangquote, Fangmöglichkeiten oder Aufwandszuweisungen für Roten Thun aus dem Ostatlantik und dem Mittelmeer verfügt, oder
- b) der Rote Thun von einem Fangschiff oder einer Tonnare gefangen wurde, wenn zum Zeitpunkt des Fangs dessen/deren individuelle Quote oder die Fangmöglichkeiten des zuständigen Staates ausgeschöpft sind.

(3) Unbeschadet der Verordnungen (EG) Nr. 1224/2009, (EG) Nr. 1005/2008 und (EU) Nr. 1379/2013 sind der Handel innerhalb der Union, Einfuhren, Anlandungen, die Verarbeitung und Ausfuhren von Rotem Thun aus Mast- und Aufzuchtbetrieben verboten, die den in Absatz 1 genannten Verordnungen nicht genügen.

KAPITEL VI

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 57

Bewertung

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission jährlich zum 15. September einen ausführlichen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung. Auf der Grundlage der Angaben der Mitgliedstaaten legt die Kommission dem ICCAT-Sekretariat jährlich zum 15. Oktober einen ausführlichen Bericht über die Umsetzung der ICCAT-Empfehlung 14-04 vor.

Artikel 58

Finanzierung

Für die Zwecke der Verordnung (EU) Nr. 508/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ stellt der mehrjährige Wiederauffüllungsplan für Roten Thun im Ostatlantik und im Mittelmeer einen mehrjährigen Wiederauffüllungsplan im Sinne von Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 dar.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 1379/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über die gemeinsame Marktorganisation für Erzeugnisse der Fischerei und der Aquakultur, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1184/2006 und (EG) Nr. 1224/2009 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 104/2000 des Rates (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 1).

⁽²⁾ Verordnung (EU) Nr. 508/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 über den Europäischen Meeres- und Fischereifonds und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 2328/2003, (EG) Nr. 861/2006, (EG) Nr. 1198/2006 und (EG) Nr. 791/2007 des Rates und der Verordnung (EU) Nr. 1255/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 149 vom 20.5.2014, S. 1).

*Artikel 59***Durchführung**

- (1) Die Kommission wird von dem mit Artikel 47 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 eingesetzten Ausschuss für Fischerei und Aquakultur 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.

*Artikel 60***Aufhebung**

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 302/2009 wird aufgehoben.
- (2) Verweise auf die aufgehobene Verordnung gelten als Verweise auf die vorliegende Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang XIII zu lesen.

*Artikel 61***Inkrafttreten**

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

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

Geschehen zu Straßburg am 14. September 2016.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

M. SCHULZ

Im Namen des Rates

Der Präsident

I. KORČOK

ANHANG I

Besondere Bedingungen für die in Artikel 14 Absatz 2 genannten Fischereien

1. Zusätzlich zu den Bestimmungen von Artikel 9 Absatz 3 wird die Höchstzahl der Köderschiffe und Schleppangler, die im Ostatlantik unter den besonderen Bedingungen für die Ausnahme gemäß Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe a auf Roten Thun fischen dürfen, auf die Zahl von Fangschiffen der Union festgesetzt, die 2006 an der gezielten Fischerei auf Roten Thun beteiligt waren.
2. Zusätzlich zu den Bestimmungen von Artikel 9 Absatz 3 wird die Höchstzahl der Fangschiffe, die im Adriatischen Meer unter den besonderen Bedingungen für die Ausnahme gemäß Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe b für Aufzuchtzwecke auf Roten Thun fischen dürfen, auf die Zahl von Fangschiffen der Union festgesetzt, die 2008 an der gezielten Fischerei auf Roten Thun beteiligt waren. Zu diesem Zweck wird die Anzahl kroatischer Fangschiffe, die 2008 an der gezielten Fischerei auf Roten Thun beteiligt waren, berücksichtigt.
3. Zusätzlich zu den Bestimmungen von Artikel 9 Absatz 3 wird die Höchstzahl der Köderschiffe, Langleinen- und Handleinenfänger, die im Mittelmeer unter den besonderen Bedingungen für die Ausnahme gemäß Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe c auf Roten Thun fischen dürfen, auf die Zahl von Fangschiffen der Union festgesetzt, die 2008 an der gezielten Fischerei auf Roten Thun beteiligt waren.
4. Die gemäß den Nummern 1, 2 und 3 dieses Anhangs festgesetzte Höchstzahl Fangschiffe wird nach Maßgabe des AEUV und im Einklang mit Artikel 16 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 auf die Mitgliedstaaten aufgeteilt.
5. Höchstens 7 % der Unionsquote für Roten Thun zwischen 8 kg oder 75 cm und 30 kg oder 115 cm wird auf die zugelassenen Fangschiffe gemäß Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe a und Nummer 1 dieses Anhangs aufgeteilt. Diese Quote wird nach Maßgabe des AEUV und im Einklang mit Artikel 16 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 auf die Mitgliedstaaten aufgeteilt.
6. Abweichend von Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe a dürfen innerhalb der in Nummer 5 dieses Anhangs genannten Quote von 7 % bis zu 100 Tonnen für den Fang von Rotem Thun von mindestens 6,4 kg oder 70 cm durch Köderschiffe mit einer Länge von weniger als 17 m zugewiesen werden.
7. Die Höchstzuteilung der Unionsquote auf die Mitgliedstaaten für Fischfang unter den besonderen Bedingungen für die Ausnahme gemäß Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe b und Nummer 2 dieses Anhangs wird nach Maßgabe des AEUV und im Einklang mit Artikel 16 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 festgelegt.
8. Höchstens 2 % der Unionsquote für Roten Thun zwischen 8 kg oder 75 cm und 30 kg oder 115 cm wird auf die zugelassenen Fangschiffe gemäß Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe c und Nummer 3 dieses Anhangs aufgeteilt. Diese Quote wird nach Maßgabe des AEUV und im Einklang mit Artikel 16 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 auf die Mitgliedstaaten aufgeteilt.
9. Jeder Mitgliedstaat, dessen Köderschiffe, Langleinenfänger, Handleinenfänger und Schleppangler gemäß Artikel 14 Absatz 2 und diesem Anhang Roten Thun fangen dürfen, führt folgende Anforderungen an die Schwanzmarkierung ein:
 - a) Die Schwanzmarkierungen werden an jedem Roten Thun unmittelbar beim Entladen angebracht;
 - b) jede Schwanzmarkierung enthält eine einmalige Kennnummer, die in den statistischen Unterlagen für Roten Thun aufgeführt und auf der Außenseite sämtlicher Verpackungen, die Thunfisch enthalten, angebracht wird.

ANHANG II

Anforderungen an Logbücher

A. FANGSCHIFFE

Mindestspezifikationen für Fischereilogbücher:

1. Die Blattseiten des Logbuchs sind nummeriert.
2. Das Logbuch wird jeden Tag (bis Mitternacht) oder vor der Ankunft im Hafen ausgefüllt.
3. Inspektionen auf See werden in das Logbuch eingetragen.
4. Eine Kopie der Blätter verbleibt im Logbuch.
5. Die Logbücher an Bord decken den Zeitraum von einem Jahr ab.

Mindest-Standardinformationen in Fischereilogbüchern:

1. Name und Anschrift des Kapitäns;
2. Abfahrtsdaten und -häfen, Ankunftsdaten und -häfen;
3. Schiffsname, Registernummer, ICCAT-Nummer, internationales Funkrufzeichen und IMO-Nummer (falls verfügbar).
4. Fanggerät:
 - a) FAO-Code;
 - b) Abmessungen (z. B. Länge, Maschengröße, Zahl der Haken);
5. Tätigkeiten auf See mit (mindestens) einer Zeile pro Fangreisetag mit folgenden Angaben:
 - a) Tätigkeit (z. B. Fischfang, An- bzw. Rückfahrt);
 - b) Position: genaue Tagesposition (in Grad und Minuten), für jede Fangtätigkeit oder um 12.00 Uhr mittags, wenn während des Tages keine Fänge getätigt wurden;
 - c) Fangaufzeichnung einschließlich
 - (1) FAO-Code
 - (2) gerundetes Gewicht (RWT) in kg pro Tag;
 - (3) Stückzahl pro Tag.

Für Ringwadenfänger sollte dies pro Fangvorgang, auch bei Nullfängen, aufgezeichnet werden.

6. Unterschrift des Kapitäns;
7. Mittel für die Gewichtsbestimmung: Schätzung, Wiegen an Bord;
8. In das Logbuch wird das Gewicht in Lebendgewichtäquivalent eingetragen, und es werden die für die Schätzung verwendeten Umrechnungsfaktoren angegeben.

Mindestangaben für Fischereilogbücher bei Anlandungen oder Umladungen:

1. Datum und Hafen der Anlandung/Umladung;
2. Erzeugnisse:
 - a) Arten und Aufmachungen nach FAO-Code;
 - b) Stückzahl der Fische oder Kisten und Menge in kg;

3. Unterschrift des Kapitäns oder Reeders;
4. bei Umladungen: Name, Flagge und ICCAT-Nummer des annehmenden Schiffs.

Mindestangaben für Fischereilogbücher bei Umsetzungen in Netzkäfige:

1. Datum, Uhrzeit und Position (Breite/Länge) der Umsetzung
2. Erzeugnisse:
 - a) Arten nach FAO-Code
 - b) Stückzahl und Menge in kg des in Netzkäfige umgesetzten Fisches;
3. Name, Flagge und ICCAT-Nummer des Schleppers;
4. Name und ICCAT-Nummer der aufnehmenden Thunfischfarm
5. Bei gemeinsamen Fangeinsätzen trägt jeder Kapitän zusätzlich zu den Angaben unter den Nummern 1 bis 4 Folgendes in das Logbuch ein:
 - a) für das Fangschiff, das Fisch in Netzkäfige umsetzt:
 - Menge der an Bord befindlichen Fänge;
 - Menge der auf die individuelle Quote angerechneten Fänge;
 - die Namen der übrigen an dem gemeinsamen Fangeinsatz beteiligten Schiffe;
 - b) für die anderen Fangschiffe desselben gemeinsamen Fangeinsatzes, die nicht an der Umsetzung beteiligt sind:
 - Namen, internationale Funkrufzeichen und ICCAT-Nummern dieser Schiffe;
 - die Angabe, dass keine Fänge an Bord genommen oder in Netzkäfige umgesetzt wurden;
 - Menge der auf die individuelle Quote angerechneten Fänge;
 - den Namen und die ICCAT-Nummer des unter Buchstabe a genannten Fangschiffs.

B. SCHLEPPER

1. Der Kapitän des Schleppers trägt in das Schiffslogbuch Folgendes ein: Datum, Uhrzeit und Position der Umsetzung, umgesetzte Mengen (Stückzahl und Menge in kg), Nummer des Netzkäfigs, Name, Flagge und ICCAT-Nummer des Fangschiffs, Namen und ICCAT-Nummern der übrigen beteiligten Schiffe, aufnehmende Thunfischfarm mit ihrer ICCAT-Nummer und Nummer der ICCAT-Umsetzerklärung.
2. Weitere Umsetzungen an Hilfsschiffe oder Schlepper werden anhand derselben Angaben wie unter Nummer 1 zusammen mit dem Namen, der Flagge und der ICCAT-Nummer des Hilfsschiffs oder Schleppers und der Nummer der ICCAT-Umsetzerklärung gemeldet.
3. Die Schiffslogbucheintragungen enthalten die Einzelheiten aller während der Fangsaison durchgeführten Umsetzungen. Das Schiffslogbuch verbleibt an Bord des Schiffs und ist jederzeit zu Kontrollzwecken zugänglich.

C. HILFSSCHIFFE

1. Der Kapitän eines Hilfsschiffs trägt die Tätigkeiten in das Schiffslogbuch ein, einschließlich Datum, Uhrzeit und Positionen, die an Bord genommenen Mengen Roten Thuns und den Namen des Fangschiffs, der Thunfischfarm oder der Tonnare, mit der er zusammenarbeitet.
2. Die Schiffslogbucheintragungen enthalten die Einzelheiten aller während der Fangsaison durchgeführten Tätigkeiten. Das Schiffslogbuch verbleibt an Bord des Schiffs und ist jederzeit zu Kontrollzwecken zugänglich.

D. VERARBEITUNGSSCHIFFE

1. Der Kapitän eines Verarbeitungsschiffs trägt Folgendes in das Schiffslogbuch ein: Datum, Uhrzeit und Position der Tätigkeiten, umgesetzte Mengen und soweit zutreffend Stückzahl und Gewicht des von Thunfischfarmen, Tonnaren oder Fangschiffen übernommenen Roten Thuns. Der Kapitän sollte auch die Namen und ICCAT-Nummern dieser Thunfischfarmen, Tonnaren oder Fangschiffe eintragen.

2. Der Kapitän eines Verarbeitungsschiffs trägt täglich Folgendes in ein Verarbeitungslogbuch ein: das gerundete Gewicht und die Stückzahl des umgesetzten oder umgeladenen Fisches, den angewandten Umrechnungsfaktor sowie die Gewichte und Mengen nach Produktaufmachung.
 3. Der Kapitän eines Verarbeitungsschiffs führt einen Stauplan, aus dem der Stauort und die Mengen jeder Art und Aufmachung hervorgehen.
 4. Die täglichen Logbucheintragungen enthalten die Einzelheiten aller während der Fangsaison durchgeführten Umladungen. Das Schiffslogbuch, das Verarbeitungslogbuch, der Stauplan und die Originale der ICCAT-Umsetzungserklärungen verbleiben an Bord des Schiffs und sind jederzeit zu Kontrollzwecken zugänglich.
-

ICCAT-Umladeerklärung

Dokument Nr.:

Transportschiff	Fischereifahrzeug	Endbestimmung
Name des Schiffs und Funkrufzeichen:	Name des Schiffs und Funkrufzeichen:	Hafen:
Flagge:	Flagge:	Land:
Zulassungsnummer des Flaggenstaats:	Zulassungsnummer des Flaggenstaats:	Staat:
Nummer des nationalen Registers:	Nummer des nationalen Registers:	
ICCAT-Registernummer:	ICCAT-Registernummer:	
IMO-Nummer:	Äußere Kennnummer:	
	Fanglogbuch, Blattnummer:	

Tag Monat Uhrzeit Jahr |2_|0_|_|_| Name des Kapitäns des Fangschiffs: Name des Kapitäns des Transportschiffs:

Abfahrt |_|_| |_|_| |_|_| von |_|_|_|_|

Rückfahrt |_|_| |_|_| |_|_| nach: |_|_|_|_| Unterschrift: Unterschrift:

Umladung |_|_| |_|_| |_|_| |_|_|_|_|

Für Umladungen das Gewicht in Kilogramm oder das verwendete Behältnis (z. B. Kiste, Korb) und das Anlandegewicht in Kilogramm des Behältnisses angeben: |_|_| Kilogramm.

ORT DER UMLADUNG

Hafen	See		Art	Stückzahl Fische	Art des Erzeugnis- ses lebend	Art des Erzeugnis- ses ganz	Art des Erzeugnis- ses ausgenom- men	Art des Erzeugnis- ses ohne Kopf	Art des Erzeugnis- ses filetiert	Art des Erzeugnis- ses	Weitere Umladungen
	Breite	Länge									
											Datum: _____ Ort/Position: _____ VP-Genehmigungsnr.: _____ Unterschrift des Kapitäns des umsetzenden Schiffs: _____
											Name des übernehmenden Schiffs: _____ Flagge _____ ICCAT-Registernummer: _____ IMO-Nummer: _____ Unterschrift des Kapitäns _____
											Datum: _____ Ort/Position: _____ VP-Genehmigungsnr.: _____ Unterschrift des Kapitäns des umsetzenden Schiffs: _____
											Name des übernehmenden Schiffs: _____ Flagge _____ ICCAT-Registernummer: _____ IMO-Nummer: _____ Unterschrift des Kapitäns _____

Verpflichtungen bei der Umladung:

1. Das Original der Umladeerklärung wird dem übernehmenden Verarbeitungsschiff/Transportschiff übergeben.
2. Die Kopie der Umladeerklärung wird von dem betreffenden Fangschiff oder der betreffenden Tonnare aufbewahrt.
3. Weitere Umladungen werden von der jeweiligen Vertragspartei genehmigt, die die Tätigkeiten des Schiffs genehmigt hat.
4. Das Original der Umladeerklärung wird von dem übernehmenden Schiff, das den Fisch an Bord behält, bis zum Anlandeort aufbewahrt.
5. Die Umladung wird in das Logbuch aller beteiligten Schiffe eingetragen.

ANHANG IV

Dokument Nr.		ICCAT-Umsetzerklärung	
1. TRANSFER OF LIVE BFT DESTINATED FOR FARMING			
Name des Fischereifahrzeugs: Rufzeichen: Flagge: Umsetz-Genehmigungsnr. des Flaggenstaats: ICCAT-Registernummer: Äußere Kennnummer: Fischereilogbuchnummer: Nr. des gemeinsamen Fangeinsatzes:	Name der Tonnare: ICCAT-Registernummer:	Name des Schleppers: Rufzeichen: Flagge: ICCAT-Registernummer: Äußere Kennnummer:	Name der aufnehmenden Thunfischfarm: ICCAT-Registernummer: Nummer des Netzkäfigs:
2. ANGABEN ZUR UMSETZUNG			
Datum: __ / __ / ____	Ort/Position:	Hafen:	Breite: Länge:
Stückzahl:		Art:	Gewicht:
Art des Erzeugnisses: Lebend ☐ Ganz ☐ Ausgenommen ☐ Andere (bitte angeben):			
Name und Unterschrift — Kapitän des Fischereifahrzeugs / Betreiber der Tonnare / Betreiber der Thunfischfarm:		Name und Unterschrift — Kapitän des übernehmenden Schiffs (Schlepper, Verarbeitungsschiff, Transportschiff):	
		Namen, ICCAT-Nummern und Unterschriften der Beobachter:	
3. WEITERE UMSETZUNGEN			
Datum: __ / __ / ____	Ort/Position:	Hafen:	Breite: Länge:
Name des Schleppers:	Rufzeichen:	Flagge:	ICCAT-Registernummer:
Umsetz-Genehmigungsnr. des Staates, in dem sich die Thunfischfarm befindet:	Äußere Kennnummer:	Name und Unterschrift — Kapitän des übernehmenden Schiffs:	

16.9.2016

DE

Amtsblatt der Europäischen Union

L 252/35

Datum: __/__/____	Ort/Position:	Hafen:	Breite:	Länge:
Name des Schleppers:	Rufzeichen:	Flagge:	ICCAT-Registernummer:	
Umsetz-Genehmigungsnr. des Staates, in dem sich die Thunfischfarm befindet:	Äußere Kennnummer:	Name und Unterschrift — Kapitän des übernehmenden Schiffs:		
Datum: __/__/____	Ort/Position:	Hafen:	Breite:	Länge:
Name des Schleppers:	Rufzeichen:	Flagge:	ICCAT-Registernummer:	
Umsetz-Genehmigungsnr. des Staates, in dem sich die Thunfischfarm befindet:	Äußere Kennnummer:	Name und Unterschrift — Kapitän des übernehmenden Schiffs:		
4. GETEILTE NETZKÄFIGE				
Nummer des abgebenden Netzkäfigs	Kg:	Anzahl Fische:		
Name des abgebenden Schleppers:	Rufzeichen:	Flagge:	ICCAT-Registernummer:	
Nummer des annehmenden Netzkäfigs:	Kg:	Anzahl Fische:		
Name des annehmenden Schleppers:	Rufzeichen:	Flagge:	ICCAT-Registernummer:	
Nummer des annehmenden Netzkäfigs:	Kg:	Anzahl Fische:		
Name des annehmenden Schleppers:	Rufzeichen:	Flagge:	ICCAT-Registernummer:	
Nummer des annehmenden Netzkäfigs:	Kg:	Anzahl Fische:		
Name des annehmenden Schleppers:	Rufzeichen:	Flagge:	ICCAT-Registernummer:	

Fangmeldeformblatt												
Flagge	ICCAT- Nummer	Name des Schiffs	Bericht — Datum Beginn	Bericht — Datum Ende	Bericht — Dauer (d)	Fangdatum	Position, bei der der Fang getätigt wurde		Fang			Zugeteiltes Gewicht bei gemeinsamen Fangeinsätzen (kg)
							Breite	Länge	Gewicht (kg)	Stückzahl	Durch- schnittliches Gewicht (kg)	

ANHANG VI

Gemeinsamer Fangeinsatz								
Flaggenstaat	Name des Schiffs	ICCAT-Nummer	Dauer des Einsatzes	Betreiber	Individuelle Quote des Schiffs	Verteilungsschlüssel je Schiff	Bestimmungsmast- und -aufzuchtbetrieb	
							Partei	ICCAT-Nummer

Datum ...

Validierung des Flaggenstaats ...

ANHANG VII

Regionales Beobachterprogramm der ICCAT

BESTELLUNG VON REGIONALEN ICCAT-BEOBACHTERN

1. Jeder regionale ICCAT-Beobachter verfügt über die für die Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Qualifikationen:
 - a) ausreichende Erfahrung, um Fischarten und Fanggerät zu identifizieren;
 - b) eingehende Kenntnis der Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen der ICCAT, welche durch eine Bescheinigung des betreffenden Mitgliedstaats nachzuweisen ist und den ICCAT-Ausbildungsleitlinien entspricht;
 - c) die Fähigkeit, mit der erforderlichen Genauigkeit zu beobachten und zu protokollieren;
 - d) hinreichende Kenntnis der Sprache des Flaggenstaats des beobachteten Schiffs oder der beobachteten Thunfischfarm.

PFLICHTEN DES REGIONALEN ICCAT-BEOBACHTERS

2. Der regionale ICCAT-Beobachter
 - a) muss die technische Schulung abgeschlossen haben, die in den Leitlinien vorgeschrieben ist, welche die ICCAT aufstellt;
 - b) muss Staatsbürger eines Mitgliedstaats sein und sollte, soweit möglich, nicht Staatsbürger des Staates der Thunfischfarm oder der Tonnare bzw. des Flaggenstaats des Ringwadenfängers sein. Wird allerdings Roter Thun dem Netzkäfig entnommen und als frisches Erzeugnis gehandelt, so kann es sich bei dem regionalen ICCAT-Beobachter, der den Entnahmeprozess verfolgt, um einen Staatsbürger des für die Thunfischfarm zuständigen Mitgliedstaats handeln;
 - c) muss in der Lage sein, die Aufgaben gemäß Nummer 3 wahrzunehmen;
 - d) muss in dem von der ICCAT geführten Verzeichnis der regionalen ICCAT-Beobachter ausgewiesen sein;
 - e) darf nicht finanziell oder als Nutznießer an der Fischerei auf Roten Thun beteiligt sein.

AUFGABEN DER REGIONALEN ICCAT-BEOBACHTER

3. Die regionalen ICCAT-Beobachter haben insbesondere folgende Aufgaben:
 - a) Als Beobachter auf Ringwadenfängern überwacht er die Einhaltung der von der ICCAT genehmigten Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen durch den Ringwadenfänger. Der regionale Beobachter muss insbesondere
 - 1) in Fällen, in denen er einen möglichen Verstoß gegen ICCAT-Empfehlungen beobachtet, diese Information unverzüglich an das für ihn zuständige durchführende Unternehmen übermitteln, das sie unverzüglich an die Behörden des Flaggenstaats des Fangschiffs weiterleitet;
 - 2) die Fangtätigkeiten registrieren und melden;
 - 3) die Fänge beobachten und schätzen und die Einträge im Logbuch überprüfen;
 - 4) einen täglichen Bericht über Umsetzvorgänge des Ringwadenfängers erstellen;
 - 5) Fischereifahrzeuge, die eine den Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen der ICCAT zuwiderlaufende Fangtätigkeit ausüben, aufspüren und registrieren;
 - 6) die Umsetzvorgänge registrieren und melden;
 - 7) die Position des Fischereifahrzeugs während des Umsetzens überprüfen;

- 8) die umgesetzten Erzeugnisse beobachten und schätzen, auch mithilfe von Videoaufzeichnungen;
 - 9) den Namen und die ICCAT-Nummer des betreffenden Fischereifahrzeugs überprüfen und registrieren;
 - 10) auf der Grundlage der Leitlinien des SCRS wissenschaftliche Arbeiten durchführen, z. B. Erfassung von Daten im Rahmen von Task II, wenn dies von der ICCAT verlangt wird;
- b) als regionaler ICCAT-Beobachter in den Thunfischfarmen und Tonnaren überwacht er deren Einhaltung der ICCAT-Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen. Der regionale ICCAT-Beobachter muss insbesondere
- 1) die Angaben in der Umsetzerklärung und der Einsetzerklärung sowie den Fangdokumenten für Roten Thun überprüfen, auch mithilfe von Videoaufzeichnungen;
 - 2) die Angaben in der Umsetzerklärung, der Einsetzerklärung und den Fangdokumenten für Roten Thun bestätigen;
 - 3) einen täglichen Bericht über die Umsetzungsvorgänge der Thunfischfarmen und Tonnaren erstellen;
 - 4) die Umsetzerklärung und die Einsetzerklärung und die Fangdokumente für Roten Thun gegenzeichnen, jedoch nur dann, wenn er der Meinung ist, dass deren Angaben sich mit seinen Beobachtungen decken, einschließlich einer ordnungsgemäßen Videoaufzeichnung als Beweis der Einhaltung gemäß den Anforderungen in Artikel 35 Absatz 1 und Artikel 44 Absatz 1;
 - 5) auf der Grundlage der Leitlinien des SCRS wissenschaftliche Arbeiten durchführen, beispielsweise Proben nehmen, wenn dies von der Kommission verlangt wird;
 - 6) das Vorhandensein jeglicher Art von Markierung aufzeichnen und überprüfen, einschließlich natürlicher Kennzeichen, und jedes Anzeichen für unlängst entfernte Markierungen melden;
- c) er erstellt allgemeine Berichte über die nach Maßgabe dieser Nummer gesammelten Informationen, wobei dem Schiffskapitän bzw. dem Betreiber der Thunfischfarm Gelegenheit zu geben ist, sachdienliche Informationen aufzunehmen;
- d) er leitet den in Buchstabe c genannten allgemeinen Bericht binnen 20 Tagen nach Ablauf des Beobachtungszeitraums an das Sekretariat weiter;
- e) er nimmt andere von der ICCAT vorgesehene Aufgaben wahr.
4. Der regionale ICCAT-Beobachter behandelt alle Informationen über die Fang- und Umsetzungsvorgänge von Ringwadenfängern und Thunfischfarmen als vertraulich und erkennt diese Forderung als Voraussetzung für die Ernennung zum regionalen ICCAT-Beobachter schriftlich an.
5. Der regionale ICCAT-Beobachter genügt den Anforderungen, welche sich aus den Gesetzen und Vorschriften des Flaggenstaats oder des Staats ergeben, in dem die Thunfischfarm liegt und dessen Gerichtsbarkeit das Fischereifahrzeug oder die Thunfischfarm untersteht, dem/der der regionale ICCAT-Beobachter zugeteilt ist.
6. Der regionale ICCAT-Beobachter hält die Rangordnung und die allgemeinen Verhaltensregeln ein, die für die gesamte Schiffsbesatzung und das Personal der Thunfischfarm gelten, sofern diese Regeln nicht die Wahrnehmung der in diesem Programm beschriebenen Aufgaben eines regionalen ICCAT-Beobachters und der in Nummer 7 dieses Anhangs und Artikel 51 Absatz 6 beschriebenen Verpflichtungen der Schiffsbesatzung und des Personals der Thunfischfarm beeinträchtigen.

VERPFLICHTUNGEN DER FLAGGENMITGLIEDSTAATEN GEGENÜBER DEN REGIONALEN ICCAT-BEOBACHTERN

7. Die für den Ringwadenfänger, die Thunfischfarm oder die Tonnare zuständigen Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die regionalen ICCAT-Beobachter
- a) Zugang zur Schiffsbesatzung und zum Personal der Thunfischfarm und der Tonnare sowie zu Fanggeräten, Netzkäfigen und Ausrüstungen haben;
 - b) auf Anfrage und sofern das Schiff, dem sie zugeteilt sind, entsprechend ausgerüstet ist, Zugang zu folgenden Anlagen haben, um die Wahrnehmung ihrer Aufgaben gemäß Nummer 3 dieses Anhangs zu erleichtern:
 - 1) Satellitennavigationsausrüstung;
 - 2) Radarsichtgeräten, wenn in Betrieb;
 - 3) elektronischen Kommunikationsmitteln;

- c) was Unterbringung, Verpflegung und angemessene sanitäre Einrichtungen anbelangt, den Schiffsoffizieren gleichgestellt werden;
- d) auf der Brücke oder im Ruderhaus ausreichenden Platz für Schreibtischarbeiten sowie an Deck ausreichenden Platz für die Wahrnehmung der Beobachteraufgaben erhalten.

DURCH DAS ICCAT-PROGRAMM FÜR REGIONALE BEOBACHTER VERURSACHTE KOSTEN

8. Sämtliche Kosten für die Entsendung von regionalen ICCAT-Beobachtern werden von den Betreibern der Thunfischfarmen oder den Eignern der Ringwadenfänger getragen.

ANHANG VIII

ICCAT-Regelung gemeinsamer internationaler Inspektionen

Auf ihrer vierten ordentlichen Tagung (Madrid, November 1975) und auf ihrer Jahrestagung 2008 in Marrakesch hat die ICCAT Folgendes vereinbart:

Gemäß Artikel IX Absatz 3 der Konvention empfiehlt die ICCAT, im Hinblick auf die Anwendung der Konvention und der im Rahmen der Konvention geltenden Maßnahmen folgende Bestimmungen für die internationale Kontrolle außerhalb der Gewässer unter nationaler Gerichtsbarkeit aufzustellen:

I. ERNSTHAFTE VERSTÖSSE

1. Im Sinne dieser Verfahren bedeutet ein ernsthafter Verstoß einen Verstoß gegen die Bestimmungen der von der ICCAT angenommenen Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen:
 - a) Fischfang ohne von der Flaggen-Partei ausgestellte Lizenz, Erlaubnis oder Genehmigung;
 - b) Versäumnis, die Fänge oder fangbezogene Daten entsprechend den Meldevorschriften der ICCAT hinreichend aufzuzeichnen, bzw. umfangreiche Falschmeldungen über solche Fänge und/oder fangbezogenen Daten;
 - c) Fischfang in einem Schongebiet;
 - d) Fischfang während einer Schonzeit;
 - e) absichtliche Entnahme oder Zurückhaltung von Arten im Widerspruch zu Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen der ICCAT;
 - f) schwerer Verstoß gegen die geltenden Fangbeschränkungen oder Quoten entsprechend den ICCAT-Regeln;
 - g) Einsatz verbotener Fanggeräte;
 - h) Fälschen oder absichtliches Verdecken der Kennzeichen, des Namens oder der Registrierung eines Fischereifahrzeugs;
 - i) Verstecken, Verfälschen oder Beseitigen von Beweismaterial zur Untersuchung eines Verstoßes;
 - j) mehrfache Verstöße, die zusammengekommen eine ernste Missachtung der geltenden ICCAT-Regeln darstellen;
 - k) Bedrohung, Widerstand, Einschüchterung, sexuelle Belästigung, Störung, ungehörige Behinderung oder Aufhaltung eines bevollmächtigten Inspektors oder Beobachters;
 - l) absichtliche Manipulation oder Außerbetriebsetzen des Schiffsüberwachungssystems;
 - m) sonstige von der ICCAT definierte Verstöße, die in einer überarbeiteten Fassung dieser Verfahren veröffentlicht wurden;
 - n) Fangtätigkeit mit Unterstützung von Suchflugzeugen;
 - o) Behinderung des satellitengestützten Überwachungssystems und/oder Betrieb eines Schiffs ohne VMS;
 - p) Umsetzen ohne Umsetzerklärung;
 - q) Umladen auf See.
2. Im Falle des Anbordgehens (Boarding) und der Kontrolle eines Fischereifahrzeugs, bei der der bevollmächtigte Inspektor eine Tätigkeit oder Umstände beobachtet, die einen ernsthaften Verstoß gemäß Nummer 1 darstellen, unterrichten die Behörden des Flaggenstaats der Inspektionsschiffe umgehend — direkt und über das ICCAT-Sekretariat — den Flaggenstaat des Fischereifahrzeugs. In solchen Fällen unterrichtet der Inspektor außerdem jedes Inspektionsschiff des Flaggenstaats des Fischereifahrzeugs, das sich nach seiner Kenntnis in der Nähe befindet.
3. Der ICCAT-Inspektor verzeichnet im Logbuch des Fischereifahrzeugs die durchgeführten Inspektionen und etwa festgestellte Verstöße.

4. Der Flaggenmitgliedstaat stellt sicher, dass das betreffende Fischereifahrzeug nach der Inspektion gemäß Nummer 2 alle Fangtätigkeiten einstellt. Der Flaggenmitgliedstaat fordert das Fischereifahrzeug auf, innerhalb von 72 Stunden einen von ihm bezeichneten Hafen anzulaufen, in dem eine Untersuchung eingeleitet wird.
5. Wird das Schiff nicht in einen Hafen beordert, so übermittelt der Flaggenmitgliedstaat innerhalb angemessener Fristen der Europäischen Kommission eine Begründung, die diese an das ICCAT-Sekretariat weiterleitet, das sie anderen Vertragsparteien auf Anfrage zukommen lässt.

II. DURCHFÜHRUNG VON INSPEKTIONEN

6. Die Inspektionen werden von den von den Vertragsparteien bezeichneten Inspektoren durchgeführt. Die Namen der bevollmächtigten staatlichen Stellen und der zu diesem Zweck von ihrer jeweiligen Regierung bezeichneten Inspektoren werden der ICCAT mitgeteilt.
7. Schiffe, die internationale Boarding- und Inspektionspflichten im Einklang mit diesem Anhang übernehmen, führen eine besondere Flagge oder einen besonderen Wimpel, die bzw. der von der ICCAT zugelassen und von deren Sekretariat ausgegeben wird. Die Namen der für diese Zwecke eingesetzten Schiffe werden dem ICCAT-Sekretariat so bald wie möglich vor Beginn der Inspektionstätigkeiten mitgeteilt. Das ICCAT-Sekretariat stellt die Angaben zu den bezeichneten Inspektionsschiffen allen Parteien unter anderem durch Veröffentlichung auf seiner passwortgeschützten Website zur Verfügung.
8. Jeder Inspektor führt einen von den Behörden des Flaggenstaats ausgestellten Dienstausweis nach dem Muster unter Nummer 21 bei sich.
9. Vorbehaltlich der vereinbarten Bestimmungen gemäß Nummer 16 stoppt ein Schiff, das die Flagge einer Vertragspartei führt und im Konventionsgebiet außerhalb der Gewässer unter seiner nationalen Gerichtsbarkeit Thunfisch oder thunfischartigen Fisch fängt, seine Fahrt, wenn ein Schiff mit einem Inspektor an Bord, das den unter Nummer 7 beschriebenen ICCAT-Wimpel führt, ein entsprechendes Signal nach dem internationalen Signalcode abgibt, sofern das Schiff nicht gerade aktiv fischt; in diesem Fall hält es seine Fahrt an, sobald es seine Fangtätigkeit beendet hat. Der Kapitän des Schiffs gestattet dem Inspektionsteam gemäß Nummer 10 an Bord zu gehen und stellt eine Lotsenleiter zur Verfügung. Der Kapitän willigt in die Kontrolle der Ausrüstung, der Fänge oder des Fanggeräts und aller einschlägigen Unterlagen durch das Inspektionsteam ein, die dieses für erforderlich hält, um zu überprüfen, ob die für den Flaggenstaat des inspizierten Fischereifahrzeugs geltenden Empfehlungen der ICCAT beachtet werden. Der Inspektor kann alle Erklärungen verlangen, die er für notwendig hält.
10. Die Größe des Inspektionsteams wird vom befehlshabenden Offizier des Inspektionsschiffs unter Berücksichtigung der jeweiligen Gegebenheiten bestimmt. Das Inspektionsteam ist so klein wie möglich, um die in diesem Anhang beschriebenen Aufgaben sicher wahrnehmen zu können.
11. Der Inspektor weist sich beim Anbordgehen durch den unter Nummer 8 genannten Dienstausweis aus. Der Inspektor beachtet allgemein anerkannte internationale Vorschriften, Verfahren und Gebräuche für die Sicherheit des inspizierten Schiffs und der Besatzung, beschränkt die Störung der Fischereitätigkeit oder des Verstauens des Erzeugnisses auf ein Mindestmaß und vermeidet, soweit möglich, jede Maßnahme, die die Qualität des Fangs an Bord beeinträchtigen würde.

Jeder Inspektor beschränkt seine Ermittlungen auf die Feststellung der Einhaltung der Empfehlungen der ICCAT, die für den Flaggenstaat des betreffenden Schiffs gelten. Bei seinen Inspektionen kann der Inspektor vom Kapitän des Fischereifahrzeugs jede erforderliche Unterstützung verlangen. Der Inspektor erstellt einen Kontrollbericht in der von der ICCAT genehmigten Form. Der Inspektor unterzeichnet seinen Bericht in Anwesenheit des Schiffskapitäns, der das Recht hat, alle Informationen in den Bericht einzufügen oder einfügen zu lassen, die ihm sachdienlich erscheinen, und unterschreibt diese.

12. Eine Kopie des Berichts wird dem Kapitän des Schiffs und der Regierung des Inspektionsteams übergeben, die ihrerseits Kopien an die zuständigen Behörden des Flaggenstaats des inspizierten Fischereifahrzeugs und an die ICCAT weiterleitet. Wird ein Verstoß gegen die ICCAT-Empfehlungen festgestellt, so unterrichtet der Inspektor, soweit möglich, außerdem jedes Inspektionsschiff des Flaggenstaats des Fischereifahrzeugs, das sich nach seiner Kenntnis in der Nähe befindet.
13. Widerstand gegen einen Inspektor oder Nichtbeachtung seiner Anweisungen werden von dem Flaggenstaat des inspizierten Schiffs so behandelt, als würden diese Handlungen gegenüber einem Inspektor des eigenen Landes begangen.
14. Der Inspektor nimmt seine Aufgaben im Rahmen dieser Regelung nach den Bestimmungen dieser Verordnung wahr; er untersteht bei seinem Einsatz jedoch weiterhin seiner nationalen Behörde und bleibt ihr gegenüber verantwortlich.

15. Die Vertragsparteien prüfen und behandeln die Inspektionsberichte, Sichtungsbögen gemäß der Empfehlung 94-09 und Erklärungen, die sich aus den Dokumentenprüfungen ausländischer Inspektoren im Rahmen der Regelung ergeben, nach denselben nationalen Rechtsvorschriften wie Berichte ihrer eigenen Inspektoren. Eine Vertragspartei ist gemäß den Bestimmungen dieser Nummer jedoch nicht verpflichtet, dem Bericht eines ausländischen Inspektors einen höheren Beweiswert zuzuerkennen, als er im eigenen Land des Inspektors hätte. Die Vertragsparteien arbeiten zusammen, um gerichtliche und andere Verfahren aufgrund eines von einem Inspektor im Rahmen der Regelung vorgelegten Berichts zu erleichtern.
16. a) Die Vertragsparteien unterrichten die ICCAT jährlich zum 15. Februar über ihre vorläufigen Pläne für die Durchführung von Inspektionen im Rahmen dieser Verordnung in dem betreffenden Kalenderjahr; die ICCAT kann den Vertragsparteien Vorschläge zur Koordinierung ihrer diesbezüglichen nationalen Maßnahmen einschließlich der Zahl der Inspektoren und der Inspektionsschiffe machen.
- b) Die in dieser Verordnung enthaltenen Bestimmungen und die Pläne für die Teilnahme sind zwischen den Vertragsparteien anwendbar, vorbehaltlich anderweitiger Vereinbarungen, die sie geschlossen haben; solch eine Vereinbarung wird der ICCAT mitgeteilt. Die Durchführung der Regelung wird jedoch bis zum Abschluss einer Vereinbarung zwischen zwei Vertragsparteien ausgesetzt, wenn eine von ihnen die ICCAT hiervon in Kenntnis gesetzt hat.
17. a) Das Fanggerät wird nach den Vorschriften kontrolliert, die für das Teilgebiet gelten, in dem die Kontrolle stattfindet. Der Inspektor gibt in seinem Inspektionsbericht das Teilgebiet an, in dem die Inspektion stattfand, und beschreibt etwa festgestellte Verstöße.
- b) Der Inspektor ist befugt, alle in Gebrauch oder an Bord befindlichen Fanggeräte zu inspizieren.
18. Der Inspektor bringt an inspizierten Fanggeräten, die offensichtlich gegen die für den Flaggenstaat des betreffenden Fischereifahrzeugs geltenden ICCAT-Empfehlungen verstoßen, eine von der ICCAT zugelassene Kennzeichnung an und hält diesen Sachverhalt in seinem Inspektionsbericht fest.
19. Der Inspektor kann das Fanggerät, die Ausrüstung, die Unterlagen oder jedes andere Element, das er für erforderlich hält, so fotografieren, dass die Merkmale, die nach seiner Auffassung nicht den geltenden Vorschriften entsprechen, sichtbar sind; in diesem Fall werden die fotografierten Elemente in dem Bericht aufgelistet und dem Bericht an den Flaggenstaat Abzüge der Fotografien beigelegt.
20. Der Inspektor kann erforderlichenfalls alle Fänge an Bord inspizieren, um die Einhaltung der ICCAT-Empfehlungen zu überprüfen.
21. Muster für den Dienstausweis der Inspektoren:

INTERNATIONAL COMMISSION FOR THE CONSERVATION OF ATLANTIC TUNA  ICCAT Inspector Identity Card Contracting Party: Inspector Name: Card n°: Issue Date: Valid five years Photograph	 ICCAT The holder of this document is an ICCAT inspector duly appointed under the terms of the Scheme of Joint International Inspection and Surveillance of the International Commission for the Conservation of the Atlantic Tuna and has the authority to act under the provision of the ICCAT Control and Enforcement measures. ICCAT Executive Secretary Inspector Issuing Authority
--	--

ANHANG IX

Mindestnormen für Videoaufzeichnungen**Umsetzvorgänge**

1. Das elektronische Speichermedium mit der Original-Videoaufzeichnung wird so schnell wie möglich nach dem Ende des Umsetzvorgangs dem regionalen ICCAT-Beobachter zur Verfügung gestellt, der es unverzüglich mit seinem Monogramm versieht, um jede weitere Manipulation zu vermeiden.
2. Die Originalaufzeichnung verbleibt über den gesamten Genehmigungszeitraum je nach Fall an Bord des Fangschiffs oder beim Betreiber der Thunfischfarm oder der Tonnare.
3. Von der Videoaufzeichnung werden zwei identische Kopien hergestellt. Eine Kopie wird dem an Bord des Ringwadenfängers anwesenden regionalen ICCAT-Beobachter und eine dem nationalen Beobachter an Bord des Schleppers übermittelt, wobei letztere die Umsetzerklärung und die entsprechenden Fänge, auf die sie sich bezieht, begleitet. Dieses Verfahren gilt für nationale Beobachter nur bei Umsetzungen zwischen Schleppern.
4. Zu Beginn und/oder am Ende jeder Videoaufzeichnung ist die Nummer der ICCAT-Umsetzgenehmigung anzuzeigen.
5. Zeit und Datum der Aufzeichnung werden bei jeder Videoaufnahme laufend angezeigt.
6. Die Videoaufzeichnung schließt das Öffnen und Schließen des Netzes/der Netzöffnung vor Beginn der Umsetzung sowie Aufnahmen ein, auf denen zu erkennen ist, ob der aufnehmende und der abgebende Netzkäfig bereits Roten Thun enthalten.
7. Die Videoaufzeichnung ist kontinuierlich, sie wird nicht unterbrochen oder geschnitten und erfasst den gesamten Umsetzvorgang.
8. Die Videoaufzeichnung ist von ausreichender Qualität, um die Anzahl von umgesetztem Roten Thun schätzen zu können.
9. Ist die Videoaufzeichnung zu schlecht, um die Anzahl von umgesetztem Roten Thun schätzen zu können, verlangen die Kontrollbehörden eine neue Umsetzung. Bei der neuerlichen Umsetzung wird der gesamte Rote Thun im annehmenden Netzkäfig in einen anderen, leeren Netzkäfig umgesetzt.

Einsetzen in Netzkäfige

1. Das elektronische Speichermedium mit der Original-Videoaufzeichnung wird so schnell wie möglich nach dem Ende des Einsetzvorgangs dem regionalen ICCAT-Beobachter zur Verfügung gestellt, der es unverzüglich mit seinem Monogramm versieht, um jede weitere Manipulation zu vermeiden.
 2. Die Originalaufzeichnung verbleibt gegebenenfalls über die Laufzeit der Genehmigung in der Thunfischfarm.
 3. Von der Videoaufzeichnung werden zwei identische Kopien hergestellt. Eine Kopie wird dem in der Thunfischfarm eingesetzten regionalen ICCAT-Beobachter übergeben.
 4. Zu Beginn und/oder am Ende jeder Videoaufzeichnung ist die Nummer der ICCAT-Einsetzgenehmigung anzuzeigen.
 5. Zeit und Datum der Aufzeichnung werden bei jeder Videoaufnahme laufend angezeigt.
 6. Die Videoaufzeichnung schließt das Öffnen und Schließen des Netzes/der Netzöffnung vor Beginn des Einsetzens ein und lässt erkennen, ob der aufnehmende und der abgebende Netzkäfig bereits Roten Thun enthalten.
 7. Die Videoaufzeichnung ist kontinuierlich, sie wird nicht unterbrochen oder geschnitten und erfasst den gesamten Einsetzvorgang.
 8. Die Videoaufzeichnung ist von ausreichender Qualität, um die Anzahl von umgesetztem Roten Thun schätzen zu können.
 9. Ist die Videoaufzeichnung zu schlecht, um die Anzahl von umgesetztem Roten Thun schätzen zu können, verlangen die Kontrollbehörden eine neue Einsetzung. Bei der neuerlichen Einsetzung wird der gesamte Rote Thun im annehmenden Aufzuchtkäfig in einen anderen, leeren Aufzuchtkäfig umgesetzt.
-

ANHANG X

Normen und Verfahren für die Programme und Berichtspflichten gemäß Artikel 46 Absätze 2 bis 7 und Artikel 47 Absatz 1**A. Verwendung von Stereokamerasystemen**

Bei der Verwendung der nach Artikel 46 dieser Verordnung bei Einsatzvorgängen vorgeschriebenen Stereokamerasysteme ist Folgendes zu beachten:

1. Die Beprobungsintensität bei lebenden Fischen beträgt mindestens 20 % der Menge an Fisch, die in Netzkäfige eingesetzt wird. Sofern dies technisch möglich ist, sollten lebende Fische sequentiell beprobt werden, wobei jedes fünfte Exemplar zu messen ist; eine solche Probe besteht aus Fischen, die in einer Entfernung von zwei bis acht Metern von der Kamera gemessen werden.
2. Die Abmessungen der Umsetzungsschleuse, die den abgebenden Netzkäfig mit dem annehmenden Netzkäfig verbindet, dürfen eine Breite von 10 m und eine Höhe von 10 m nicht überschreiten.
3. Wenn die Längenmessungen des Fisches eine multimodale Verteilung ergeben (zwei oder mehr Kohorten unterschiedlicher Größen), besteht die Möglichkeit, für ein und denselben Einsatzvorgang mehr als einen Umrechnungsalgorithmus anzuwenden; um je nach der Größenkategorie des beim Einsetzen gemessenen Fisches die Länge bis zur Schwanzflossengabelung in Gesamtgewicht umzurechnen, werden die aktuellsten vom SCRS aufgestellten Algorithmen herangezogen.
4. Vor jedem Einsetzen in Netzkäfige müssen die Stereomessungen der Länge unter Verwendung einer Maßstableiste in einer Entfernung von 2 m bis 8 m validiert werden.
5. Bei der Mitteilung der Ergebnisse des Stereokameraprogramms ist die Fehlermarge anzugeben, die bei den technischen Spezifikationen des Stereokamerasystems zu erwarten ist und ± 5 % nicht übersteigen darf.
6. Der Bericht über die Ergebnisse des Stereokameraprogramms umfasst Einzelheiten zu allen vorstehend angeführten technischen Spezifikationen, einschließlich der Beprobungsintensität, der Art und Weise der Probenentnahme, der Entfernung von der Kamera, der Abmessungen der Umsetzungsschleuse und der Algorithmen (Verhältnis Länge/Gewicht). Der SCRS überprüft diese Spezifikationen und gibt erforderlichenfalls Empfehlungen zu ihrer Änderung ab.
7. Sind die Stereokameraaufnahmen zu schlecht, um das Gewicht des eingesetzten Roten Thuns schätzen zu können, ordnen die Behörden des für das Fangschiff, die Tonnare oder die Thunfischfarm zuständigen Mitgliedstaats einen neuen Einsatzvorgang an.

B. Aufmachung und Nutzung der Programmergebnisse

1. Bei gemeinsamen Fangeinsätzen und für eine Aufzuchtanlage bestimmten Tonnarefängen, die nur eine Partei und/oder einen Mitgliedstaat betreffen, werden Entscheidungen über Differenzen zwischen dem Fangbericht und den Ergebnissen der Stereokameraprogramme in Bezug auf den gemeinsamen Fangeinsatz oder die Gesamtfänge der Tonnare getroffen. Bei gemeinsamen Fangeinsätzen, die mehr als eine Partei und/oder mehr als einen Mitgliedstaat betreffen, wird die Entscheidung über Differenzen zwischen dem Fangbericht und den Ergebnissen der Stereokameraprogramme in Bezug auf die Einsatzvorgänge getroffen, es sei denn, die Behörden aller Flaggenparteien und/oder aller Mitgliedstaaten der am gemeinsamen Fangeinsatz beteiligten Fangschiffe haben etwas anderes vereinbart.
2. Der für die Thunfischfarm zuständige Mitgliedstaat legt dem/der für das Fangschiff oder die Tonnare zuständigen Mitgliedstaat oder Partei und der Kommission einen Bericht zusammen mit folgenden Unterlagen vor:
 - a) technischer Bericht über das Stereokamerasystem, der Folgendes umfasst:
 - allgemeine Informationen: Art, Ort, Netzkäfig, Datum, Algorithmus;
 - Angaben zur Größenstatistik: Durchschnittsgewicht und -länge, Minimalgewicht und -länge, Maximalgewicht und -länge, Anzahl beprobter Fische, Gewichtsverteilung, Größenverteilung;
 - b) ausführliche Programmergebnisse mit Angaben zu Größe und Gewicht jedes beprobten Fisches;
 - c) Einsatzbericht, der Folgendes umfasst:
 - allgemeine Angaben zum Vorgang: Nummer des Einsatzvorgangs, Name der Thunfischfarm, Nummer des Netzkäfigs, Nummer der Fangdokumente für Roten Thun, Nummer der ICCAT-Umsetzerklärung, Name und Flagge des Fangschiffs oder der Tonnare, Name und Flagge des Schleppers, Datum des Einsatzes des Stereokamerasystems und Name der Filmdatei;

- zur Umrechnung von Länge in Gewicht verwendeter Algorithmus;
 - Vergleich zwischen den in den Fangdokumenten für Roten Thun (BCD) gemeldeten Mengen und den mit der Stereokamera ermittelten Mengen in Anzahl Fische, Durchschnittsgewicht und Gesamtgewicht (die Differenz wird nach folgender Formel berechnet: $(\text{Stereokamerasystem} - \text{BCD}) / \text{Stereokamerasystem} * 100$);
 - Fehlermarge des Systems;
 - bei Einsatzberichten zu gemeinsamen Fangeinsätzen/Tonnaren umfasst der letzte Einsatzbericht auch eine Zusammenfassung aller Angaben der vorangegangenen Einsatzberichte.
3. Bei Erhalt des Einsatzberichts treffen die Behörden des für das Fangschiff oder die Tonnare zuständigen Mitgliedstaats die Maßnahmen, die je nach den nachstehend genannten Sachlagen erforderlich sind:
- a) Das Gesamtgewicht, das das Fangschiff oder die Tonnare in den Fangdokumenten für Roten Thun gemeldet hat, liegt innerhalb der Spanne der Stereokameraergebnisse:
- keine Freisetzungsanweisung;
 - die Angaben in den Fangdokumenten für Roten Thun zur Anzahl und zum Durchschnittsgewicht werden (unter Verwendung der Anzahl Fische, die sich aus dem Einsatz der Kontrollkameras oder alternativer Techniken ergibt) geändert, während das Gesamtgewicht nicht geändert wird.
- b) Das Gesamtgewicht, das das Fangschiff oder die Tonnare in den Fangdokumenten für Roten Thun gemeldet hat, liegt unter dem niedrigsten Wert der Spanne der Stereokameraergebnisse:
- Freisetzungsanweisung auf der Grundlage des niedrigsten Werts der Spanne der Stereokameraergebnisse;
 - Freisetzung im Einklang mit dem Verfahren in Artikel 34 Absatz 2 und Anhang XI;
 - im Anschluss an die Freisetzung werden die Angaben in den Fangdokumenten für Roten Thun zur Anzahl und zum Durchschnittsgewicht (unter Verwendung der Anzahl Fische, die sich aus dem Einsatz der Kontrollkameras ergibt, abzüglich der Anzahl der freigesetzten Fische) geändert, während das Gesamtgewicht nicht geändert wird.
- c) Das Gesamtgewicht, das das Fangschiff oder die Tonnare in den Fangdokumenten für Roten Thun gemeldet hat, liegt über dem höchsten Wert der Spanne der Stereokameraergebnisse:
- keine Freisetzungsanweisung;
 - in den Fangdokumenten für Roten Thun werden die Angaben zum Gesamtgewicht (unter Verwendung des höchstens Werts innerhalb der Spanne der Stereokameraergebnisse), zur Anzahl Fische (unter Verwendung der Kontrollkameraergebnisse) und zum Durchschnittsgewicht entsprechend geändert.
4. Bei jeder relevanten Änderung der Fangdokumente für Roten Thun müssen die in Abschnitt 2 eingetragenen Werte (Anzahl und Gewicht) mit den Angaben in Abschnitt 6 übereinstimmen, und die Werte in den Abschnitten 3, 4 und 6 dürfen nicht höher als die in Abschnitt 2 sein.
5. Im Falle des Ausgleichs von Differenzen, die in individuellen Einsatzberichten bei allen Einsetzungen aus einem gemeinsamen Fangeinsatz oder einer Tonnare festgestellt wurden, werden — unabhängig davon, ob eine Freisetzung notwendig ist oder nicht — alle betroffenen Fangdokumente für Roten Thun auf der Grundlage des niedrigsten Werts der Stereokameraergebnisse geändert. Die Fangdokumente für Roten Thun, die die Mengen freigesetzten Roten Thuns betreffen, werden ebenfalls geändert, um das Gewicht/die Anzahl der Freisetzungen widerzuspiegeln. Die Fangdokumente für Roten Thun, der nicht freigesetzt wurde, bei dem jedoch die Ergebnisse aus den Stereokamerasystemen oder alternativen Techniken von den als gefangen und umgesetzt gemeldeten Mengen abweichen, werden ebenfalls geändert, um diese Differenzen widerzuspiegeln.

Die Fangdokumente für Roten Thun, die die Fänge betreffen, aus denen Fische freigesetzt wurden, werden ebenfalls geändert, um das Gewicht/die Anzahl der Freisetzungen widerzuspiegeln.

ANHANG XI

Freisetzungsprotokoll

1. Die Freisetzung von Rotem Thun aus Aufzuchtnetzen in die See wird mit Videokamera aufgezeichnet und von einem regionalen ICCAT-Beobachter beobachtet, der einen Bericht verfasst und diesen zusammen mit den Videoaufzeichnungen dem ICCAT-Sekretariat übermittelt.
 2. Wurde eine Freisetzungsanweisung erlassen, so ersucht der Betreiber der Thunfischfarm um Entsendung eines regionalen ICCAT-Beobachters.
 3. Die Freisetzung von Rotem Thun aus Transportnetzen oder Tonnaren in die See wird von einem nationalen Beobachter des für den Schlepper oder den Tonnar zuständigen Mitgliedstaats beobachtet, der einen Bericht verfasst und diesen den Aufsichtsbehörden des zuständigen Mitgliedstaats übermittelt.
 4. Vor einer Freisetzung haben die Aufsichtsbehörden des Mitgliedstaats die Möglichkeit, eine Kontrollumsetzung anzuordnen, bei der die Anzahl und das Gewicht der freizusetzenden Fische mithilfe konventioneller Kameras und/oder Stereokameras geschätzt werden.
 5. Die Behörden des Mitgliedstaats können jede zusätzliche Maßnahme treffen, die sie für erforderlich halten, um zu gewährleisten, dass die Freisetzung zu einer Zeit und an einem Ort stattfindet, die am ehesten die Wahrscheinlichkeit erhöhen, dass der Fisch zum Bestand zurückkehrt. Der Betreiber ist für das Überleben des Fisches verantwortlich, bis die Freisetzung stattgefunden hat. Diese Freisetzungen finden innerhalb von drei Wochen nach Abschluss der Umsetzungen statt.
 6. Nach Abschluss der Entnahmen werden in der Thunfischfarm verbliebene Fische, für die kein BCD vorliegt, im Einklang mit den Verfahren des Artikels 34 Absatz 2 und des vorliegenden Anhangs freigesetzt.
-

ANHANG XII

Umgang mit totem Fisch

Bei Fangtätigkeiten von Rindwadenfängern werden die Mengen an Fisch, die tot in der Ringwade vorgefunden werden, in das Logbuch des Fischereifahrzeugs eingetragen und entsprechend von der Quote des Mitgliedstaats abgezogen.

Aufzeichnung/Handhabung von totem Fisch bei der ersten Umsetzung

1. In den dem Betreiber des Schleppers ausgehändigten Fangdokumenten für Roten Thun sind Abschnitt 2 (Gesamtfang), Abschnitt 3 (Handel mit lebendem Fisch) und Abschnitt 4 (Umsetzung — einschließlich „toter“ Fische) ausgefüllt.

Die in den Abschnitten 3 und 4 eingetragenen Gesamtmengen müssen den in Abschnitt 2 eingetragenen Mengen entsprechen. Die Fangdokumente für Roten Thun werden von der Original-ICCAT-Umsetzerklärung gemäß dieser Verordnung begleitet. Die in der ICCAT-Umsetzerklärung gemeldeten Mengen (lebend umgesetzt) müssen den Mengen entsprechen, die in Abschnitt 3 der damit zusammenhängenden Fangdokumente für Roten Thun eingetragen sind.

2. Ein Doppel der Fangdokumente für Roten Thun, der den Abschnitt 8 (Handelsangaben) umfasst, wird ausgefüllt und dem Betreiber des Hilfsschiffs ausgehändigt, der den toten Roten Thun zur Küste bringt (oder er verbleibt auf dem Fangschiff, wenn dies direkt an der Küste anlandet). Die toten Fische und das Doppel der Fangdokumente für Roten Thun werden von einer Kopie der ICCAT-Umsetzerklärung begleitet.
3. Die Mengen toten Fisches werden in den Fangdokumenten für Roten Thun des Fangschiffs, das den Fang getätigt hat, oder — im Falle gemeinsamer Fangeinsätze — in den Fangdokumenten für Roten Thun der Fangschiffe oder eines Schiffs unter anderer Flagge, das an dem gemeinsamen Fangeinsatz beteiligt war, erfasst.

ANHANG XIII

Entsprechungstabelle

Verordnung (EG) Nr. 302/2009	Vorliegende Verordnung
Artikel 1	Artikel 1 und Artikel 2
Artikel 2	Artikel 3
Artikel 3	Artikel 4
Artikel 4 Absatz 1	Artikel 5 Absatz 1
Artikel 4 Absatz 2	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 4 Absätze 3 und 5	Artikel 7
Artikel 4 Absatz 4 Unterabsatz 2	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a und Absatz 2
Artikel 4 Absatz 6 Buchstaben a und b und Unterabsatz 2	Artikel 54
Artikel 4 Absatz 6 Unterabsatz 3	Artikel 20 Absatz 2
Artikel 4 Absätze 7 bis 12	—
Artikel 4 Absatz 13	Artikel 5 Absatz 3
Artikel 4 Absatz 15	Artikel 17
Artikel 5 Absatz 1	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b
Artikel 5 Absätze 2 bis 6	Artikel 9 Absätze 1 bis 6
Artikel 5 Absätze 7 und 8 sowie Absatz 9 Unterabsatz 1	—
Artikel 5 Absatz 9 Unterabsatz 2	Artikel 6 Absatz 2
Artikel 6	Artikel 10
Artikel 7	Artikel 11 und 12
Artikel 8	Artikel 17
Artikel 9 Absätze 1 und 2	Artikel 14 Absätze 1 und 2
Artikel 9 Absätze 3, 4, 5 und 7 bis 10	Anhang I
Artikel 9 Absatz 6	—
Artikel 9 Absatz 11	Artikel 14 Absatz 3
Artikel 9 Absätze 12 bis 15	Artikel 15
Artikel 10	—
Artikel 11	Artikel 16 Absätze 2, 3 und 5
Artikel 12 Absätze 1 bis 4	Artikel 19
Artikel 12 Absatz 5	—
Artikel 13 Absätze 1, 2 und 3	Artikel 19
Artikel 13 Absatz 4	—
Artikel 14 Absätze 1, 2, 3 und 5	Artikel 20
Artikel 14 Absatz 4	Artikel 22 Absatz 1
Artikel 15	Artikel 23
Artikel 16	Artikel 29 Absätze 1, 3 und 4
Artikel 17	Artikel 30

Verordnung (EG) Nr. 302/2009	Vorliegende Verordnung
Artikel 18 Absatz 1	Artikel 25
Artikel 18 Absatz 2	Anhang II
Artikel 19	Artikel 24 Absätze 1, 2 und 3
Artikel 20 Absätze 1 und 2	Artikel 26 Absätze 1, 2 und 3
Artikel 20 Absätze 3 und 4	Artikel 27
Artikel 21	Artikel 31 Absätze 1 bis 4 und 6
Artikel 22 Absatz 1 und Absatz 2 Unterabsatz 1	Artikel 33 Absätze 1, 3 und 5
Artikel 22 Absatz 2 Unterabsatz 2	Artikel 34 Absatz 1
Artikel 22 Absatz 3	Artikel 34 Absatz 2
Artikel 22 Absatz 4	Artikel 38 Absätze 1, 2 und 3
Artikel 22 Absatz 5	Anhang II
Artikel 22 Absatz 6	Artikel 33 Absatz 6
Artikel 22 Absatz 7	Artikel 35 Absatz 1 und Anhang IX
Artikel 22 Absatz 8 und Absatz 9 Unterabsatz 1	Artikel 36
Artikel 22 Absatz 9 Unterabsatz 2	—
Artikel 22 Absatz 10	Artikel 39
Artikel 23	Artikel 32
Artikel 24 Absatz 1	Artikel 47 Absatz 1
Artikel 24 Absätze 2, 4 und 6	Artikel 40 Absätze 2 bis 5
Artikel 24 Absatz 3	Artikel 41 Absätze 1 und 2
Artikel 24 Absatz 5	Artikel 42
Artikel 24 Absatz 7	Artikel 44 Absatz 1 und Anhang IX
Artikel 24 Absatz 8 Unterabsatz 1	Artikel 45 Absätze 1 und 2
Artikel 24 Absatz 9	—
Artikel 24 Absatz 10	Artikel 48
Artikel 24a	Anhang X
Artikel 25	Artikel 49
Artikel 26 Absatz 1	Artikel 26 Absatz 4
Artikel 26 Absatz 2	Artikel 27 Absatz 1
Artikel 26 Absatz 3	Artikel 26 Absatz 5
Artikel 27 Absatz 1	Artikel 31 Absatz 5
Artikel 27 Absatz 2	Artikel 41
Artikel 27 Absatz 3	Artikel 3 Nummer 24
Artikel 28	Artikel 55
Artikel 29	Artikel 52
Artikel 30	Artikel 50
Artikel 31 Absatz 1 und Absatz 2 Buchstaben a, b, c und h	Artikel 51
Artikel 31 Absatz 2 Buchstaben d bis g	Anhang VII
Artikel 31 Absätze 3 und 4	Anhang VII

Verordnung (EG) Nr. 302/2009	Vorliegende Verordnung
Artikel 32	Artikel 35 Absätze 2, 3 und 4 Artikel 44 Absätze 2, 3 und 4
Artikel 33	—
Artikel 33a	Artikel 53
Artikel 34	Artikel 56
Artikel 35	—
Artikel 36	—
Artikel 37	Artikel 57
Artikel 38	Artikel 58
Artikel 38a	Artikel 59 Absätze 1 und 2
Artikel 39	Artikel 60
Artikel 40	—
Artikel 41	Artikel 61

VERORDNUNG (EU) 2016/1628 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**vom 14. September 2016****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****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

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 Rates ⁽³⁾ Maßnahmen für die Verringerung der Luftverschmutzung durch Motoren 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 Rates ⁽⁴⁾ 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.

⁽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).

⁽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) In der Richtlinie 2006/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ sind 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 bestimmten 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 abgastechische 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 Rates ⁽²⁾, 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

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

sensiblen Personen sowie für nationale Emissionsobergrenzen festgelegt ⁽¹⁾. 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 („krebserrregend 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 fortwährende 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 Kohlenwasserstoffe 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.

⁽¹⁾ 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).

- (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 Prüfmethodik 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 Rates ⁽¹⁾ für Motoren, die zu Projekten gehören, die vor dem Beginn 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 Konstruktionskapazität 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 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.

⁽¹⁾ 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).

- (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 Rates ⁽¹⁾.
- (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 Beschlusses 97/836/EG des Rates ⁽²⁾ 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 Rechtsetzung ⁽³⁾ 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. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ 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.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1

⁽⁴⁾ 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).

- (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 Kommission ⁽¹⁾ sollten daher entsprechend geändert werden.
- (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-Informationssystems („IMI“) gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ 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 —

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

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 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 Rates ⁽¹⁾;
- 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 Rates ⁽²⁾;
- 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 Rates ⁽³⁾, die nicht in ihren Geltungsbereich fallen;
- 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 Rates ⁽⁴⁾;

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

- i) Luftfahrzeuge im Sinne des Artikels 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 1321/2014 der Kommission ⁽¹⁾;
- 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 Norm ⁽²⁾ für tragbare Feuerlöschpumpen;
- m) Modelle oder Nachbildungen von Fahrzeugen oder Maschinen, die zu Freizeitzwecken 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 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;

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Europäische Norm EN 14466+A1: 2009 Feuerlöschpumpen — Tragkraftspritzen — Sicherheits- und Leistungsanforderungen, Prüfungen).

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 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 Bordwerkzeugs, 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 Verfahrensvorrichtungen 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;
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. „virtuelles 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 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 beigefügten 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 Bevollmächtigten, 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 beigelegten 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.
- (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-TYPGENEHMIGUNGSVERFAHREN*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-Typgenehmigungsprüfungen 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 Antragsverfahrens 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 Durchführungsrechtsakte 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 Vorgehungen 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 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;
- 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-TYPGENEHMIGUNGEN

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 aufgeführte 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 beigelegt 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 ungültig:
 - 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 berechtigte 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 Durchführungsrechtsakten 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 Absatz 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 Rates ⁽¹⁾ 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.

⁽¹⁾ 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).

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 Inverkehrbringen 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 Erlaubnis 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 Originalgerätehersteller 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 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 Straßenverkehr 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 handeln, 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 Bewertung 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.

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 Durchführungsrechtsakte 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, Artikel 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 Ausnahmerebedingungen 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;
- 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 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 Kommission ⁽¹⁾ 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 Klasse NRE 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 Klasse NRE, die in Mobilkränen verwendet werden, wird der Übergangszeitraum und der in Unterabsatz 1 genannte 18-Monatszeitraum um weitere 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.

(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 Buchstabe 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.

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

⁽¹⁾ 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).

(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 Absätze 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

Änderung der Richtlinie 97/68/EG

Die Richtlinie 97/68/EG wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 9 Absatz 4a werden folgende Unterabsätze angefügt:

„Abweichend von Unterabsatz 1 können die Mitgliedstaaten auf Antrag eines Originalgeräteherstellers das Inverkehrbringen von Motoren, die die Emissionsgrenzwerte der Stufe IIIA einhalten, genehmigen, sofern diese Motoren zum Einbau in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen oder Geräte zum Einsatz in explosionsgefährdeten Bereichen im Sinne des Artikels 2 Nummer 5 der Richtlinie 2014/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (*) vorgesehen sind.

Hersteller legen der Genehmigungsbehörde angemessene Nachweise darüber vor, dass die Motoren ausschließlich in nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen oder Geräte eingebaut werden, denen die Einhaltung dieser Anforderungen bescheinigt wurde. An jedem dieser Motoren wird neben der gesetzlich vorgeschriebenen Kennzeichnung gemäß Anhang I Abschnitt 3 ein Aufkleber mit dem Wortlaut ‚Motor zur ausschließlichen Verwendung in Maschinen und Geräten des Herstellers‘, gefolgt vom Namen des Originalgeräteherstellers und der eindeutigen Referenznummer der Ausnahmegenehmigung, angebracht.

Abweichend von Unterabsatz 1 können die Mitgliedstaaten eine EU-Typgenehmigung erteilen und das Inverkehrbringen von Motoren der Klasse RLL mit einer maximalen Nutzleistung von mehr als 2 000 kW, 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. Diese Motoren halten mindestens die Emissionsgrenzwerte ein, die am 31. Dezember 2011 für Motoren galten, damit sie in Verkehr gebracht werden konnten.

(*) 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).“

2. In Artikel 10 wird der folgende Absatz angefügt:

„(8) Die Mitgliedstaaten können beschließen, diese Richtlinie nicht auf Motoren anzuwenden, die in Baumwollerntemaschinen und -geräten eingebaut sind.“

Artikel 62

Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012

Im Anhang zur Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 wird die folgende Nummer angefügt:

„(9) Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 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 (*): Artikel 44.

(*) ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53.“

Artikel 63

Änderung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013

Artikel 19 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 wird wie folgt geändert:

1. Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Es gelten die in der Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte festgelegten Vorschriften hinsichtlich Motorenklassen, Emissionsgrenzwerten, Prüfzyklen, Emissions-Dauerhaltbarkeitsperioden, Abgasemissionen, der Überwachung des Emissionsverhaltens im Betrieb und Durchführung von Messungen und Prüfungen sowie die Übergangsvorschriften und die Vorschriften für die frühzeitige Erteilung der EU-Typgenehmigung und das frühzeitige Inverkehrbringen von Motoren der Stufe V und die aufgrund der genannten Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte.

Für die Zwecke des Inverkehrbringens, der Zulassung oder der Inbetriebnahme von Zugmaschinen der Klassen T2, T4.1 und C2 werden die Motoren des Leistungsbereichs 56-130 kW, die die Anforderungen der Stufe IIIB erfüllen, als Übergangsmotoren im Sinne der Verordnung (EU) 2016/1628 Artikel 3 Nummer 32 angesehen.

(*) Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 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 (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53).“

2. In Absatz 6 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Abweichend von dem Grundsatz gemäß Unterabsatz 2 wird der Kommission die Befugnis übertragen, bis zum 31. Dezember 2016 die Delegierte Verordnung (EU) 2015/96 der Kommission (*) so zu ändern, dass

- a) die für die Zwecke der EU-Typgenehmigung für Zugmaschinen der Klassen T2, T4.1 und C2 in Artikel 11 Absatz 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2015/96 festgelegte Aufschubfrist vier Jahre beträgt und
- b) die gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2015/96 Anhang V Nummer 1.1.1 erlaubte Flexibilität im Rahmen des Flexibilitätssystems nach Artikel 14 der genannten Delegierten Verordnung auf 150 % für Zugmaschinen der Klassen T2, T4.1 und C2 erhöht wird.

(*) 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).“

*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.

Geschehen zu Straßburg am 14. September 2016.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

M. SCHULZ

Im Namen des Rates

Der Präsident

I. KORČOK

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	Leistungsbereich (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	Leistungsbereich (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	Leistungsbereich (kW)	Hubraum (cm ³)	Unterklasse	Bezugsleistung
NRSh	SI	variabel oder konstant	$0 < P < 19$	$SV < 50$	NRSh-v-1a	Höchste Nutzleistung
				$SV \geq 50$	NRSh-v-1b	

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

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbereich (kW)	Hubraum (cm³)	Unterklasse	Bezugsleistung
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	
		variabel, < 3 600 min ⁻¹		80 ≤ SV < 225	NRS-vi-1a	
				SV ≥ 225	NRS-vi-1b	
		variabel oder konstant	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	Leistungsbereich (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	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
IWA	alle	variabel	19 ≤ P < 75	IWA-v-1	Höchste Nutzleistung
			75 ≤ P < 130	IWA-v-2	
			130 ≤ P < 300	IWA-v-3	
			P ≥ 300	IWA-v-4	

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Bezugsleistung
		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	Leistungsbereich (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	Leistungsbereich (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	Leistungsbereich (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	Leistungsbereich (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

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbe- reich	Art der Zündung	CO	HC	NO _x	PM Masse	PN	A
		kW		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 ≤ P < 19	CI	6,60	(HC + NO _x ≤ 7,50)		0,40	—	1,10
Stufe V	NRE-v-3 NRE-c-3	19 ≤ 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 ≤ 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 ≤ 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 ≤ P ≤ 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.

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

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbe- reich	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	Leistungsbereich	Art der Zündung	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	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Zündung	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 $(HC+NO_x) \times CO^{0,784} \leq 8,57$ 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 Zündung	CO	HC	NO _x	PM Masse	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Stufe V	IWP-v-1 IWP-c-1	19 ≤ P < 75	alle	5,00	(HC + NO _x ≤ 4,70)		0,30	—	6,00
Stufe V	IWP-v-2 IWP-c-2	75 ≤ P < 130	alle	5,00	(HC + NO _x ≤ 5,40)		0,14	—	6,00
Stufe V	IWP-v-3 IWP-c-3	130 ≤ P < 300	alle	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Stufe V	IWP-v-4 IWP-c-4	P ≥ 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	Leistungsbe- reich	Art der Zündung	CO	HC	NO _x	PM Masse	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Stufe V	IWA-v-1 IWA-c-1	19 ≤ P < 75	alle	5,00	(HC + NO _x ≤ 4,70)		0,30	—	6,00
Stufe V	IWA-v-2 IWA-c-2	75 ≤ P < 130	alle	5,00	(HC + NO _x ≤ 5,40)		0,14	—	6,00

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbe- reich	Art der Zündung	CO	HC	NO _x	PM Masse	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
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	Leistungsbe- reich	Art der Zündung	CO	HC	NO _x	PM Masse	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Stufe V	RLL-c-1 RLL-v-1	$P > 0$	alle	3,50	$(HC + NO_x \leq 4,00)$		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	Leistungsbe- reich	Art der Zündung	CO	HC	NO _x	PM Masse	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
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
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh
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	Leistungsbereich	Art der Zündung	CO	HC + NO _x
		kW		g/kWh	g/kWh
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:

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

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.

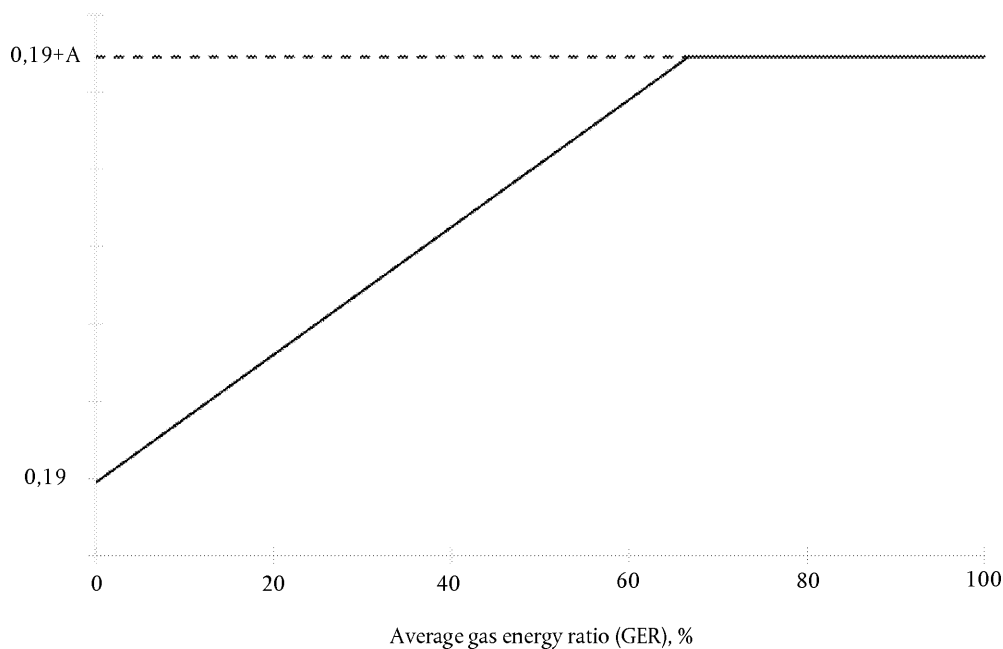


Abbildung 1: Diagramm mit Darstellung des HC-Emissionsgrenzwertes in Abhängigkeit vom durchschnittlichen GER

2. Für Unterklassen mit einem kombinierten Grenzwert für HC und NO_x wird der kombinierte Grenzwert für HC und NO_x um 0,19 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-Typgenehmigungen und das Inverkehrbringen

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

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbereich (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	Leistungsbereich (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

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

Klasse	Art der Zündung	Leistungsbereich (kW)	Unterkategorie	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU-Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen 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	Leistungsbereich (kW)	Unterkategorie	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU-Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen 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	Leistungsbereich (kW)	Unterkategorie	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU-Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen von Motoren
IWP	alle	$19 \leq P < 300$	IWP-v-1 IWP-c-1 IWP-v-2 IWP-c-2 IWP-v-3 IWP-c-3	1. Januar 2018	1. Januar 2019
		$P \geq 300$	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	Leistungsbereich (kW)	Unterkategorie	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU-Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen von Motoren
IWA	alle	$19 \leq P < 300$	IWA-v-1 IWA-c-1 IWA-v-2 IWA-c-2 IWA-v-3 IWA-c-3	1. Januar 2018	1. Januar 2019
		$P \geq 300$	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	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU-Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen 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	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU-Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen 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	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU-Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen 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	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	Verbindliches Datum der Anwendung dieser Verordnung auf	
				die EU-Typgenehmigung von Motoren	das Inverkehrbringen 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	Unterklasse	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	Unterklasse	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 Einsatz in handgehaltenen Maschinen	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	G3

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

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unterklasse	NRSC
	variabel $\geq 3\,600\text{ min}^{-1}$; oder konstant	Motor mit variabler Drehzahl und einer Bezugsleistung von höchstens 19 kW für Anwendungen mit einer Drehzahl von $\geq 3\,600\text{ min}^{-1}$; 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

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

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unterklasse	NRSC
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 NRS

⁽¹⁾

Klasse	Drehzahl	Zweck	Unterklasse	
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

⁽¹⁾ Nur anwendbar auf Motoren mit einer Höchstprüfdrehzahl von $\leq 3\,400\text{ min}^{-1}$.

ANHANG V

Emissions-Dauerhaltbarkeitsperioden (EDP) gemäß Artikel 25 Absatz 1

Tabelle V-1: EDP für die Motorenklasse NRE

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
NRE	CI	variabel	$0 < P < 8$	NRE-v-1	3 000
	CI		$8 \leq P < 19$	NRE-v-2	
	CI		$19 \leq P < 37$	NRE-v-3	5 000
	CI		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4	8 000
	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	3 000
	CI		$8 \leq P < 19$	NRE-c-2	
	CI		$19 \leq P < 37$	NRE-c-3	
	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	Leistungsbereich (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	Leistungsbereich (kW)	Hubraum (cm ³)	Unterklasse	EDP (Stunden)
NRSh	SI	variabel oder konstant	$0 < P < 19$	SV < 50	NRSh-v-1a	50/125/300 ⁽¹⁾
				SV ≥ 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	Leistungsbereich (kW)	Hubraum (cm ³)	Unterklasse	EDP (Stunden)
NRS	SI	variabel $\geq 3\,600\text{ min}^{-1}$; oder konstant	$0 < P < 19$	$80 \leq SV < 225$	NRS-vr-1a	125/250/500 ⁽¹⁾
		variabel $< 3\,600\text{ min}^{-1}$			NRS-vi-1a	
		variabel $\geq 3\,600\text{ min}^{-1}$; oder konstant		$SV \geq 225$	NRS-vr-1b	250/500/1 000 ⁽¹⁾
		variabel $< 3\,600\text{ min}^{-1}$			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	Leistungsbereich (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	Leistungsbereich (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	

Klasse	Art der Zündung	Drehzahl	Leistungsbereich (kW)	Unterklasse	EDP (Stunden)
		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	Leistungsbereich (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	Leistungsbereich (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	Leistungsbereich (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	Leistungsbereich (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	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Zündung	CO	THC	NO _x	PM-Masse	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
Motoren mit besonderer Zweckbestimmung	NRE-v-1 NRE-c-1	0 < P < 8	CI	8	7,5	0,4	6,0	
Motoren mit besonderer Zweckbestimmung	NRE-v-2 NRE-c-2	8 ≤ P < 19	CI	6,6	7,5	0,4	6,0	
Motoren mit besonderer Zweckbestimmung	NRE-v-3 NRE-c-3	19 ≤ P < 37	CI	5,5	7,5	0,6	6,0	
Motoren mit besonderer Zweckbestimmung	NRE-v-4 NRE-c-4	37 ≤ P < 56	CI	5,0	4,7	0,4	6,0	
Motoren mit besonderer Zweckbestimmung	NRE-v-5 NRE-c-5	56 ≤ P < 130	alle	5,0	4,0	0,3	6,0	
Motoren mit besonderer Zweckbestimmung	NRE-v-6 NRE-c-6	130 ≤ P ≤ 560	alle	3,5	4,0	0,2	6,0	
Motoren mit besonderer Zweckbestimmung	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	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Zündung	CO	HC	NO _x	PM Masse	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
Motoren mit besonderer Zweckbestimmung	NRG-c-1 NRG-v-1	P > 560	alle	3,5	6,4	0,2	6,0	

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

Emissionsstufe	Motorenunterklasse	Leistungsbereich	Art der Zündung	CO	THC	NO _x	PM Masse	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
Motoren mit besonderer Zweckbestimmung	RLL-v-1 RLL-c-1	P ≤ 560	alle	3,5	(HC + NO _x ≤ 4,0)		0,2	6,0
Motoren mit besonderer Zweckbestimmung	RLL-v-1 RLL-c-1	P > 560 kW	alle	3,5	0,5	6,0	0,2	6,0
Motoren mit besonderer Zweckbestimmung	RLL-v-1 RLL-c-1	P > 2 000 kW und SVc ⁽¹⁾ > 5 l	alle	3,5	0,4	7,4	0,2	6,0

⁽¹⁾ Hubraum je Zylinder.

RICHTLINIEN

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

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ werden harmonisierte Bedingungen für die Erteilung von Schiffszeugnissen für Binnenschiffe auf sämtlichen Binnenwasserstraßen der Union festgelegt.
- (2) Die technischen Vorschriften für auf dem Rhein verkehrende Schiffe werden von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) festgelegt.
- (3) Die technischen Vorschriften der Anhänge der Richtlinie 2006/87/EG übernehmen den Großteil der Bestimmungen der Rheinschiffsuntersuchungsordnung in der von der ZKR im Jahr 2004 verabschiedeten Fassung. Die Bedingungen und technischen Vorschriften für die Erteilung von Schiffsattesten gemäß Artikel 22 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte werden regelmäßig aktualisiert und entsprechen anerkanntermaßen dem neuesten Stand der Technik.
- (4) Angesichts des unterschiedlichen Rechts- und Zeitrahmens für die Entscheidungsverfahren ist es schwierig, die Gleichwertigkeit zwischen den gemäß der Richtlinie 2006/87/EG erteilten Unionszeugnissen für Binnenschiffe und den gemäß Artikel 22 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte erteilten Schiffsattesten für die Rheinschifffahrt aufrechtzuerhalten. Das führt zu einem Mangel an Rechtssicherheit mit potenziell negativen Auswirkungen auf die Sicherheit der Schifffahrt.
- (5) Um eine Harmonisierung auf Unionsebene zu erreichen sowie Wettbewerbsverzerrungen und unterschiedliche Sicherheitsniveaus zu vermeiden, sollten für sämtliche Binnenwasserstraßen der Union dieselben technischen Vorschriften gelten und regelmäßig aktualisiert werden.

⁽¹⁾ ABl. C 177 vom 11.6.2014, S. 58.

⁽²⁾ ABl. C 126 vom 26.4.2014, S. 48.

⁽³⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 15. April 2014 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 16. Juni 2016 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 14. September 2016.

⁽⁴⁾ Richtlinie 2006/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2006 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe und zur Aufhebung der Richtlinie 82/714/EWG des Rates (ABl. L 389 vom 30.12.2006, S. 1).

- (6) Da die ZKR über umfangreiche Kenntnisse in Bezug auf die Entwicklung und Aktualisierung der technischen Vorschriften für Binnenschiffe verfügt, sollte dieses Fachwissen uneingeschränkt zugunsten der Binnenwasserstraßen in der Union genutzt werden. Ein unter der Federführung der ZKR arbeitender und Experten aller Mitgliedstaaten offenstehender Europäischer Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) ist für die Ausarbeitung der technischen Standards auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt zuständig, auf die sich auch die Union beziehen sollte.
- (7) Die Unionszeugnisse für Binnenschiffe, mit denen die vollständige Einhaltung der technischen Vorschriften durch Fahrzeuge bescheinigt wird, sollten für alle Binnenwasserstraßen der Union gelten.
- (8) Die Bedingungen für die Erteilung zusätzlicher Unionszeugnisse für Binnenschiffe durch die Mitgliedstaaten für den Verkehr auf den Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 (Mündungsgebiete) sowie auf den Wasserstraßen der Zone 4 sollten stärker harmonisiert werden.
- (9) Im Interesse der Sicherheit sollten die Standards in hohem Maße harmonisiert und so gestaltet werden, dass die Sicherheitsstandards auf den Binnenwasserstraßen der Union nicht eingeschränkt werden. Die Mitgliedstaaten sollten jedoch die Möglichkeit haben, nach Rücksprache mit der Kommission besondere Bestimmungen für zusätzliche oder eingeschränkte technische Vorschriften für bestimmte Zonen festzulegen, sofern diese Maßnahmen sich auf die in den Anhängen III und IV behandelten spezifischen Bereiche beschränken.
- (10) Die Mitgliedstaaten sollten — unter Wahrung eines angemessenen Sicherheitsniveaus — die Möglichkeit haben, von dieser Richtlinie in bestimmten Fällen im Zusammenhang mit schiffbaren Wasserstraßen, die nicht mit Binnenwasserstraßen anderer Mitgliedstaaten verbunden sind, oder mit bestimmten Fahrzeugen, die ausschließlich auf nationalen Wasserstraßen verkehren, abzuweichen. Fallen alle Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat verkehren, unter derartige Abweichungen, so wäre es für diesen Mitgliedstaat eine unverhältnismäßige und überflüssige Verpflichtung, alle in dieser Richtlinie vorgesehenen Verpflichtungen umzusetzen. Die Mitgliedstaaten können keine Unionszeugnisse für Binnenschiffe erteilen, wenn sie die betreffenden Verpflichtungen nach dieser Richtlinie nicht umgesetzt haben.
- (11) Abweichungen von dieser Richtlinie und die Anerkennung von Gleichwertigkeitserklärungen für bestimmte Fahrzeuge sollten möglich sein, um alternative Ansätze einzubeziehen oder Innovationen zu fördern oder unverhältnismäßig hohe Kosten zu verhindern, sofern ein gleichwertiges oder angemessenes Sicherheitsniveau gewährleistet ist. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse in Bezug auf Abweichungen und Anerkennungen von Gleichwertigkeitserklärungen übertragen werden. Die Kommission sollte die Möglichkeit haben, auf Empfehlungen des CESNI zu diesen Abweichungen und Anerkennungen von Gleichwertigkeitserklärungen zu verweisen. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlamentes und des Rates ⁽¹⁾ ausgeübt werden.
- (12) Aus Gründen der administrativen, technischen und wirtschaftlichen Effizienz sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, Behörden zu benennen, die für die Gewährleistung der Einhaltung dieser Richtlinie und ihre ordnungsgemäße Anwendung im Einklang mit ihren nationalen Gepflogenheiten zuständig sind.
- (13) Ein Unionszeugnis für Binnenschiffe sollte für Fahrzeuge erteilt werden, die vor ihrer Indienststellung eine technische Untersuchung erfolgreich durchlaufen haben. Mithilfe dieser technischen Untersuchung sollte festgestellt werden, ob das Fahrzeug den technischen Vorschriften dieser Richtlinie entspricht. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sollten berechtigt sein, jederzeit diese Entsprechung zu überprüfen und zu prüfen, ob an Bord ein gültiges Unionszeugnis für Binnenschiffe mitgeführt wird.
- (14) Es empfiehlt sich, innerhalb bestimmter Fristen und entsprechend der Kategorie des betreffenden Fahrzeuges die Gültigkeitsdauer der Unionszeugnisse für Binnenschiffe im Einzelfall festzulegen.
- (15) Um ein hohes Maß an Sicherheit in der Binnenschifffahrt aufrechtzuerhalten, ist es notwendig, detaillierte Vorschriften für Ersetzung, Erneuerung, Verlängerung der Gültigkeitsdauer und Erteilung neuer Unionszeugnisse für Binnenschiffe festzulegen.
- (16) Um die effiziente Anwendung dieser Richtlinie sicherzustellen, sollten Angaben zu Binnenwasserfahrzeugen im Hinblick auf eine Nutzung durch die zuständigen Behörden in die Europäische Schiffsdatenbank (European Hull Data Base — EHDB) eingespeist werden. Die EHDB sollte insbesondere die Möglichkeit bieten, die chronologische Aufstellung aller laufenden Anträge auf Zeugnisse und die Angaben zu allen für das betreffende Fahrzeug bereits erteilten Zeugnissen zu überprüfen. Die Kommission sollte die EHDB so betreiben und anpassen, dass sie in vollem Umfang für die Anwendung dieser Richtlinie genutzt werden kann.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlamentes 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).

- (17) Die Maßnahmen gemäß der Richtlinie 2009/100/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ müssen für nicht unter die vorliegende Richtlinie fallende Schiffe in Kraft bleiben.
- (18) Um die Klarheit der Rechtsvorschriften der Union zu verbessern, sollte der Anwendungsbereich der Richtlinie 2009/100/EG angepasst werden, um den komplementären Anwendungsbereich der vorliegenden Richtlinie und Entwicklungen bei internationalen Vereinbarungen zu berücksichtigen. Die Richtlinie 2009/100/EG sollte daher geändert werden.
- (19) Eine Übergangsregelung sollte für bereits in Dienst gestellte Fahrzeuge gelten, die noch kein Unionszeugnis für Binnenschiffe besitzen, wenn sie einer ersten technischen Untersuchung im Rahmen der in dieser Richtlinie niedergelegten überarbeiteten technischen Vorschriften unterzogen werden.
- (20) Im Interesse einer besseren Rechtsetzung und Vereinfachung sollte es möglich sein, in dieser Richtlinie auf internationale Standards Bezug zu nehmen, ohne diese im Rechtsrahmen der Union zu duplizieren.
- (21) Der CESNI wurde eingesetzt, um die Harmonisierung der technischen Standards im Binnenschiffverkehrssektor in ganz Europa zu erleichtern. Um ein hohes Maß an Sicherheit und Effizienz der Binnenschiffahrt zu gewährleisten, die Gleichwertigkeit der Binnenschiffverkehrszeugnisse beizubehalten und den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt sowie andere Entwicklungen in dem Bereich zu berücksichtigen, sollte die Bezugnahme auf den gemäß dieser Richtlinie geltenden Europäischen Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (im Folgenden „ES-TRIN-Standard“) laufend aktualisiert werden. Deshalb sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) Rechtsakte im Hinblick auf die Aktualisierung der Bezugnahme auf die jeweils neueste Ausgabe des ES-TRIN-Standards und die Festlegung des Beginns ihrer Anwendung zu erlassen.
- (22) Für den Fall, dass dies auf der Grundlage einer angemessenen Prüfung gerechtfertigt ist und keine maßgeblichen und auf dem neuesten Stand befindlichen internationalen Standards zur Gewährleistung einer sicheren Schifffahrt bestehen oder Änderungen am Beschlussfassungsverfahren des CESNI die Interessen der Union beeinträchtigen würden, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen, mit denen Anhang II der vorliegenden Richtlinie durch die Einführung geeigneter technischer Vorschriften zwecks Wahrung der Interessen der Union geändert wird.
- (23) Um bestimmte nicht wesentliche Teile dieser Richtlinie zu ändern oder zu ergänzen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte im Hinblick auf die Änderung der Klassifizierung von Wasserstraßen, die genauere Festlegung der in die EHDB einzuspeisenden Daten, die Art des Zugangs zu dieser Datenbank sowie Anweisungen für deren Nutzung und Betrieb, die Aktualisierung der technischen Mindestvorschriften für Fahrzeuge auf Binnenwasserstraßen und die Änderung der Anhänge III und IV zur Berücksichtigung des wissenschaftlichen und technischen Fortschritts, des Anhangs V zur Aktualisierung und Straffung der Verfahrensvorschriften und des Anhangs VI zur Änderung der Kriterien für die Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften im Hinblick auf die Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt sowie die Änderung der in dieser Richtlinie enthaltenen Verweise auf die Anhänge II und V aufgrund der Annahme von delegierten Rechtsakten zu erlassen.
- (24) Beim Erlass delegierter Rechtsakte ist es von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen im Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung ⁽²⁾ 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 Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (25) Um alternative Ansätze einzubeziehen, Innovationen zu fördern, unverhältnismäßig hohe Kosten zu verhindern, ein effizientes Verfahren für die Zeugniserteilung zu gewährleisten oder regionalen Gegebenheiten Rechnung zu tragen, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden in Bezug auf die Genehmigung bestimmter Abweichungen von den technischen Vorschriften für bestimmte Fahrzeuge, die Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften und die Genehmigung zusätzlicher oder eingeschränkter technischer Vorschriften für Schiffe, die in bestimmten Gebieten verkehren, die nicht mit schiffbaren Binnenwasserstraßen anderer Mitgliedstaaten verbunden sind. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 ausgeübt werden.

⁽¹⁾ Richtlinie 2009/100/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die gegenseitige Anerkennung von Schiffsattesten für Binnenschiffe (ABl. L 259 vom 2.10.2009, S. 8).

⁽²⁾ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

- (26) Um einen angemessenen Rahmen für die Koordinierung und Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen, die für die Binnenschifffahrt zuständig sind — insbesondere die ZKR —, und die Entwicklung einheitlicher technischer Standards für die Binnenschifffahrt zu gewährleisten, auf die sich die Union und internationale Organisationen berufen könnten, sollte diese Richtlinie überprüft werden, vor allem was die Wirksamkeit der mit ihr eingeführten Maßnahmen wie auch die Mechanismen für die Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen, die für die Binnenschifffahrt zuständig sind, anbelangt, um einheitliche technische Standards zu erreichen.
- (27) In Dänemark, Estland, Irland, Griechenland, Spanien, Zypern, Lettland, Malta, Portugal, Slowenien und Finnland gibt es keine Binnenwasserstraßen, oder es findet keine Binnenschifffahrt von wesentlichem Umfang statt. Daher wäre es eine unverhältnismäßige und unnötige Verpflichtung, wenn diese Mitgliedstaaten diese Richtlinie umsetzen und anwenden müssten.
- (28) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Festlegung der technischen Vorschriften, die zur Gewährleistung der Sicherheit der auf den Binnenwasserstraßen der Union verkehrenden Fahrzeuge erforderlich sind, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen seines Umfangs und seiner Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, 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 Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (29) Die Richtlinie 2006/87/EG sollte daher aufgehoben werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL 1

ANWENDUNGSBEREICH, BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND ZONENEINTEILUNG DER WASSERSTRASSEN

Artikel 1

Gegenstand

Mit dieser Richtlinie wird Folgendes festgelegt:

- a) die technischen Vorschriften, die erforderlich sind, um die Sicherheit der Fahrzeuge, die auf den in Artikel 4 aufgeführten Binnenwasserstraßen verkehren, zu gewährleisten und
- b) die Klassifizierung dieser Binnenwasserstraßen.

Artikel 2

Anwendungsbereich

- (1) Diese Richtlinie gilt für folgende Fahrzeuge:
- a) Schiffe mit einer Länge (L) von 20 m oder mehr;
 - b) Schiffe, deren Produkt aus Länge (L), Breite (B) und Tiefgang (T) ein Volumen von 100 Kubikmetern oder mehr ergibt;
 - c) Schlepp- und Schubboote, die dazu bestimmt sind, entweder Fahrzeuge nach Buchstaben a und b oder schwimmende Geräte zu schleppen, zu schieben oder längsseits gekuppelt mitzuführen;
 - d) Fahrgastschiffe;
 - e) schwimmende Geräte.

(2) Diese Richtlinie gilt nicht für

- a) Fähren;
- b) Militärschiffe;
- c) Seeschiffe, einschließlich Seeschleppboote und -schubboote, die
 - i) auf Seeschifffahrtsstraßen verkehren oder sich dort befinden oder
 - ii) vorübergehend auf Binnengewässern verkehren,

sofern sie zumindest Folgendes mitführen:

- ein Zeugnis zum Nachweis der Einhaltung der Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) oder ein gleichwertiges Zeugnis, ein Zeugnis zum Nachweis der Einhaltung der Vorschriften des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 oder ein gleichwertiges Zeugnis und ein internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung zum Nachweis der Einhaltung der Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1973/78 zur Verhütung von Meeresverschmutzungen durch Schiffe (MARPOL),
- bei Seeschiffen, die nicht unter das SOLAS, das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 oder das MARPOL fallen, die nach dem Recht ihres Flaggenstaats erforderlichen einschlägigen Zeugnisse und Freibordmarken,
- bei Fahrgastschiffen, die nicht unter eines der im ersten Spiegelstrich genannten Übereinkommen fallen, ein Zeugnis über die Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe gemäß der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ oder
- bei Sportfahrzeugen, die nicht unter eines der im ersten Spiegelstrich genannten Übereinkommen fallen, ein Zeugnis des Flaggenstaats, mit dem ein angemessenes Sicherheitsniveau nachgewiesen wird.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten die folgenden Begriffsbestimmungen:

- a) „Fahrzeug“: ein Schiff oder ein schwimmendes Gerät;
- b) „Schiff“: ein Binnenschiff oder ein Seeschiff;
- c) „Binnenschiff“: ein Schiff, das ausschließlich oder vorwiegend für die Fahrt auf Binnenwasserstraßen bestimmt ist;
- d) „Schleppboot“: ein eigens zum Schleppen gebautes Schiff;
- e) „Schubboot“: ein eigens zur Fortbewegung eines Schubverbandes gebautes Schiff;
- f) „Fahrgastschiff“: ein zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen gebautes und eingerichtetes Tagesausflugs- oder Kabinenschiff;
- g) „schwimmendes Gerät“: eine schwimmende Konstruktion mit auf ihr vorhandenen Arbeitseinrichtungen wie Krane, Bagger, Rammen, Elevatoren;
- h) „schwimmende Anlage“: eine schwimmende Einrichtung, die in der Regel nicht zur Fortbewegung bestimmt ist, wie eine Badeanstalt, ein Dock, eine Landebrücke, ein Bootshaus;
- i) „Schwimmkörper“: ein Floß sowie andere einzeln oder in Verbindungen fahrtauglich gemachte Gegenstände, soweit er nicht ein Schiff, ein schwimmendes Gerät oder eine schwimmende Anlage ist;

⁽¹⁾ Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über Sicherheitsvorschriften und normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 163 vom 25.6.2009, S. 1).

- j) „Sportfahrzeug“: ein für Sport- oder Erholungszwecke bestimmtes Schiff, das kein Fahrgastschiff ist;
- k) „schnelles Schiff“: ein Fahrzeug mit Maschinenantrieb, das eine Geschwindigkeit gegen Wasser von mehr als 40 km/h erreichen kann;
- l) „Wasserverdrängung“: das eingetauchte Volumen des Schiffes in Kubikmetern;
- m) „Länge“ („L“): die größte Länge des Schiffskörpers in Metern, ohne Ruder und Bugspriet;
- n) „Breite“ („B“): die größte Breite des Schiffskörpers in Metern, gemessen an der Außenseite der Beplattung (ohne Schaufelräder, Scheuerleisten und Ähnliches);
- o) „Tiefgang“ („T“): der senkrechte Abstand vom tiefsten Punkt des Schiffskörpers, ohne Berücksichtigung des Kiels oder anderer fester Anbauten, bis zur Ebene der größten Einsenkung des Schiffskörpers, in Metern;
- p) „miteinander verbundene Binnenwasserstraßen“: Wasserstraßen eines Mitgliedstaats, die über Binnenwasserstraßen, die nach nationalem oder internationalem Recht von in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallenden Fahrzeugen befahren werden können, mit Binnenwasserstraßen eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind.

Artikel 4

Klassifizierung der Binnenwasserstraßen

- (1) Für die Zwecke dieser Richtlinie werden die Binnenwasserstraßen der Union wie folgt klassifiziert:
 - a) Zonen 1, 2, 3 und 4:
 - i) Zonen 1 und 2: die auf der Liste in Anhang I Kapitel 1 aufgeführten Wasserstraßen;
 - ii) Zone 3: die auf der Liste in Anhang I Kapitel 2 aufgeführten Wasserstraßen;
 - iii) Zone 4: alle anderen Binnenwasserstraßen, die nach nationalem Recht von in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallenden Fahrzeugen befahren werden können.
 - b) Zone R: diejenigen der Wasserstraßen nach Buchstabe a, für die gemäß Artikel 22 der Revidierten Rheinschiff-fahrtsakte in der am 6. Oktober 2016 geltenden Fassung des genannten Artikels ein Schiffsattest zu erteilen ist.
- (2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 32 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang I im Hinblick auf die Modifizierung der Klassifizierung von Wasserstraßen — einschließlich ihrer Aufnahme oder Streichung — zu erlassen. Diese Änderungen des Anhangs I können ausschließlich auf Ersuchen des betroffenen Mitgliedstaats in Bezug auf Wasserstraßen in seinem Hoheitsgebiet vorgenommen werden.

KAPITEL 2

SCHIFFSZEUGNISSE

Artikel 5

Einhaltung der technischen und sicherheitsspezifischen Anforderungen

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Fahrzeuge, die auf den in Artikel 4 genannten Binnenwasserstraßen der Union verkehren, im Einklang mit den Anforderungen dieser Richtlinie gebaut und instand gehalten werden.
- (2) Die Einhaltung des Absatzes 1 durch ein Fahrzeug wird durch ein gemäß dieser Richtlinie erteiltes Zeugnis nachgewiesen.

*Artikel 6***Unionszeugnisse für Binnenschiffe**

- (1) Unionszeugnisse für Binnenschiffe werden von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten nach Maßgabe dieser Richtlinie erteilt. Die Mitgliedstaaten prüfen bei der Erteilung eines Unionszeugnisses für Binnenschiffe, ob für das betreffende Fahrzeug nicht bereits ein gültiges Zeugnis gemäß Artikel 7 erteilt wurde.
- (2) Das Unionszeugnis für Binnenschiffe wird nach dem Muster gemäß Anhang II ausgestellt.
- (3) Jeder Mitgliedstaat erstellt ein Verzeichnis der für die Erteilung der Unionszeugnisse für Binnenschiffe zuständigen Behörden und setzt die Kommission davon — und von allen Änderungen an diesem Verzeichnis — in Kenntnis. Die Kommission unterhält ein auf dem neuesten Stand gehaltenes Verzeichnis der zuständigen Behörden auf einer geeigneten Website.
- (4) Das Unionszeugnis für Binnenschiffe wird einem Fahrzeug nach einer technischen Untersuchung erteilt, die vor seiner Indienststellung durchgeführt wird, um festzustellen, ob das Fahrzeug den technischen Vorschriften der Anhänge II und V entspricht.
- (5) Gegebenenfalls wird bei der in Absatz 4 des vorliegenden Artikels und in Artikel 29 vorgesehenen technischen Untersuchung oder bei einer auf Antrag des Eigners des Fahrzeuges oder seines Bevollmächtigten vorgenommenen technischen Untersuchung geprüft, ob das Fahrzeug den zusätzlichen Vorschriften des Artikels 23 Absätze 1 und 2 entspricht.
- (6) Die Verfahren für die Einreichung eines Untersuchungsantrags und für die Festsetzung von Ort und Zeitpunkt der Untersuchung fallen in den Zuständigkeitsbereich der zuständigen Behörden, die das Unionszeugnis für Binnenschiffe ausstellen. Die zuständige Behörde bestimmt die Unterlagen, die vorzulegen sind. Das Verfahren läuft so ab, dass die Untersuchung in einer angemessenen Frist nach der Antragstellung stattfinden kann.
- (7) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten erteilen auf Antrag des Eigners des Fahrzeuges oder seines Bevollmächtigten für ein Fahrzeug, das dieser Richtlinie nicht unterliegt, ein Unionszeugnis für Binnenschiffe, wenn dieses Fahrzeug den Anforderungen dieser Richtlinie entspricht.

*Artikel 7***Verpflichtung zur Mitführung eines Zeugnisses**

Fahrzeuge, die auf den in Artikel 4 genannten Binnenwasserstraßen der Union verkehren, müssen folgende Unterlagen im Original mitführen:

- a) auf den Wasserstraßen der Zone R entweder
 - ein gemäß Artikel 22 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte erteiltes Schiffsattest oder
 - ein Unionszeugnis für Binnenschiffe, das — gegebenenfalls entsprechend den Übergangsbestimmungen nach Anhang II der vorliegenden Richtlinie für auf dem Rhein (Zone R) verkehrende Fahrzeuge — bestätigt, dass das Fahrzeug den technischen Vorschriften nach den Anhängen II und V der vorliegenden Richtlinie — deren Gleichwertigkeit mit den aufgrund der Revidierten Rheinschiffahrtsakte festgelegten technischen Anforderungen nach den geltenden Vorschriften und Verfahren festgestellt worden ist — in vollem Umfang entspricht;
- b) auf anderen Wasserstraßen ein Unionszeugnis für Binnenschiffe oder ein gemäß Artikel 22 der Revidierten Rheinschiffahrtsakte erteiltes Schiffsattest, gegebenenfalls einschließlich zusätzlicher Unionszeugnisse für Binnenschiffe nach Artikel 8 der vorliegenden Richtlinie.

*Artikel 8***Zusätzliche Unionszeugnisse für Binnenschiffe**

- (1) Fahrzeuge, die ein gültiges Unionszeugnis für Binnenschiffe oder ein gemäß Artikel 22 der Revidierten Rheinschiff-fahrtsakte erteiltes Schiffsattest mitführen, erhalten ein zusätzliches Unionszeugnis für Binnenschiffe nach Artikel 23 der vorliegenden Richtlinie.
- (2) Das zusätzliche Unionszeugnis für Binnenschiffe wird nach dem Muster gemäß Anhang II ausgestellt und von den zuständigen Behörden unter den für die zu befahrenden Wasserstraßen geltenden Voraussetzungen erteilt.

*Artikel 9***Vorläufige Unionszeugnisse für Binnenschiffe**

- (1) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten können ein vorläufiges Unionszeugnis für Binnenschiffe erteilen für
- a) Fahrzeuge, die zwecks Ausstellung eines Unionszeugnisses für Binnenschiffe mit Zustimmung der zuständigen Behörde an einen bestimmten Ort gefahren werden sollen;
 - b) Fahrzeuge, deren Unionszeugnis für Binnenschiffe nach Artikel 13 und 15 oder den Anhängen II und V verloren gegangen ist oder beschädigt oder vorübergehend entzogen worden ist;
 - c) Fahrzeuge, deren Unionszeugnis für Binnenschiffe nach einer erfolgreichen Untersuchung noch in Bearbeitung ist;
 - d) Fahrzeuge, bei denen nicht alle Voraussetzungen für die Ausstellung eines Unionszeugnisses für Binnenschiffe gemäß den Anhängen II und V erfüllt wurden;
 - e) Fahrzeuge, die so beschädigt sind, dass ihr Zustand nicht mehr mit ihrem Unionszeugnis für Binnenschiffe übereinstimmt;
 - f) schwimmende Anlagen oder Schwimmkörper in Fällen, in denen die für Sondertransporte zuständige Behörde nach den einschlägigen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften der Mitgliedstaaten die Erlaubnis für die Durchführung eines Sondertransports davon abhängig gemacht haben, dass ein vorläufiges Unionszeugnis für Binnenschiffe eingeholt wird;
 - g) Fahrzeuge, die von einer Abweichung von den Anhängen II und V nach den Artikeln 25 und 26 der vorliegenden Richtlinie profitieren, bis zur Annahme der einschlägigen Durchführungsrechtsakte.
- (2) Das vorläufige Unionszeugnis für Binnenschiffe wird nur erteilt, wenn die Fahrtauglichkeit des Fahrzeuges, der schwimmenden Anlage oder des Schwimmkörpers hinreichend gewährleistet erscheint. Es wird entsprechend dem Muster gemäß Anlage II ausgestellt.
- (3) Das vorläufige Unionszeugnis für Binnenschiffe enthält die von der zuständigen Behörde für erforderlich gehaltenen Auflagen und ist gültig
- a) in den Fällen des Absatzes 1 Buchstaben a, d, e und f für eine einmalige festgelegte Fahrt innerhalb eines angemessenen Zeitraums, der einen Monat nicht überschreiten darf;
 - b) in den Fällen des Absatzes 1 Buchstaben b und c für einen angemessenen Zeitraum;
 - c) in den Fällen des Absatzes 1 Buchstabe g für sechs Monate; das vorläufige Unionszeugnis für Binnenschiffe darf jeweils um sechs Monate verlängert werden, bis der entsprechende Durchführungsrechtsakt erlassen wurde.

*Artikel 10***Gültigkeitsdauer der Unionszeugnisse für Binnenschiffe**

(1) Die Gültigkeitsdauer der für neu gebaute Fahrzeuge erteilten Unionszeugnisse für Binnenschiffe wird von der zuständigen Behörde festgelegt und beträgt höchstens

- a) für Fahrgastschiffe und schnelle Schiffe: fünf Jahre;
- b) für alle anderen Fahrzeuge: zehn Jahre.

Die Gültigkeitsdauer wird im Unionszeugnis für Binnenschiffe vermerkt.

(2) Für Fahrzeuge, die vor Durchführung der technischen Untersuchung schon in Betrieb gewesen sind, wird die Gültigkeitsdauer des Unionszeugnisses für Binnenschiffe von der zuständigen Behörde im Einzelfall nach dem Ergebnis der Untersuchung festgelegt. Die Gültigkeitsdauer darf jedoch die vorgeschriebenen Fristen nach Absatz 1 nicht überschreiten.

*Artikel 11***Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Unionszeugnisse für Binnenschiffe in Ausnahmefällen**

Die Gültigkeitsdauer eines Unionszeugnisses für Binnenschiffe kann von der zuständigen Behörde, die es erteilt oder erneuert hat, ausnahmsweise ohne technische Untersuchung um höchstens sechs Monate nach den Anhängen II und V verlängert werden. Die Verlängerung der Gültigkeitsdauer wird in diesem Zeugnis vermerkt.

*Artikel 12***Erneuerung von Unionszeugnissen für Binnenschiffe**

(1) Das Unionszeugnis für Binnenschiffe wird nach Ablauf seiner Gültigkeitsdauer nach den in Artikel 6 festgelegten Bedingungen im Anschluss an eine technische Untersuchung, mit der geprüft wird, ob das Fahrzeug den technischen Vorschriften gemäß den Anhängen II und V genügt, erneuert. Unionszeugnisse für Binnenschiffe können von jeder der Kommission nach Artikel 6 Absatz 3 gemeldeten zuständigen Behörde erneuert werden.

(2) Werden Unionszeugnisse für Binnenschiffe erneuert, so gelten für die Fahrzeuge die Übergangsbestimmungen des Anhangs II unter den dort genannten Bedingungen.

*Artikel 13***Ersetzung von Unionszeugnissen für Binnenschiffe**

Jeder Mitgliedstaat legt die Voraussetzungen fest, unter denen ein gültiges Unionszeugnis für Binnenschiffe, das verloren gegangen oder beschädigt worden ist, ersetzt werden kann. Diese Voraussetzungen verlangen vom um eine Ersetzung ersuchenden Fahrzeug, dass es im Falle von Verlust eine Erklärung über den Verlust des Zeugnisses abgibt oder, im Falle von Beschädigung, dass es das beschädigte Zeugnis zurückgibt. Das Ersatzzeugnis gibt an, dass es sich um ein Duplikat handelt.

*Artikel 14***Wesentliche Änderungen an oder wesentliche Instandsetzungen von Fahrzeugen**

Nach jeder wesentlichen Änderung oder Instandsetzung, die die Einhaltung der technischen Vorschriften gemäß den Anhängen II und V durch das Fahrzeug in Bezug auf dessen Festigkeit, seine Fahr- oder Manövriereigenschaften oder besonderen Merkmale beeinflusst, ist das Fahrzeug der technischen Untersuchung nach Artikel 6 zu unterziehen, bevor es wieder eine Fahrt antritt.

Nach dieser Untersuchung wird das bisherige Unionszeugnis für Binnenschiffe geändert, um den veränderten technischen Merkmalen des Fahrzeuges Rechnung zu tragen, oder dieses Zeugnis wird eingezogen und ein neues erteilt. Wird das neue Zeugnis in einem anderen Mitgliedstaat als demjenigen erteilt, in dem das ursprüngliche Zeugnis erteilt oder erneuert worden ist, so wird die zuständige Behörde, die das Zeugnis erteilt oder erneuert hat, binnen 30 Tagen ab dem Zeitpunkt der Erteilung des neuen Zeugnisses unterrichtet.

*Artikel 15***Ablehnung der Erteilung oder Erneuerung und Entziehung von Unionszeugnissen für Binnenschiffe**

(1) Jede Entscheidung über die Ablehnung der Erteilung oder Erneuerung eines Unionszeugnisses für Binnenschiffe ist zu begründen. Sie wird dem Eigner des Fahrzeuges oder seinem Bevollmächtigten unter Angabe der in dem betreffenden Mitgliedstaat geltenden Einspruchsmöglichkeiten und Einspruchsfristen mitgeteilt.

(2) Jedes gültige Unionszeugnis für Binnenschiffe kann von der zuständigen Behörde, die es erteilt oder erneuert hat, entzogen werden, wenn das Fahrzeug nicht mehr den seinem Zeugnis entsprechenden technischen Vorschriften genügt.

*Artikel 16***Anerkennung von Schiffszeugnissen von Fahrzeugen aus Drittländern**

Bis zum Inkrafttreten von Abkommen zwischen der Union und Drittländern über die gegenseitige Anerkennung der Schiffszeugnisse können die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats Schiffszeugnisse von Fahrzeugen aus Drittländern für die Fahrt im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats anerkennen.

*Artikel 17***Zeugnisregister**

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre zuständigen Behörden ein Register aller Zeugnisse führen, die sie gemäß den Artikeln 6, 8, 9 und 12 erteilt oder erneuert haben. Dieses Register enthält alle im Muster gemäß Anhang II aufgeführten Informationen.

KAPITEL 3

SCHIFFSKENNZEICHEN, UNTERSUCHUNGEN UND ABGEWANDELTE TECHNISCHE VORSCHRIFTEN*Artikel 18***Einheitliche europäische Schiffsnummer**

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jedes Fahrzeug eine einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI) gemäß den Anhängen II und V erhält.
- (2) Jedes Fahrzeug verfügt nur über eine einzige ENI, die während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeuges unverändert bleibt.
- (3) Bei der Erteilung eines Unionszeugnisses für Binnenschiffe trägt die zuständige Behörde darin die ENI ein.
- (4) Jeder Mitgliedstaat erstellt ein Verzeichnis der für die Vergabe der ENI zuständigen Behörden und setzt die Kommission davon sowie von allen Änderungen an diesem Verzeichnis in Kenntnis. Die Kommission unterhält ein stets aktuelles Verzeichnis der zuständigen Behörden auf einer geeigneten Website.

*Artikel 19***Europäische Schiffsdatenbank**

- (1) Die Kommission führt die EHDB, um Verwaltungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung von Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt zu unterstützen sowie die Anwendung der vorliegenden Richtlinie sicherzustellen.

Die Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Mitgliedstaaten erfolgt im Einklang mit den Unionsrechtsvorschriften über den Schutz personenbezogener Daten, insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾.

Die Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Kommission erfolgt im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾.

- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die zuständigen Behörden für jedes Fahrzeug unverzüglich Folgendes in die EHDB eingeben:
 - a) die Daten zur Identifizierung und Beschreibung des Fahrzeuges im Einklang mit dieser Richtlinie;
 - b) die Daten in Bezug auf die erteilten, erneuerten, ersetztten und entzogenen Zeugnisse sowie die zuständige Behörde, die das Zeugnis erteilt, im Einklang mit dieser Richtlinie;
 - c) eine digitale Kopie aller Zeugnisse, die von den zuständigen Behörden im Einklang mit dieser Richtlinie erteilt wurden;
 - d) die Daten zu allen abgelehnten oder laufenden Anträgen auf Zeugnisse im Einklang mit dieser Richtlinie und
 - e) alle Änderungen der unter den Buchstaben a bis d genannten Angaben.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).

(3) Die in Absatz 2 genannten Daten können von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, Vertragsparteien der Revidierten Rheinschiffahrtsakte und Drittländern, die mit Aufgaben im Zusammenhang mit der Anwendung der vorliegenden Richtlinie und der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ betraut sind, zu folgenden Zwecken verarbeitet werden:

- a) Anwendung dieser Richtlinie und der Richtlinie 2005/44/EG;
- b) Gewährleistung der Binnenschifffahrt und des Infrastrukturbetriebs;
- c) Aufrechterhaltung oder Durchsetzung der Sicherheit der Schifffahrt;
- d) statistische Datenerfassung.

(4) Die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats darf personenbezogene Daten an einen Drittstaat oder eine internationale Organisation übermitteln, sofern dies nur auf Einzelfallbasis geschieht und sofern die Anforderungen der Verordnung (EU) 2016/679, insbesondere die des Kapitels V, erfüllt sind. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Übermittlung für die in Absatz 3 des vorliegenden Artikels genannten Zwecke notwendig ist. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Drittstaat oder die internationale Organisation die Daten nicht an einen weiteren Drittstaat oder eine weitere internationale Organisation übermittelt, sofern nicht eine ausdrückliche schriftliche Genehmigung dafür erteilt wurde und die von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats festgelegten Bedingungen erfüllt sind.

(5) Die Kommission kann im Einzelfall personenbezogene Daten an eine Behörde eines Drittstaats oder eine internationale Organisation übermitteln oder diesen Zugang zu der EHDB gewähren, sofern die Übermittlung oder der Zugang für die in Absatz 3 des vorliegenden Artikels genannten Zwecke notwendig ist und die Anforderungen des Artikels 9 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 erfüllt sind. Die Kommission stellt sicher, dass die Übermittlung oder der Zugang für die in Absatz 3 des vorliegenden Artikels genannten Zwecke notwendig ist. Die Kommission stellt sicher, dass der Drittstaat oder die internationale Organisation die Daten nicht an einen weiteren Drittstaat oder eine weitere internationale Organisation übermittelt, sofern nicht eine ausdrückliche schriftliche Genehmigung dafür erteilt wurde und die von der Kommission festgelegten Bedingungen erfüllt sind.

(6) Die zuständige Behörde stellt sicher, dass die ein Fahrzeug betreffenden Daten aus der Datenbank gemäß Absatz 1 gelöscht werden, wenn das Fahrzeug verschrottet wird.

(7) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 32 zu erlassen, um Folgendes festzulegen:

- a) die von den Mitgliedstaaten in die Datenbank einzuspeisenden Daten;
- b) die gestatteten Arten des Zugangs, wobei die Kategorien der Empfänger der Daten und die Zwecke, zu denen die Daten gemäß Absatz 3 des vorliegenden Artikels verarbeitet werden, zu berücksichtigen sind;
- c) die Anweisungen zur Verwendung der Datenbank und zu ihrem Betrieb, insbesondere in Bezug auf Datensicherheitsmaßnahmen, die Eingabe und Verarbeitung von Daten und die Vernetzung der Datenbank mit den Registern gemäß Artikel 17.

Artikel 20

Durchführung technischer Untersuchungen

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Absatz 3 genannten zuständigen Behörden die in dieser Richtlinie genannten Erstuntersuchungen, wiederkehrende Untersuchungen, Sonderuntersuchungen und freiwilligen Untersuchungen durchführen.

(2) Diese zuständigen Behörden können ganz oder teilweise davon absehen, die technische Untersuchung bei einem Fahrzeug durchzuführen, wenn sich aus einer gültigen Bescheinigung einer gemäß Artikel 21 anerkannten Klassifikationsgesellschaft ergibt, dass das Fahrzeug ganz oder teilweise den technischen Vorschriften der Anhänge II und V entspricht.

⁽¹⁾ Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 152).

(3) Jeder Mitgliedstaat erstellt ein Verzeichnis seiner zuständigen Behörden, die für die Durchführung technischer Untersuchungen verantwortlich sind, und setzt die Kommission davon sowie von allen Änderungen an diesem Verzeichnis in Kenntnis. Die Kommission unterhält ein stets aktuelles Verzeichnis der zuständigen Behörden und Untersuchungskommissionen auf einer geeigneten Website.

(4) Jeder Mitgliedstaat erfüllt die besonderen Anforderungen hinsichtlich der Untersuchungskommissionen und des Antrags auf Untersuchung nach den Anhängen II und V.

Artikel 21

Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften

(1) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Anerkennung einer Klassifikationsgesellschaft, die den Kriterien des Anhangs VI entspricht, oder zum Entzug der Anerkennung nach dem Verfahren gemäß den Absätzen 2 und 3 des vorliegenden Artikels. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 33 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

(2) Anträge auf Anerkennung werden der Kommission von dem Mitgliedstaat vorgelegt, in dem die Klassifikationsgesellschaft ihren Geschäftssitz oder eine Tochtergesellschaft hat, die zur Erteilung von Bescheinigungen befugt ist, wonach das Fahrzeug gemäß dieser Richtlinie den Anforderungen der Anhänge II und V entspricht. Diesem Antrag werden alle Informationen und Unterlagen beigefügt, die zur Prüfung der Erfüllung der Kriterien für die Anerkennung erforderlich sind.

(3) Jeder Mitgliedstaat kann bei der Kommission den Entzug der Anerkennung beantragen, wenn seiner Ansicht nach eine Klassifikationsgesellschaft die Kriterien nach Anhang VI nicht länger erfüllt. Dem Antrag auf Entzug der Anerkennung werden entsprechende Belege beigefügt.

(4) Klassifikationsgesellschaften, die bis zum 6. Oktober 2016 gemäß der Richtlinie 2006/87/EG anerkannt wurden, behalten ihre Anerkennung.

(5) Die Kommission veröffentlicht auf einer geeigneten Website erstmals bis zum 7. Oktober 2017 ein Verzeichnis der gemäß diesem Artikel anerkannten Klassifikationsgesellschaften und hält es auf dem neuesten Stand. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission alle Änderungen betreffend die Namen oder Anschriften der Klassifikationsgesellschaften, deren Anerkennung sie beantragt haben, mit.

Artikel 22

Kontrolle der Einhaltung

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre zuständigen Behörden jederzeit kontrollieren können, ob ein Fahrzeug ein gültiges Zeugnis gemäß Artikel 7 mit sich führt und ob es die Anforderungen für die Erteilung dieses Zeugnisses erfüllt.

Werden die Anforderungen nicht eingehalten, so ergreifen die zuständigen Behörden geeignete Maßnahmen in Einklang mit den Absätzen 2 bis 5 des vorliegenden Artikels. Sie verlangen ferner, dass der Eigner des Fahrzeuges oder sein Bevollmächtigter alle erforderlichen Maßnahmen ergreift, um innerhalb einer von den zuständigen Behörden gesetzten Frist Abhilfe zu schaffen.

Die zuständige Behörde, die das auf dem Fahrzeug mitgeführte Zeugnis erteilt hat, wird innerhalb von sieben Tagen nach der Kontrolle von der Nichteinhaltung in Kenntnis gesetzt.

(2) Wird kein gültiges Zeugnis mitgeführt, so kann die Weiterfahrt des Fahrzeuges untersagt werden.

(3) Stellen die zuständigen Behörden bei der Kontrolle fest, dass das Fahrzeug eine offenkundige Gefahr für die an Bord befindlichen Personen, die Umwelt oder die Sicherheit der Schifffahrt darstellt, so können sie die Weiterfahrt des Fahrzeuges so lange untersagen, bis die notwendigen Abhilfemaßnahmen getroffen werden.

Die zuständigen Behörden können auch verhältnismäßige Maßnahmen vorschreiben, die es ermöglichen, dass das Fahrzeug — gegebenenfalls nach durchgeführter Beförderung —, bis zu einem Ort, an dem es untersucht oder instandgesetzt wird, ohne Gefahr weitergefahren wird.

(4) Ein Mitgliedstaat, der die Weiterfahrt eines Fahrzeuges untersagt hat oder den Eigner des Fahrzeuges oder seinen Bevollmächtigten von seiner Absicht unterrichtet hat, die Weiterfahrt zu untersagen, sofern die festgestellten Mängel nicht behoben werden, unterrichtet innerhalb von sieben Tagen die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, die das Zeugnis des Fahrzeuges erteilt oder zuletzt erneuert hatte, über die von ihm getroffene oder beabsichtigte Entscheidung.

(5) Jede Entscheidung, aufgrund derer im Rahmen der Durchführung dieser Richtlinie die Fahrt eines Fahrzeuges unterbrochen wird, ist genau zu begründen. Eine solche Entscheidung wird dem Beteiligten unter Angabe der in dem betreffenden Mitgliedstaat nach dem geltenden Recht vorgesehenen Rechtsmittel und der Rechtsmittelfristen unverzüglich zugestellt.

Artikel 23

Abgewandelte technische Vorschriften für bestimmte Zonen

(1) Die Mitgliedstaaten können gegebenenfalls vorbehaltlich der Anforderungen der Revidierten Rheinschiffahrtsakte über die in den Anhängen II und V genannten Vorschriften hinaus weitere technische Vorschriften für Fahrzeuge erlassen, die in ihrem Hoheitsgebiet auf Wasserstraßen der Zonen 1 und 2 verkehren. Diese zusätzlichen Vorschriften gelten nur für die in Anhang III aufgeführten Bereiche.

(2) Jeder Mitgliedstaat kann in Bezug auf Fahrgastschiffe, die in seinem Hoheitsgebiet auf nicht miteinander verbundenen Binnenwasserstraßen der Zone 3 verkehren, über die in den Anhängen II und V genannten Vorschriften hinaus weitere technische Vorschriften aufrechterhalten. Diese zusätzlichen Vorschriften gelten nur für die in Anhang III aufgeführten Bereiche.

(3) Wenn die Anwendung der Übergangsbestimmungen nach Anhang II zu einer Einschränkung bestehender nationaler Sicherheitsstandards führen würde, kann ein Mitgliedstaat Fahrgastschiffe, die auf seinen nicht miteinander verbundenen Binnenwasserstraßen verkehren, von diesen Übergangsbestimmungen ausnehmen. Der betreffende Mitgliedstaat kann dann verlangen, dass diese Fahrgastschiffe, die auf seinen nicht miteinander verbundenen Binnenwasserstraßen verkehren, den technischen Vorschriften der Anhänge II und V ab dem 30. Dezember 2008 in vollem Umfang entsprechen.

(4) Die Mitgliedstaaten können für Fahrzeuge, die in ihrem Hoheitsgebiet ausschließlich auf Wasserstraßen der Zonen 3 und 4 verkehren, eine teilweise Anwendung der technischen Vorschriften der Anhänge II und V gestatten oder technische Vorschriften festlegen, die weniger streng sind als die Vorschriften dieser Anhänge. Die weniger strengen technischen Vorschriften oder die teilweise Anwendung der technischen Vorschriften gelten nur für die in Anhang IV aufgeführten Bereiche.

(5) Wendet ein Mitgliedstaat die Absätze 1, 2, 3 oder 4 an, so setzt er die Kommission davon spätestens sechs Monate vor dem geplanten Beginn der Anwendung in Kenntnis. Die Kommission unterrichtet die übrigen Mitgliedstaaten davon.

Im Falle der Absätze 1 und 2 des vorliegenden Artikels erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Genehmigung der zusätzlichen technischen Vorschriften. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 33 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

(6) Die Einhaltung der abgewandelten technischen Vorschriften gemäß den Absätzen 1, 2, 3 und 4 wird im Unionszeugnis für Binnenschiffe oder im zusätzlichen Unionszeugnis für Binnenschiffe angegeben.

*Artikel 24***Abweichungen für bestimmte Fahrzeugkategorien**

(1) Die Mitgliedstaaten können unter Aufrechterhaltung eines angemessenen Sicherheitsniveaus bei folgenden Fahrzeugen Abweichungen von allen oder einzelnen Teilen dieser Richtlinie zulassen:

- a) Fahrzeuge, die auf nicht miteinander verbundenen Binnenwasserstraßen verkehren;
- b) Fahrzeuge mit einer Tragfähigkeit von nicht mehr als 350 Tonnen oder nicht zur Güterbeförderung bestimmte Fahrzeuge mit einer Wasserverdrängung von weniger als 100 Kubikmetern, die vor dem 1. Januar 1950 auf Kiel gelegt worden sind und die ausschließlich innerhalb ihres Hoheitsgebiets verkehren.

(2) Unbeschadet der Revidierten Rheinschiffahrtsakte können die Mitgliedstaaten innerhalb ihres Hoheitsgebiets für Fahrten in ihrem Hoheitsgebiet Abweichungen von dieser Richtlinie für Fahrzeuge zulassen, die Fahrten in einem geografisch abgegrenzten Gebiet oder in Hafengebieten durchführen. Die Abweichungen und die Strecke oder das Gebiet, wofür sie zugelassen sind, sind im Zeugnis des Fahrzeuges anzugeben.

(3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die nach den Absätzen 1 und 2 zugelassenen Abweichungen mit. Die Kommission unterrichtet die übrigen Mitgliedstaaten davon.

*Artikel 25***Nutzung neuer Technologien und Abweichungen für bestimmte Fahrzeuge**

(1) Um Innovationen und die Nutzung neuer Technologien in der Binnenschifffahrt zu fördern, wird der Kommission die Befugnis übertragen, Durchführungsrechtsakte zu erlassen, die Abweichungen oder die Anerkennung der Gleichwertigkeit technischer Spezifikationen für ein bestimmtes Fahrzeug gestatten in Bezug auf

- a) die Erteilung eines Unionszeugnisses für Binnenschiffe, das die Verwendung oder das Mitführen anderer Werkstoffe, Einrichtungen oder Ausrüstungen auf einem Fahrzeug oder die Vornahme von Anordnungen oder baulichen Maßnahmen, die nicht in den Anhängen II und V aufgeführt sind, anerkennt, sofern ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleistet ist;
- b) die Erteilung eines Unionszeugnisses für Binnenschiffe zu Versuchszwecken für einen begrenzten Zeitraum mit technischen Neuerungen, die von den Anforderungen der Anhänge II und V abweichen, sofern ein angemessenes Sicherheitsniveau gewährleistet ist.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 33 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

(2) Die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats geben etwaige Abweichungen und Anerkennungen von Gleichwertigkeitserklärungen nach Absatz 1 in dem Unionszeugnis für Binnenschiffe an.

*Artikel 26***Härtefälle**

(1) Nach Ende der Geltungsdauer der Übergangsbestimmungen für technische Vorschriften nach Anhang II kann die Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen, um Abweichungen von den technischen Vorschriften nach jenem Anhang, die Gegenstand dieser Übergangsbestimmungen waren, zuzulassen, wenn diese Vorschriften technisch schwierig anzuwenden sind oder ihre Anwendung unverhältnismäßige Kosten verursachen würde.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 33 Absatz 2 genannten Beratungsverfahren erlassen.

(2) Die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats geben etwaige Abweichungen nach Absatz 1 in dem Unionszeugnis für Binnenschiffe an.

Artikel 27

Verzeichnis typgenehmigter Ausrüstung

Die Kommission veröffentlicht auf einer geeigneten Website ein Verzeichnis der Ausrüstung, die nach den Anhängen II und V typgenehmigt wurde.

KAPITEL 4

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 28

Übergangsbestimmungen für die Verwendung von Dokumenten

Dokumente, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen und von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 2006/87/EG vor dem 6. Oktober 2016 erteilt wurden, bleiben bis zu ihrem Ablauf gültig.

Artikel 29

Vom Anwendungsbereich der Richtlinie 82/714/EWG ausgenommene Fahrzeuge

(1) Für Fahrzeuge, die vom Anwendungsbereich der Richtlinie 82/714/EWG des Rates ⁽¹⁾ ausgenommen waren, jedoch nach Artikel 2 Absatz 1 der vorliegenden Richtlinie von selbiger erfasst werden, wird das Unionszeugnis für Binnenschiffe nach einer technischen Untersuchung erteilt, die durchgeführt wird, um festzustellen, ob das Fahrzeug den technischen Vorschriften der Anhänge II und V der vorliegenden Richtlinie entspricht. Diese technische Untersuchung wird bei Ablauf des geltenden Schiffszeugnisses und in jedem Fall spätestens bis zum 30. Dezember 2018 durchgeführt.

(2) Eine Nichteinhaltung der technischen Vorschriften der Anhänge II und V wird in dem Unionszeugnis für Binnenschiffe angegeben. Sind die zuständigen Behörden der Ansicht, dass diese Unzulänglichkeiten keine offenkundige Gefahr darstellen, so dürfen die in Absatz 1 genannten Fahrzeuge ihren Betrieb so lange fortsetzen, bis diejenigen Bauteile oder Bereiche des Fahrzeuges, bei denen die Nichteinhaltung dieser Vorschriften festgestellt wurde, ersetzt oder geändert worden sind; danach müssen diese Bauteile oder Bereiche den technischen Vorschriften der Anhänge II und V entsprechen.

(3) Der Ersatz bestehender Bauteile durch identische Teile oder Teile von gleichwertiger Technologie und Bauart während routinemäßig durchgeführter Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten gilt nicht als Ersatz oder Änderung im Sinne des Absatzes 2.

(4) Eine offenkundige Gefahr im Sinne des Absatzes 2 gilt insbesondere als gegeben, wenn Vorschriften hinsichtlich der Festigkeit des Baus, der Fahr- oder Manöviereigenschaften oder besonderer Merkmale des Fahrzeuges gemäß den technischen Vorschriften der Anhänge II und V betroffen sind. Nach den technischen Vorschriften der Anhänge II und V zulässige Abweichungen werden nicht als Unzulänglichkeiten festgehalten, die eine offenkundige Gefahr darstellen.

⁽¹⁾ Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ABl. L 301 vom 28.10.1982, S. 1).

*Artikel 30***Übergangsbestimmungen für Vorschriften vorübergehender Art gemäß der Richtlinie 2006/87/EG**

Vorschriften vorübergehender Art, die nach Artikel 1.06 des Anhangs II der Richtlinie 2006/87/EG erlassen wurden, bleiben bis zu ihrem Ablauf gültig.

*Artikel 31***Anpassung der Anhänge**

(1) Die Kommission erlässt gemäß Artikel 32 delegierte Rechtsakte zur Anpassung von Anhang II, um unverzüglich die Bezugnahme auf die jeweils neueste Ausgabe des ES-TRIN-Standards zu aktualisieren und den Beginn ihrer Anwendung festzulegen.

(2) Für den Fall, dass dies auf der Grundlage einer angemessenen Prüfung gerechtfertigt ist und keine maßgeblichen und auf dem neuesten Stand befindlichen internationalen Standards zur Gewährleistung einer sicheren Schifffahrt bestehen oder Änderungen am Beschlussfassungsverfahren des CESNI die Interessen der Union beeinträchtigen würden, wird der Kommission abweichend von Absatz 1 die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 32 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang II zu erlassen, um geeignete technische Vorschriften vorzusehen.

(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte nach Artikel 32 im Hinblick auf die Anpassung der Anhänge III und IV an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt zu erlassen.

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte nach Artikel 32 im Hinblick auf die Anpassung des Anhangs V zwecks Aktualisierung und Straffung von Verwaltungsvorschriften zu erlassen.

(5) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte nach Artikel 32 im Hinblick auf die Anpassung des Anhangs VI zwecks Änderung der Kriterien für die Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften zur Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt zu erlassen.

(6) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 32 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in dieser Richtlinie enthaltenen Verweise auf bestimmte Vorschriften der Anhänge II und V zu aktualisieren und somit den Änderungen an diesen Anhängen Rechnung zu tragen.

*Artikel 32***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 den Artikeln 4, 19 und 31 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 6. Oktober 2016 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß den Artikeln 4, 19 und 31 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

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

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

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß den Artikeln 4, 19 und 31 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 33

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem gemäß Artikel 7 der Richtlinie 91/672/EWG des Rates ⁽¹⁾ eingesetzten Ausschuss (im Folgenden „Ausschuss“) unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, so wird das Verfahren ohne Ergebnis abgeschlossen, wenn der Vorsitz des Ausschusses dies innerhalb der Frist zur Abgabe der Stellungnahme beschließt.

Artikel 34

Überprüfung

Vor dem 7. Oktober 2021 unterbreitet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht, in dem die Wirksamkeit der durch diese Richtlinie eingeführten Maßnahmen überprüft wird, insbesondere was die Harmonisierung der technischen Vorschriften und die Entwicklung technischer Standards für die Binnenschifffahrt anbelangt. In dem Bericht werden auch die Mechanismen für die Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen, die für die Binnenschifffahrt zuständig sind, überprüft. Dem Bericht wird gegebenenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag beigefügt, um die Zusammenarbeit und Koordinierung bei der Ausarbeitung von Standards, auf die in Rechtsakten der Union Bezug genommen werden kann, weiter zu straffen. Die Kommission legt nach jeder wesentlichen Entwicklung in der Binnenschifffahrt einen derartigen Bericht vor.

Artikel 35

Sanktionen

Die Mitgliedstaaten legen fest, welche Sanktionen bei einem Verstoß gegen die nationalen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie zu verhängen sind, und treffen die zu deren Durchsetzung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

⁽¹⁾ Richtlinie 91/672/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr (ABl. L 373 vom 31.12.1991, S. 29).

*Artikel 36***Änderung der Richtlinie 2009/100/EG**

Die Richtlinie 2009/100/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung

„Artikel 1

Diese Richtlinie gilt für folgende Schiffe, die zur Güterbeförderung auf den Binnenwasserstraßen bestimmt sind, mit einer Tragfähigkeit von 20 oder mehr Tonnen:

- a) Schiffe mit einer Länge (L) von weniger als 20 m und
- b) Schiffe, deren Produkt aus Länge (L), Breite (B) und Tiefgang (T) ein Volumen von weniger als 100 Kubikmetern ergibt.

Diese Richtlinie lässt die Rheinschiffsuntersuchungsordnung und das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) unberührt.“

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Befördern die Schiffe gefährliche Güter im Sinne des ADN, so können die Mitgliedstaaten verlangen, dass die im ADN festgelegten Anforderungen erfüllt werden. Als Nachweis hierfür können die Mitgliedstaaten die aufgrund des ADN ausgestellte Zulassungsurkunde verlangen.“

b) Absatz 5 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Besondere Bedingungen für die Beförderung gefährlicher Güter gelten auf allen Wasserstraßen in der Gemeinschaft als erfüllt, wenn die Schiffe den Anforderungen des ADN entsprechen. Der Nachweis hierfür kann durch die Zulassungsurkunde gemäß Absatz 4 erbracht werden.“

*Artikel 37***Umsetzung**

(1) Unbeschadet des Artikels 40 setzen die Mitgliedstaaten die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis spätestens 7. Oktober 2018 nachzukommen, und die ab diesem Zeitpunkt gelten. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

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

(3) Verkehren aufgrund der nach Artikel 24 Absätze 1 und 2 zugelassenen Abweichungen keine unter diese Richtlinie fallenden Fahrzeuge eines Mitgliedstaats auf dessen Binnenwasserstraßen, so ist dieser Mitgliedstaat nicht verpflichtet, Kapitel 2, Artikel 18 Absatz 3 und die Artikel 20 und 21 umzusetzen.

*Artikel 38***Aufhebung**

Die Richtlinie 2006/87/EG wird mit Wirkung vom 7. Oktober 2018 aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang VII zu lesen.

*Artikel 39***Inkrafttreten**

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

*Artikel 40***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet, mit Ausnahme Dänemarks, Estlands, Irlands, Griechenlands, Spaniens, Zyperns, Lettlands, Maltas, Portugals, Sloweniens und Finnlands.

Geschehen zu Straßburg am 14. September 2016.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

M. SCHULZ

Im Namen des Rates

Der Präsident

I. KORČOK

VERZEICHNIS DER ANHÄNGE

Anhang I:	Liste der in die geografischen Zonen 1, 2 und 3 eingeteilten Binnenwasserstraßen des Unionsnetzes
Anhang II:	Technische Mindestvorschriften für Fahrzeuge auf Binnenwasserstraßen der Zonen 1, 2, 3 und 4
Anhang III:	Bereiche möglicher zusätzlicher technischer Vorschriften für Fahrzeuge auf Binnenwasserstraßen der Zonen 1 und 2 sowie auf nicht miteinander verbundenen Binnenwasserstraßen der Zone 3
Anhang IV:	Bereiche möglicher Einschränkungen der technischen Vorschriften für Fahrzeuge auf Binnenwasserstraßen der Zonen 3 und 4
Anhang V:	Detaillierte Verfahrensvorschriften
Anhang VI:	Klassifikationsgesellschaften
Anhang VII:	Entsprechungstabelle

ANHANG I

LISTE DER IN DIE GEOGRAFISCHEN ZONEN 1, 2 UND 3 EINGETEILTEN BINNENWASSERSTRASSEN DES UNIONSNETZES

KAPITEL 1

Zone 1

Deutschland

Ems	Von der Verbindungslinie zwischen dem ehemaligen Leuchtturm Greetsiel und der Westmole der Hafeneinfahrt des Eemshavens seewärts bis zum Breitenparallel 53° 30' Nord und dem Meridian 6° 45' Ost, d. h. geringfügig seewärts des Leichterplatzes für Trockenfrachter in der Alten Ems ⁽¹⁾ .
-----	---

⁽¹⁾ Für Schiffe, die anderswo beheimatet sind, ist Artikel 32 des Ems-Dollart-Vertrags vom 8. April 1960 (BGBl. 1963 II, S. 602) Rechnung zu tragen.

Polen

Der Teil der Pomorska-Bucht südlich der Verbindungslinie zwischen Nordperd auf der Insel Rügen und dem Leuchtturm Niechorze

Der Teil der Gdańska-(Danziger) Bucht südlich der Verbindungslinie zwischen dem Leuchtturm Hel und der Boje, die die Einfahrt zum Hafen von Baltijsk markiert

Schweden

See Vänern, südlich begrenzt durch das Breitenparallel, das durch die Kugelbake bei Bastugrunds verläuft

Göta älv und Rivöfjord, östlich begrenzt durch die Älvsborg-Brücke, westlich begrenzt durch den Längengrad, der durch den Leuchtturm Gäveskär verläuft, und südlich begrenzt durch das Breitenparallel, das durch den Leuchtturm Smörbådan verläuft

Vereinigtes Königreich

SCHOTTLAND	
Blue Mull Sound	Zwischen Gutcher und Belmont
Yell Sound	Zwischen Tofts Voe und Ulsta
Sullom Voe	Bis zu einer Linie von der nordöstlichen Spitze von Gluss Island zum nördlichsten Punkt von Calback Ness
Dales Voe	Im Winter: Bis zu einer Linie vom nördlichen Punkt von Kebister Ness bis zur Küste von Breiwick beim Längengrad 1° 10,8' W
Dales Voe	Im Sommer: Wie für Lerwick
Lerwick	Im Winter: Innerhalb des Gebiets, das nach Norden durch eine Linie von Scottle Holm bis Scarfi Taing auf Bressay und nach Süden durch eine Linie von Twageos Point Leuchtturm bis Whalpa Taing auf Bressay begrenzt wird
Lerwick	Im Sommer: Innerhalb des Gebiets, das nach Norden durch eine Linie von Brim Ness bis zur Nordostecke des Inner Score und nach Süden durch eine Linie vom Südende des Ness of Sound bis Kirkabisterness begrenzt wird

Kirkwall	Zwischen Kirkwall und Rousay nicht östlich einer Linie zwischen Point of Graand (Egilsay) und Galt Ness (Shapinsay) oder zwischen Head of Work (Festland) durch Helliars Holm Leuchtturm bis zur Küste von Shapinsay; nicht nordwestlich der Südostspitze von Eynhallow Island, nicht seewärts und jenseits einer Linie zwischen der Küste von Rousay bei 59° 10,5' N 002° 57,1' W und der Küste von Egilsay bei 59° 10' N 002° 56,4' W
Stromness	Bis Scapa, aber nicht außerhalb Scapa Flow
Scapa Flow	Innerhalb eines Gebiets, das begrenzt wird von Linien von Point of Cletts auf der Insel Hoy bis zum Triangulationspunkt Thomson's Hill auf der Insel Fara und von dort nach Gibraltar Pier auf der Insel Flotta; von St Vincent Pier auf der Insel Flotta zum westlichsten Punkt von Calf of Flotta; vom östlichsten Punkt von Calf of Flotta bis Needle Point auf der Insel South Ronaldsay und vom Ness on Mainland bis Point of Oxan Leuchtturm auf der Insel Graemsay und von dort bis Bu Point auf der Insel Hoy; und seewärts der Gewässer der Zone 2
Balnakiel Bay	Zwischen Eilean Dubh und A'Chleit
Cromarty Firth	Bis zu einer Linie von North Sutor bis zum Wellenbrecher von Nairn und seewärts der Gewässer der Zone 2
Inverness	Bis zu einer Linie von North Sutor bis zum Wellenbrecher von Nairn und seewärts der Gewässer der Zone 2
Fluss Tay — Dundee	Bis zu einer Linie von Broughty Castle bis Tayport und seewärts der Gewässer der Zone 2
Firth of Forth und Fluss Forth	Bis zu einer Linie von Kirkcaldy bis Fluss Portobello und seewärts der Gewässer der Zone 2
Solway Firth	Bis zu einer Linie von Southernness Point bis Silloth
Loch Ryan	Bis zu einer Linie von Finnart's Point bis Milleur Point und seewärts der Gewässer der Zone 2
The Clyde	Äußere Grenze: Eine Linie von Skipness bis zu einer Position eine Meile südlich Garroch Head, von dort bis Farland Head Innere Grenze im Winter: Eine Linie von Cloch Leuchtturm bis Dunoon Pier Innere Grenze im Sommer: Eine Linie von Bogany Point, Isle of Bute bis Skelmorlie Castle und eine Linie von Ardnamont Point bis zur Südspitze Ettrick Bay innerhalb der Kyles of Bute Anmerkung: Die angegebene innere Grenze im Sommer wird vom 5. Juni bis 5. September (jeweils einschließlich) erweitert durch eine Linie von einem Punkt zwei Meilen vor der Küste von Ayrshire bei Skelmorlie Castle bis Tomont End, Cumbrae, und eine Linie von Portachur Point, Cumbrae bis Inner Brigurd Point, Ayrshire

Oban	Innerhalb eines Gebiets, das im Norden durch eine Linie von Dunollie Point Leuchtfeuer bis Ard na Chruidh und im Süden durch eine Linie von Rudha Seanach bis Ard na Cuile begrenzt wird
Kyle of Lochalsh	Durch Loch Alsh bis Kopf von Loch Duich
Loch Gairloch	Im Winter: Keine Im Sommer: Südlich einer Linie nach Osten von Rubha na Moine bis Eilan Horrisdale und von dort bis Rubha nan Eanntag
NORDIRLAND	
Belfast Lough	Im Winter: Keine Im Sommer: Bis zu einer Linie von Carrickfergus bis Bangor und seewärts der Gewässer der Zone 2
Loch Neagh	In einem Abstand von mehr als 2 Meilen vom Ufer
OSTKÜSTE ENGLAND	
Fluss Humber	Im Winter: Bis zu einer Linie von New Holland bis Paull Im Sommer: Bis zu einer Linie von Cleethorpes Pier bis Patrington Church und seewärts der Gewässer der Zone 2
WALES UND WESTKÜSTE ENGLAND	
Fluss Severn	Im Winter: Bis zu einer Linie von Blacknore Point bis Caldicot Pill, Portskewett Im Sommer: Bis zu einer Linie von Barry Dock Pier bis Steepholm und von dort bis Brean Down und seewärts der Gewässer der Zone 2
Fluss Wye	Im Winter: Bis zu einer Linie von Blacknore Point bis Caldicot Pill, Portskewett Im Sommer: Bis zu einer Linie von Barry Dock Pier bis Steepholm und von dort bis Brean Down und seewärts der Gewässer der Zone 2
Newport	Im Winter: Keine Im Sommer: Bis zu einer Linie von Barry Dock Pier bis Steepholm und von dort bis Brean Down und seewärts der Gewässer der Zone 2

Cardiff	Im Winter: Keine Im Sommer: Bis zu einer Linie von Barry Dock Pier bis Steepholm und von dort bis Brean Down und seewärts der Gewässer der Zone 2
Barry	Im Winter: Keine Im Sommer: Bis zu einer Linie von Barry Dock Pier bis Steepholm und von dort bis Brean Down und seewärts der Gewässer der Zone 2
Swansea	Innerhalb einer Linie, die die seewärtigen Enden der Wellenbrecher verbindet
Menai Straits	Innerhalb der Menai Straits ab der Verbindungslinie zwischen Llanddwyn Island Leuchtturm bis Dinas Dinlleu und Verbindungslinien zwischen dem Süden von Puffin Island bis Trwyn DuPoint und dem Bahnhof von Llanfairfechan und seewärts der Gewässer der Zone 2
Fluss Dee	Im Winter: Bis zu einer Linie von Hilbre Point bis Point of Air Im Sommer: Bis zu einer Linie von Formby Point bis Point of Air und seewärts der Gewässer der Zone 2
Fluss Mersey	Im Winter: Keine Im Sommer: Bis zu einer Linie von Formby Point bis Point of Air und seewärts der Gewässer der Zone 2
Preston und Southport	Bis zu einer Linie von Southport bis Blackpool innerhalb der Ufer und seewärts der Gewässer der Zone 2
Fleetwood	Im Winter: Keine Im Sommer: Bis zu einer Linie von Rossal Point bis Humphrey Head und seewärts der Gewässer der Zone 2
Fluss Lune	Im Winter: Keine Im Sommer: Bis zu einer Linie von Rossal Point bis Humphrey Head und seewärts der Gewässer der Zone 2

Heysham	Im Winter: Keine Im Sommer: Bis zu einer Linie von Rossal Point bis Humphrey Head
Morecambe	Im Winter: Keine Im Sommer: Bis zu einer Linie von Rossal Point bis Humphrey Head
Workington	Bis zu einer Linie von Southernness Point bis Silloth und seewärts der Gewässer der Zone 2
SÜDENGAND	
Fluss Colne, Colchester	Im Winter: Bis zu einer Linie von Colne Point bis Whitstable Im Sommer: Bis zu einer Linie von Clacton Pier bis Reculvers
Fluss Blackwater	Im Winter: Bis zu einer Linie von Colne Point bis Whitstable Im Sommer: Bis zu einer Linie von Clacton Pier bis Reculvers und seewärts der Gewässer der Zone 2
Fluss Crouch und Fluss Roach	Im Winter: Bis zu einer Linie von Colne Point bis Whitstable Im Sommer: Bis zu einer Linie von Clacton Pier bis Reculvers und seewärts der Gewässer der Zone 2
Themse und Nebenflüsse	Im Winter: Bis zu einer Linie von Colne Point bis Whitstable Im Sommer: Bis zu einer Linie von Clacton Pier bis Reculvers und seewärts der Gewässer der Zone 2
Fluss Medway und The Swale	Im Winter: Bis zu einer Linie von Colne Point bis Whitstable Im Sommer: Bis zu einer Linie von Clacton Pier bis Reculvers und seewärts der Gewässer der Zone 2
Chichester	Innerhalb der Isle of Wight in einem Gebiet, das durch Verbindungslinien zwischen dem Kirchturm von West Wittering und Trinity Church in Bembridge nach Osten und zwischen The Needles und Hurst Point nach Westen begrenzt wird, und seewärts der Gewässer der Zone 2

Langstone Hafen	Innerhalb der Isle of Wight in einem Gebiet, das durch Verbindungslinien zwischen dem Kirchturm von West Wittering und Trinity Church in Bembridge nach Osten und zwischen The Needles und Hurst Point nach Westen begrenzt wird, und seewärts der Gewässer der Zone 2
Portsmouth	Innerhalb der Isle of Wight in einem Gebiet, das durch Verbindungslinien zwischen dem Kirchturm von West Wittering und Trinity Church in Bembridge nach Osten und zwischen The Needles und Hurst Point nach Westen begrenzt wird, und seewärts der Gewässer der Zone 2
Bembridge, Isle of Wight	Innerhalb der Isle of Wight in einem Gebiet, das durch Verbindungslinien zwischen dem Kirchturm von West Wittering und Trinity Church in Bembridge nach Osten und zwischen The Needles und Hurst Point nach Westen begrenzt wird, und seewärts der Gewässer der Zone 2
Cowes, Isle of Wight	Innerhalb der Isle of Wight in einem Gebiet, das durch Verbindungslinien zwischen dem Kirchturm von West Wittering und Trinity Church in Bembridge nach Osten und zwischen The Needles und Hurst Point nach Westen begrenzt wird, und seewärts der Gewässer der Zone 2
Southampton	Innerhalb der Isle of Wight in einem Gebiet, das durch Verbindungslinien zwischen dem Kirchturm von West Wittering und Trinity Church in Bembridge nach Osten und zwischen The Needles und Hurst Point nach Westen begrenzt wird, und seewärts der Gewässer der Zone 2
Beaulieu River	Innerhalb der Isle of Wight in einem Gebiet, das durch Verbindungslinien zwischen dem Kirchturm von West Wittering und Trinity Church in Bembridge nach Osten und zwischen The Needles und Hurst Point nach Westen begrenzt wird, und seewärts der Gewässer der Zone 2
Keyhaven Lake	Innerhalb der Isle of Wight in einem Gebiet, das durch Verbindungslinien zwischen dem Kirchturm von West Wittering und Trinity Church in Bembridge nach Osten und zwischen The Needles und Hurst Point nach Westen begrenzt wird, und seewärts der Gewässer der Zone 2
Weymouth	Innerhalb Portland Harbour und zwischen dem Fluss Wey und Portland Harbour
Plymouth	Bis zu einer Linie von Cawsand bis Breakwater und Staddon und seewärts der Gewässer der Zone 2
Falmouth	Im Winter: Bis zu einer Linie von St. Anthony Head bis Rosemullion Im Sommer: Bis zu einer Linie von St. Anthony Head bis Nare Point und seewärts der Gewässer der Zone 2
Fluss Camel	Bis zu einer Linie von Stepper Point bis Trebetherick Point und seewärts der Gewässer der Zone 2
Bridgewater	Innerhalb der Bar und seewärts der Gewässer der Zone 2

Fluss Avon (Avon)	Im Winter: Bis zu einer Linie von Blacknore Point bis Caldicot Pill, Porstkewett Im Sommer: Bis zu einer Linie von Barry Pier bis Steepholm und von dort bis Brean Down und seewärts der Gewässer der Zone 2
Zone 2	
<i>Tschechische Republik</i>	
Stausee Lipno	
<i>Deutschland</i>	
Ems	Von der bei der Hafeneinfahrt nach Papenburg über die Ems gehenden Verbindungslinie zwischen dem ehemaligen Diemer Schöpfwerk und dem Deichdurchlass bei Halte bis zur Verbindungslinie zwischen dem ehemaligen Leuchtturm Greetsiel und der Westmole der Hafeneinfahrt des Eemshavens
Jade	Binnenwärts der Verbindungslinie zwischen dem ehemaligen Quermarkenfeuer Schillig und dem Kirchturm Langwarden
Weser	Von der Nordwestkante der Eisenbahnbrücke in Bremen bis zur Verbindungslinie zwischen den Kirchtürmen Langwarden und Cappel mit den Nebenarmen Westergate, Rekuemer Loch, Rechter Nebenarm und Schweiburg
Elbe mit Bütztflether Süderelbe (von km 0,69 bis zur Mündung in die Elbe) Ruthenstrom (von km 3,75 bis zur Mündung in die Elbe) Wischhafener Süderelbe (von km 8,03 bis zur Mündung in die Elbe)	Von der unteren Grenze des Hamburger Hafens bis zur Verbindungslinie zwischen der Kugelbake bei Döse und der westlichen Kante des Deiches des Friedrichskoogs (Dieksand) mit den Nebelben sowie die Nebenflüsse Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau und Stör (jeweils von der Mündung bis zum Sperrwerk)
Meldorfer Bucht	Binnenwärts der Verbindungslinie von der westlichen Kante des Deiches des Friedrichskoogs (Dieksand) zum Westmolenkopf Büsum
Eider	Von der Einmündung des Gieselaukanals (km 22,64) bis zur Verbindungslinie zwischen der Mitte der Burg (Tränke) und dem Kirchturm von Vollerwiek
Gieselaukanal	Von der Mündung in die Eider bis zur Mündung in den Nord-Ostsee-Kanal
Flensburger Förde	Binnenwärts der Verbindungslinie zwischen dem Kegnäs-Leuchtturm und Birknack und nördlich der deutsch-dänischen Grenze in der Flensburger Förde
Schlei	Binnenwärts der Verbindungslinie der Molenköpfe Schleimünde
Eckernförder Bucht	Binnenwärts der Verbindungslinie von Boknis-Eck zur Nordostspitze des Festlandes bei Dänisch Nienhof
Kieler Förde	Binnenwärts der Verbindungslinie zwischen dem Leuchtturm Bülk und dem Marine-Ehrenmal Laboe

Nord-Ostsee-Kanal einschließlich Audorfer See und Schirnauer See	Von der Verbindungslinie zwischen den Molenköpfen in Brunsbüttel bis zu der Verbindungslinie zwischen den Einfahrtsfeuern in Kiel-Holtenau mit Obereidersee mit Enge, Audorfer See, Borgstedter See mit Enge, Schirnauer See, Flemhuder See und Achterwehrrer Schifffahrtskanal
Trave	Von der Nordwestkante der Eisenbahnbrücke in Lübeck mit der Pötenitzer Wiek und dem Dassower See bis zu der Verbindungslinie der Köpfe der Süderinnenmole und Norderaußenmole in Travemünde
Leda	Von der Einfahrt in den Vorhafen der Seeschleuse von Leer bis zur Mündung in die Ems
Hunte	Vom Hafen Oldenburg und von 140 m unterhalb der Amalienbrücke in Oldenburg bis zur Mündung in die Weser
Lesum	Vom Zusammenfluss von Hamme und Wümme (km 0,00) bis zur Mündung in die Weser
Este	Vom Unterwasser der Schleuse Buxtehude (km 0,25) bis zur Mündung in die Elbe
Lühe	Vom Unterwasser der Au-Mühle in Horneburg (km 0,00) bis zur Mündung in die Elbe
Schwinge	Von der Nordkante der Salztorschleuse in Stade bis zur Mündung in die Elbe
Oste	Ab 210 m oberhalb der Achse der Straßenbrücke über das Oste-Sperrwerk (km 69,360) bis zur Mündung in die Elbe
Pinnau	Von der Südwestkante der Eisenbahnbrücke in Pinneberg bis zur Mündung in die Elbe
Krückau	Von der Südwestkante der im Verlauf der Straße Wedenkamp liegenden Straßenbrücke in Elmshorn bis zur Mündung in die Elbe
Stör	Vom Pegel Rensing bis zu Mündung in die Elbe
Freiburger Hafenpriel	Von der Ostkante der Deichschleuse in Freiburg an der Elbe bis zur Mündung in die Elbe
Wismarbucht, Kirchsee, Breitling, Salzhaff und Wismarer Hafengebiet	Seewärts begrenzt durch die Verbindungslinien zwischen Hohen Wieschendorf Huk und dem Leuchtfeuer Timmendorf sowie zwischen dem Leuchtfeuer Gollwitz auf der Insel Poel und der Südspitze der Halbinsel Wustrow
Warnow mit Breitling und Nebenarmen	Unterhalb des Mühlendamms von der Nordkante der Geinitzbrücke in Rostock, seewärts begrenzt durch die Verbindungslinie zwischen den nördlichen Punkten der West- und Ostmole in Warnemünde
Gewässer, die vom Festland und den Halbinseln Darß und Zingst sowie den Inseln Hiddensee und Rügen eingeschlossen sind (einschließlich Stralsunder Hafengebiet)	Seewärts begrenzt zwischen Halbinsel Zingst und Insel Bock: durch das Breitenparallel 54° 26' 42' Nord Insel Bock und Insel Hiddensee: durch die Verbindungslinie von der Nordspitze der Insel Bock zur Südspitze der Insel Hiddensee Insel Hiddensee und Insel Rügen (Bug): durch die Verbindungslinie von der Südostspitze Neubessin zum Buger Haken

Kleiner Jasmunder Bodden	
Greifswalder Bodden	Seewärts begrenzt durch die Verbindungslinie von der Ostspitze Thiessower Haken (Südpärd) über die Ostspitze Insel Ruden zur Nordspitze Insel Usedom (54° 10' 37' Nord, 13° 47' 51' Ost)
Ryck	Östlich der Steinbecker Brücke in Greifswald bis zur Verbindungslinie der Molenköpfe
Gewässer, die vom Festland und der Insel Usedom eingeschlossen sind (Peenestrom einschließlich Wolgaster Hafengebiet, Achterwasser, Oderhaff)	Östlich begrenzt durch die Grenze zur Republik Polen im Stettiner Haff
Uecker	Von der Südwestkante der Straßenbrücke in Ueckermünde bis zur Verbindungslinie der Molenköpfe

Anmerkung: Für Schiffe, die in einem anderen Staat beheimatet sind, ist Artikel 32 des Ems-Dollart-Vertrags vom 8. April 1960 (BGBl. 1963 II, S. 602) Rechnung zu tragen.

Frankreich

Gironde von Kilometerpunkt (KP) 48,50 an der stromabwärts gelegenen Spitze der Ile de Patiras bis zur Meeresgrenze, definiert durch die Verbindungslinie zwischen Pointe de Grave und Pointe de Suzac

Loire von Cordemais (KP 25) bis zur Meeresgrenze, definiert durch die Verbindungslinie zwischen Pointe de Mindin und Pointe de Penhoët

Seine vom Canal de Tancarville bis zur Meeresgrenze, definiert durch die Verbindungslinie zwischen Cap du Hode auf dem rechten Ufer und dem Punkt, an dem der geplante Deich unterhalb von Berville auf die Küste trifft, auf dem linken Ufer

Vilaine vom Arzal-Staudamm bis zur Meeresgrenze, definiert durch die Verbindungslinie zwischen Pointe du Scal und Pointe du Moustoir

Genfer See

Ungarn

Balaton-See

Niederlande

Dollart

Ems

Wattenmeer: einschließlich der Verbindungen zur Nordsee

IJsselmeer: einschließlich Markermeer und IJmeer, aber ohne Gouwzee

Nieuwe Waterweg und Scheur

Calandkanaal westlich des Benelux-Hafens

Hollands Diep

Breeddiep, Beerkanaal und die daran angebundenen Häfen

Haringvliet und Vuile Gat: einschließlich der Wasserstraßen zwischen Goeree-Overflakkee einerseits und Voorne-Putten und Hoeksche Waard andererseits

Hellegat

Volkerak

Krammer

Grevelingenmeer und Brouwershavensche Gat: einschließlich aller Binnenwasserstraßen zwischen Schouwen-Duiveland und Goeree-Overflakkee

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Osterschelde und Roompot: einschließlich der Binnenwasserstraßen zwischen Walcheren, Noord-Beveland und Zuid-Beveland einerseits und Schouwen-Duiveland und Tholen andererseits, mit Ausnahme des Rhein-Schelde-Kanals

Schelde und Westerschelde und Mündungsgebiet: einschließlich der Binnenwasserstraßen zwischen Zeeuwsch-Vlaanderen einerseits und Walcheren und Zuid-Beveland andererseits, mit Ausnahme des Rhein-Schelde-Kanals

Polen

Zalew Szczeciński (Stettiner Haff)

Zalew Kamieński (Camminer Haff)

Zalew Wislany (Frisches Haff)

Zatoka Pucka (Putziger Wiek)

Włocławski-Reservoir

Śniardwy-See

Niegocin-See

Mamry-See

Schweden

Göta älv, östlich begrenzt durch die Göta-älv-Brücke und westlich begrenzt durch die Älvsborg-Brücke

Vereinigtes Königreich

SCHOTTLAND	
Scapa Flow	Innerhalb eines wie folgt begrenzten Gebiets: Linie von Whartha auf der Insel Flotta bis Martello Tower auf South Walls, von Point Cletts auf der Insel Hoy bis zum Triangulationspunkt von Thomson's Hill auf der Insel Fara und von dort bis Gibraltar Pier auf der Insel Flotta
Kyle of Durness	Südlich von Eilean Dubh

Cromarty Firth	Bis zu einer Linie zwischen North Sutor und South Sutor
Inverness	Bis zu einer Linie zwischen Fort George bis Chanonry Point
Findhorn Bay	Innerhalb des Spit
Aberdeen	Bis zu einer Linie von der Südmole bis Abercromby Mole
Montrose Basin	Westlich einer Linie, die von Norden nach Süden über die Hafeneinfahrt beim Leuchtturm Scurdie Ness führt
Fluss Tay — Dundee	Bis zu einer Linie vom Tidenbassin (Fischdock), Dundee bis Craig Head, East Newport
Firth of Forth und Fluss Forth	Innerhalb des Firth of Forth, aber nicht östlich der Forth-Eisenbahnbrücke
Dumfries	Bis zu einer Linie von Airds Point bis Scar Point
Loch Ryan	Bis zu einer Linie von Cairn Point bis Kircolm Point
Ayr Hafen	Innerhalb der Bar
The Clyde	Oberhalb Gewässer der Zone 1
Kyles of Bute	Zwischen Colintrave und Rhubodach
Campbeltown Hafen	Bis zu einer Linie von Macringan's Point bis Ottercharach Point
Loch Etive	Innerhalb Loch Etive oberhalb Falls of Lora
Loch Leven	Oberhalb der Brücke bei Ballachulish
Loch Linnhe	Nördlich Leuchtturm Corran Point
Loch Eil	Gesamter Loch
Caledonian Canal	Loch Lochy, Loch Oich und Loch Ness
Kyle of Lochalsh	Innerhalb Kyle Akin, nicht westlich des Leuchtturms Eilean Ban oder östlich von Eileanan Dubha
Loch Carron	Zwischen Stromemore und Strome Ferry
Loch Broom, Ullapool	Bis zu einer Linie vom Leuchtturm Ullapool Point bis Aultnaharrie
Kylesku	Quer über den Loch Cairnbawn im Gebiet zwischen dem östlichsten Punkt von Garbh Eilean und dem westlichsten Punkt von Eilean na Rainich
Stornoway Hafen	Bis zu einer Linie von Arnish Point bis Leuchtturm Sandwick Bay, Nordwestseite

The Sound of Scalpay	Nicht östlich von Berry Cove (Scalpay) und nicht westlich von Croc a Loin (Harris)
North Harbour, Scalpay und Tarbert Hafen	Innerhalb einer Meile ab der Küste der Insel Harris
Loch Awe	Gesamter Loch
Loch Katrine	Gesamter Loch
Loch Lomond	Gesamter Loch
Loch Tay	Gesamter Loch
Loch Loyal	Gesamter Loch
Loch Hope	Gesamter Loch
Loch Shin	Gesamter Loch
Loch Assynt	Gesamter Loch
Loch Glascarnoch	Gesamter Loch
Loch Fannich	Gesamter Loch
Loch Maree	Gesamter Loch
Loch Gairloch	Gesamter Loch
Loch Monar	Gesamter Loch
Loch Mullardach	Gesamter Loch
Loch Cluanie	Gesamter Loch
Loch Loyne	Gesamter Loch
Loch Garry	Gesamter Loch
Loch Quoich	Gesamter Loch
Loch Arkaig	Gesamter Loch
Loch Morar	Gesamter Loch
Loch Shiel	Gesamter Loch
Loch Earn	Gesamter Loch
Loch Rannoch	Gesamter Loch

Loch Tummel	Gesamter Loch
Loch Ericht	Gesamter Loch
Loch Fionn	Gesamter Loch
Loch Glass	Gesamter Loch
Loch Rimsdale/nan Clar	Gesamter Loch
NORDIRLAND	
Strangford Lough	Bis zu einer Linie von Cloghy Point bis Dogtail Point
Belfast Lough	Bis zu einer Linie von Holywood bis Macedon Point
Larne	Bis zu einer Linie von Larne Pier bis zur Fährmole auf der Insel Magee
River Bann	Vom seewärtigen Ende des Wellenbrechers bis zur Brücke von Toome
Lough Erne	Oberer und unterer Lough Erne
Lough Neagh	Innerhalb von zwei Meilen von der Küste
OSTKÜSTE ENGLAND	
Berwick	Innerhalb der Wellenbrecher
Warkworth	Innerhalb der Wellenbrecher
Blyth	Innerhalb der äußeren Molenköpfe
Fluss Tyne	Dunston Staithes bis zu den Tyne-Molenköpfen
Fluss Wear	Fatfield bis zu den Sunderland Molenköpfen
Seaham	Innerhalb der Wellenbrecher
Hartlepool	Bis zu einer Linie von Middleton Jetty bis zum alten Molenkopf Bis zu einer Linie vom nördlichen bis zum südlichen Molenkopf
Fluss Tees	Bis zu einer Linie nach Westen von Government Jetty bis Tees-Sperrwerk
Whitby	Innerhalb der Molenköpfe von Whitby
Fluss Humber	Bis zu einer Linie von North Ferriby bis South Ferriby
Grimsby Dock	Bis zu einer Linie von der West Pier des Tidenbassins bis zur East Pier der Fish Docks, Nordkai

Boston	Innerhalb des New Cut
Dutch River	Gesamter Kanal
Fluss Hull	Beverley Beck bis Fluss Humber
Kielder Water	Gesamter See
Fluss Ouse	Unterhalb Schleuse Naburn
Fluss Trent	Unterhalb Schleuse Cromwell
Fluss Wharfe	Vom Zusammenfluss mit dem Fluss Ouse bis Tadcaster-Brücke
Scarborough	Innerhalb der Molenköpfe von Scarborough
WALES UND WESTKÜSTE ENGLAND	
Fluss Severn	Nördlich einer Linie nach Westen von Sharpness Point (51° 43,4' N) bis Llanthony und Maisemore Weirs und seewärts der Gewässer der Zone 3
Fluss Wye	Bei Chepstow, nördlich der Breite 51° 38,0' N bis Monmouth
Newport	Nördlich der bei Fifoots Points kreuzenden Elektrizitätsüberleitung
Cardiff	Bis zu einer Linie von South Jetty bis Penarth Head und eingeschlossene Gewässer westlich Cardiff Bay Sperrwerk
Barry	Innerhalb einer Linie, die die seewärtigen Enden der Wellenbrecher verbindet
Port Talbot	Innerhalb einer Linie, die die seewärtigen Enden der Wellenbrecher auf dem Fluss Afran außerhalb der eingeschlossenen Docks verbindet
Neath	Bis zu einer Linie nach Norden vom seewärtigen Ende der Baglan Bay Tankermole (51° 37,2' N, 3° 50,5' W).
Llanelli und Burry Port	Innerhalb eines Gebiets mit einer Begrenzungslinie von Burry Port Western Pier bis Whi- teford Point
Milford Haven	Bis zu einer Linie von South Hook Point bis Thorn Point
Fishguard	Bis zu einer Linie, die die seewärtigen Enden der nördlichen und östlichen Wellenbrecher verbindet
Cardigan	Innerhalb der Narrows bei Pen-Yr-Ergyd
Aberystwyth	Bis zu einer Linie, die die seewärtigen Enden der Wellenbrecher verbindet

Aberdyfi	Bis zu einer Linie vom Bahnhof von Aberdyfi bis Bake Twyni Bach
Barmouth	Bis zu einer Linie vom Bahnhof von Barmouth bis Penrhyn Point
Portmadoc	Bis zu einer Linie von Harlech Point bis Graig Ddu
Holyhead	Innerhalb eines Gebiets, das durch den Hauptwellenbrecher und eine Linie zwischen dem Wellenbrecherkopf und Brynglas Point, Towyn Bay, begrenzt wird
Menai Straits	Innerhalb der Menai Straits zwischen einer Linie von Aber Menai Point bis Belan Point und einer Linie zwischen Beaumaris Pier bis Pen-y-Coed Point
Conway	Bis zu einer Linie von Mussel Hill bis Tremlyd Point
Llandudno	Innerhalb des Wellenbrechers
Rhyl	Innerhalb des Wellenbrechers
Fluss Dee	Oberhalb Connah's Quay bis Wasserschöpfwerk Barrelwell Hill
Fluss Mersey	Bis zu einer Linie zwischen Rock-Leuchtturm und North West Seaforth Dock, aber ausschließlich anderer Docks
Preston und Southport	Bis zu einer Linie von Lytham bis Southport und innerhalb Preston Docks
Fleetwood	Bis zu einer Linie von Low Light bis Knott
Fluss Lune	Bis zu einer Linie von Sunderland Point bis Chapel Hill bis einschließlich Glasson Dock
Barrow	Bis zu einer Linie von Haws Point, Isle of Walney bis Roa Island Slipway
Whitehaven	Innerhalb des Wellenbrechers
Workington	Innerhalb des Wellenbrechers
Maryport	Innerhalb des Wellenbrechers
Carlisle	Bis zu einer Linie von Point Carlisle bis Torduff
Coniston Water	Gesamter See
Derwentwater	Gesamter See
Ullswater	Gesamter See
Windermere	Gesamter See

SÜDENGAND	
Blakeney und Morston Hafen und Einfahrten	Östlich einer Linie, die von Blakeney Point nach Süden zur Einfahrt in den Fluss Stiffkey verläuft
Fluss Orwell und Fluss Stour	Fluss Orwell bis zu einer Linie vom Wellenbrecher Blackmanshead bis Landguard Point und seewärts der Gewässer der Zone 3
Fluss Blackwater	Alle Wasserstraßen bis zu einer Linie von der südwestlichen Spitze der Insel Mersea bis Sales Point
Fluss Crouch und Fluss Roach	Fluss Crouch bis zu einer Linie von Holliwell Point bis Foulness Point, einschließlich Fluss Roach
Themse und Nebenflüsse	Themse oberhalb einer Linie von Norden nach Süden durch die östliche Spitze der Denton Wharf Pier, Gravesend bis Schleuse Teddington
Fluss Medway und The Swale	Fluss Medway ab einer Linie zwischen Garrison Point und Grain Tower bis Allington Lock; und The Swale von Whitstable bis Fluss Medway
Fluss Stour (Kent)	Fluss Stour oberhalb der Mündung bis zur Landestelle bei Flagstaff Reach
Dover Hafen	Innerhalb der Linien zwischen der östlichen und der westlichen Hafeneinfahrt
Fluss Rother	Fluss Rother oberhalb der Tidensignalstation bei Camber bis zum Scots Float Sluice und der Einfahrtsschleuse auf dem Fluss Brede
Fluss Adur und Southwick Canal	Bis zu einer Linie quer über die Hafeneinfahrt Shoreham bis Schleuse Southwick Canal und westlich Tarmac Wharf
Fluss Arun	Fluss Arun oberhalb Littlehampton Pier bis Littlehampton Marina
Fluss Ouse (Sussex) Newhaven	Fluss Ouse ab einer Linie von den Hafeneinfahrtmolen Newhaven bis Nordende Nordkai
Brighton	Brighton Marina Außenhafen bis zu einer Linie vom Südende West Quay bis Nordende South Quay
Chichester	Bis zu einer Linie zwischen Eastoke Point und dem Kirchturm von West Wittering und seewärts der Gewässer der Zone 3
Langstone Hafen	Bis zu einer Linie zwischen Eastney Point und Gunner Point
Portsmouth	Bis zu einer Linie quer über die Hafeneinfahrt von Port Blockhouse bis zum Round Tower
Bembridge, Isle of Wight	Innerhalb Brading Hafen
Cowes, Isle of Wight	Fluss Medina bis zu einer Linie vom Molenleuchtfeuer auf dem Ostufer zum Leuchtfeuerhaus auf dem Westufer

Southampton	Bis zu einer Linie von Calshot Castle bis Hook Bake
Beaulieu River	Innerhalb Beaulieu River nicht östlich einer Nord-Süd-Linie durch Inchmery House
Keyhaven Lake	Bis zu einer Linie nach Norden vom unteren Leuchtturm Hurst Point bis Keyhaven Marshes
Christchurch	The Run
Poole	Bis zur Linie der Chain-Fähre zwischen Sandbanks und South Haven Point
Exeter	Bis zu einer Ost-West-Linie von Warren Point bis zur Inland-Seenotstation gegenüber Checkstone Ledge
Teignmouth	Innerhalb des Hafens
Fluss Dart	Bis zu einer Linie von Kettle Point bis Battery Point
Fluss Salcombe	Bis zu einer Linie von Splat Point bis Limebury Point
Plymouth	Bis zu einer Linie von Mount Batten Pier bis Raveness Point über Drake's Island; Fluss Yealm bis zu einer Linie von Warren Point bis Misery Point
Fowey	Innerhalb des Hafens
Falmouth	Bis zu einer Linie von St. Anthony Head bis Pendennis Point
Fluss Camel	Bis zu einer Linie von Gun Point bis Brea Hill
Fluss Taw und Fluss Torridge	Bis zu einer Linie rechtweisend 200° vom Leuchtturm Crow Point bis zum Ufer bei Skern Point
Bridgewater	Südlich einer Linie nach Osten von Stert Point (51° 13,0' N)
Fluss Avon (Avon)	Bis zu einer Linie von Avonmouth Pier bis Wharf Point und Netham Dam

KAPITEL 2

Zone 3*Belgien*

Seeschelde: von der Antwerpener Reede flussabwärts

Bulgarien

Donau: von km 845,650 bis km 374,100

Tschechische Republik

Stauseen: Brněnská (Kníničky), Jesenice, Nechanice, Orlík, Rozkoš, Slapy, Těrlicko, Žermanice und Nové Mlýny III

Sandbaggerseen: Ostrožná Nová Ves und Tovačov

Deutschland

Donau	Von Kelheim (km 2 414,72) bis zur deutsch-österreichischen Grenze bei Jochenstein
Rhein mit Lampertheimer Altrhein (von km 4,75 bis zum Rhein), Altrhein Stockstadt-Erfelden (von km 9,80 bis zum Rhein)	Von der deutsch-schweizerischen Grenze bis zur deutsch-niederländischen Grenze
Elbe (Norderelbe) einschließlich Süderelbe und Köhlbrand	Von der Einmündung des Elbeseitenkanals bis zur unteren Grenze des Hamburger Hafens
Müritz	

Frankreich

Adour vom Bec du Gave bis zum Meer

Aulne von der Schleuse in Châteaulin bis zur Meeresgrenze, definiert durch die Passage de Rosnoën

Blavet von Pontivy bis zur Brücke „Pont du Bonhomme“

Canal de Calais

Charente von der Brücke in Tonnay-Charente bis zur Meeresgrenze, definiert durch die Verbindungslinie zwischen der Mitte des linksufrigen Leuchtfuers stromabwärts und der Mitte des Fort-la-Pointe

Dordogne vom Zusammenfluss mit der Lidoire bis zum Bec d'Ambès

Garonne von der Brücke in Castets-en-Dorthe bis zum Bec d'Ambès

Gironde vom Bec d'Ambès bis zur quer laufenden Linie bei KP 48,50 durch die stromabwärts gelegene Spitze der Ile de Patiras

Hérault vom Hafen von Bessan bis zum Meer auf Höhe des oberen Vorstrands

Isle vom Zusammenfluss mit der Dronne bis zum Zusammenfluss mit der Dordogne

Loire vom Zusammenfluss mit der Maine bis Cordemais (KP 25)

Marne von der Brücke in Bonneuil (KP 169 bis 900) und der Schleuse in St. Maur bis zum Zusammenfluss mit der Seine

Rhein

Nive vom Häitze-Wehr in Ustaritz bis zum Zusammenfluss mit dem Adour

Oise von der Schleuse in Janville bis zum Zusammenfluss mit der Seine

Orb von Sérignan bis zum Meer auf Höhe des oberen Vorstrands

Rhône von der Schweizer Grenze bis zum Meer, mit Ausnahme der Petit Rhône

Saône von der Brücke „Pont de Bourgogne“ in Chalon-sur-Saône bis zum Zusammenfluss mit der Rhône

Seine von der Schleuse in Nogent-sur-Seine bis zum Beginn des Canal de Tancarville

Sèvre Niortaise von der Schleuse in Marans an der Meeresgrenze gegenüber dem Wachhaus bis zur Mündung

Somme von unterhalb der Brücke „Pont de la Portelette“ in Abbeville bis zum Viadukt der Bahnstrecke von Noyelles nach Saint-Valéry-sur-Somme

Vilaine von Redon (KP 89,345) bis zum Arzal-Staudamm

Lac d'Amance

Lac d'Annecy

Lac de Biscarosse

Lac de Bourget

Lac de Carcans

Lac de Cazaux

Lac du Der-Chantecoq

Lac de Guerlédan

Lac de Hourtin

Lac de Lacanau

Lac d'Orient

Lac de Pareloup

Lac de Parentis

Lac de Sanguinet

Lac de Serre-Ponçon

Lac du Temple

Kroatien

Donau: von km 1 295 + 500 bis km 1 433 + 100

Fluss Drava: von km 0 bis km 198 + 600

Fluss Sava: von km 210 + 800 bis km 594 + 000

Fluss Kupa: von km 0 bis km 5 + 900

Fluss Una: von km 0 bis km 15

Ungarn

Donau: von km 1 812 bis km 1 433

Donau Moson: von km 14 bis km 0

Donau Szentendre: von km 32 bis km 0

Donau Ráckeve: von km 58 bis km 0

Fluss Tisza: von km 685 bis km 160

Fluss Dráva: von km 198 bis km 70

Fluss Bodrog: von km 51 bis km 0

Fluss Kettős-Körös: von km 23 bis km 0

Fluss Hármas-Körös: von km 91 bis km 0

Sió-Kanal: von km 23 bis km 0

*Velence-See**Fertő-See**Niederlande**Rhein*

Sneekerveer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Sloterveer, Tjeukerveer, Beulakkerwilde, Belterwilde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwarterveer, Veluwemeer, Eemmeer, Alkmaardeer, Gouwzee, Buiten IJ, Afsloten IJ, Noordzeekanaal, Hafen von IJmuiden, Hafengebiet Rotterdam, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordtsche Kil, Boven Merwede, Waal, Bijlandsch Kanaal, Boven Rijn, Pannersdensch Kanaal, Geldersche IJssel, Neder Rijn, Lek, Amsterdam-Rhein-Kanal, Veerse Meer, Rhein-Schelde-Kanal von der Landesgrenze bis zur Einmündung in den Volkerak, Amer, Bergsche Maas, die Maas abwärts von Venlo, Gooimeer, Europort, Calandkanaal (östlich des Benelux-Hafens), Hartelkanaal

Österreich

Donau: von der österreichisch-deutschen Grenze zur österreichisch-slowakischen Grenze

Inn: von der Mündung bis zum Kraftwerk Passau-Ingling

Traun: von der Mündung bis km 1,80

Enns: von der Mündung bis km 2,70

March: bis km 6,00

Polen

— Biebrza von der Mündung des Kanał Augustowski bis zur Mündung der Narwia

— Brda von der Verbindung des Kanał Bydgoski (Bromberger Kanal) in Bydgoszcz (Bromberg) bis zur Mündung der Wisła (Weichsel)

- Bug von der Mündung des Muchawiec bis zur Mündung der Narwia
- See Dąbie bis zur Grenze mit den Binnenseegewässern
- Kanał Augustowski von der Verbindung mit der Biebrza bis zur Staatsgrenze, einschließlich der entlang dieser Kanalstrecke gelegenen Seen
- Kanał Bartnicki vom See Ruda Woda bis zum See Bartężek
- Kanał Bydgoski
- Kanał Elbląski (Oberländischer Kanal) vom See Druzno bis zum See Jeziorak und zum See Szeląg Wielki, einschließlich dieser Seen und der Seen an der Kanalstrecke, und der Nebenweg in Richtung Zalewo vom See Jeziorak bis zum See Ewingi, dieser inbegriffen
- Kanał Gliwicki (Gleiwitzer Kanal) zusammen mit dem Kanał Kędzierzyński
- Kanał Jagielloński von der Verbindung mit dem Fluss Elbląg (Elbing) bis zur Nogat
- Kanał Łaczański
- Kanał Ślesiński und die Seen längs dieses Kanals sowie der See Gopło
- Kanał Żerański
- Martwa Wisła (Tote Weichsel) von der Wisła in Przegalina bis zur Grenze mit den Binnenseegewässern
- Narew von der Mündung der Biebrza bis zur Mündung der Wisła, zusammen mit dem See Zegrzyński
- Nogat von der Wisła bis zur Mündung im Zalew Wiślany (Frisches Haff)
- Oberlauf der Noteć (Netze) vom See Jezioro Gopło bis zur Verbindung mit dem Kanał Górnonotecki und der Kanał Górnonotecki sowie der Unterlauf der Noteć von der Verbindung mit dem Kanał Bydgoski bis zur Mündung der Warta (Warthe)
- Nysa Łużycka (Lausitzer Neiße) von Gubin bis zur Mündung der Odra (Oder)
- Odra von Racibórz (Ratibor) bis zur Verbindung mit der Odra Wschodnia (Ost-Oder), die ab dem Durchstich Klucz-Ustowo zur Regalica (Regnitz) wird, zusammen mit diesem Fluss und seinen Seitenarmen bis zum See Dąbie, sowie der Nebenweg der Odra von der Schleuse von Opatowice bis zur Schleuse in Wrocław (Breslau)
- Odra Zachodnia (West-Oder) vom Wehr in Widuchowa (704,1 km von der Odra bis zur Grenze mit den Binnenseegewässern, zusammen mit Seitenarmen sowie dem Durchstich Klucz-Ustowo, der die Odra Wschodnia mit der Odra Zachodnia verbindet
- Parnica (Parnitz) und der Durchstich Partnicki von der Odra Zachodnia bis zur Grenze mit den Binnenseegewässern
- Pisa vom See Roś bis zur Mündung des Narew
- Szkarpa (Elbinger Weichsel) von der Wisła bis zur Mündung der Wisła (Frisches Haff)
- Warta vom See Ślesińskie bis zur Mündung der Odra
- Masurische Seenplatte, die die Seen umfasst, welche durch die Flüsse und Kanäle verbunden sind, die eine Hauptwasserstraße von See Roś (einschließlich) in Pisz bis zum Kanał Węgorzewski (einschließlich) in Węgorzewo bilden, zusammen mit den Seen Seksty, Mikołajskie, Tały, Tałowisko, Kotek, Szymon, Szymoneckie, Jagodne, Boczne, Tały, Kisajno, Dargin, Łabap, Kirsajty und Święcayty, einschließlich des Kanals Giżycki und des Kanals Niegociński sowie des Kanals Piękna Góra, und der Nebenweg des Sees Ryńskie (einschließlich) in Ryn bis zum See Nidzkie (bis 3 km, bildet die Grenze zum Naturschutzgebiet „Jezioro Nidzkie“), zusammen mit den Seen Beldany, Guzianka Mała und Guzianka Wielka
- Wisła von der Mündung der Przemsza bis zur Verbindung mit dem Kanał Łaczański sowie von der Mündung dieses Kanals in Skawina bis zur Mündung der Wisła in der Zatoka Dańska (Danziger Bucht), ausschließlich des Reservoirs von Włocławek

Rumänien

Donau: von der serbisch-rumänischen Grenze (km 1 075) bis zum Schwarzen Meer über den Sulina-Kanal

Donau-Schwarzmeerkanal (64,410 km Länge): von der Verbindung mit der Donau bei km 299,300 der Donau bei Cernavodă (bzw. km 64,410 des Kanals) bis zum Hafen Constanța Süd-Agigea (km „0“ des Kanals).

Poarta Albă-Midia Năvodari-Kanal (34,600 km Länge): von der Verbindung mit dem Donau-Schwarzmeerkanal bei km 29,410 bei Poarta Albă (bzw. km 27,500 des Kanals) bis zum Hafen Midia (km „0“ des Kanals)

Slowakei

Donau: von km 1 880,26 bis km 1 708,20

Donau-Kanal: von km 1 851,75 bis km 1 811,00

Fluss Váh: von km 0,00 bis km 70,00

Fluss Morava: von km 0,00 bis km 6,00

Fluss Bodrog: von km 49,68 bis km 64,85

Stauseen: Oravská Priehrada, Liptovská Mara, Zemplínska Šírava

Schweden

Trollhätte-Kanal und Göta älv, vom Breitenparallel, das durch die Bake bei Bastugrunds verläuft, bis zur Göta-älv-Brücke

Mälarsee

Häfen von Stockholm, nordwestlich begrenzt durch die Lidingö-Brücke, nordöstlich begrenzt durch eine Linie, die mit einer Peilung von 135-315 Grad durch den Leuchtturm Elfviksgrund verläuft, und südlich begrenzt durch die Skuru-Brücke

Södertälje-Kanal und Häfen von Södertälje, nördlich begrenzt durch die Södertälje-Schleuse und südlich begrenzt durch das Breitenparallel N 59° 09' 00"

Vereinigtes Königreich

SCHOTTLAND	
Leith (Edinburgh)	Innerhalb der Wellenbrecher
Glasgow	Strathclyde Loch
Crinan Canal	Crinan bis Ardrishaig
Caledonian Canal	Kanalabschnitte
NORDIRLAND	
Fluss Lagan	Lagan Weir bis Stranmillis
OSTENGLAND	
Fluss Wear (tidenunabhängig)	Alte Eisenbahnbrücke, Durham bis Prebends-Brücke, Durham
Fluss Tees	Flussaufwärts des Tees-Sperrwerks

Grimsby Dock	Innerhalb der Schleusen
Immingham Dock	Innerhalb der Schleusen
Hull Docks	Innerhalb der Schleusen
Boston Dock	Innerhalb der Schleusentore
Aire and Calder Navigation	Goole Docks bis Leeds; Zusammenfluss mit Leeds und Liverpool Canal; Zusammenfluss Bank Dole bis Selby (Schleuse Fluss Ouse); Zusammenfluss Castleford bis Wakefield (Schleuse Falling)
Fluss Ancholme	Wehr Ferriby bis Brigg
Calder and Hebble Canal	Wakefield (Schleuse Falling bis Schleuse Broadcut Top)
Fluss Foss	Von Zusammenfluss (Blue Bridge) mit Fluss Ouse bis Monk Bridge
Fosdyke Canal	Zusammenfluss mit Fluss Trent bis Brayford Pool
Goole Dock	Innerhalb der Schleusentore
Hornsea Mere	Gesamter Kanal
Fluss Hull	Von Schleuse Struncheon Hill bis Beverley Beck
Market Weighton Canal	Schleuse Fluss Humber bis Schleuse Sod Houses
New Junction Canal	Gesamter Kanal
Fluss Ouse	Von Schleuse Naburn bis Nun Monkton
Sheffield and South Yorkshire Canal	Schleuse Keadby bis Schleuse Tinsley
Fluss Trent	Schleuse Cromwell bis Shardlow
Fluss Witham	Boston Sluice bis Brayford Poole (Lincoln)
WALES UND WESTEN-GLAND	
Fluss Severn	Oberhalb Llanthony und Wehre Maisemore
Fluss Wye	Oberhalb Monmouth
Cardiff	Roath Park Lake
Port Talbot	Innerhalb der eingeschlossenen Docks

Swansea	Innerhalb der eingeschlossenen Docks
Fluss Dee	Oberhalb Barrelwell Hill Wasserschöpfwerk
Fluss Mersey	Docks (außer Seaforth Dock)
Fluss Lune	Oberhalb Glasson Dock
Fluss Avon (Midland)	Schleuse Tewkesbury bis Evesham
Gloucester	Gloucester City Docks Gloucester/Sharpness Canal
Hollingworth Lake	Gesamter See
Manchester Ship Canal	Gesamter Kanal und Salford Docks einschließlich Fluss Irwell
Pickmere Lake	Gesamter See
Fluss Tawe	Zwischen Seesperrwerk/Marina und Morfa Sportstadion
Rudyard Lake	Gesamter See
Fluss Weaver	Unterhalb Northwich
SÜDENG LAND	
Fluss Nene	Wisbech Cut und Fluss Nene bis Schleuse Dog-in-a-Doublet
Fluss Great Ouse	Kings Lynn Cut und Fluss Great Ouse unterhalb Straßenbrücke West Lynn
Yarmouth	Yare-Estuar ab einer Linie zwischen den Enden der nördlichen und südlichen Einfahrtmolen, einschließlich Breydon Water
Lowestoft	Lowestoft Hafen unterhalb Schleuse Mutford bis zu einer Linie zwischen den äußeren Hafeneinfahrtmolen
Fluss Alde und Fluss Ore	Oberhalb der Einfahrt in den Fluss Ore bis Westrow Point
Fluss Deben	Oberhalb der Einfahrt in den Fluss Deben bis Felixstowe Ferry
Fluss Orwell und Fluss Stour	Von einer Linie zwischen Fagbury Point und Shotley Point auf dem Fluss Orwell bis Ipswich Dock; und von einer Nord-Süd-Linie durch Erwarton Ness auf dem Fluss Stour bis Manningtree
Chelmer & Blackwater Canal	Östlich Schleuse Beeleigh
Themse und Nebenflüsse	Themse oberhalb Schleuse Teddington bis Oxford

Fluss Adur und Southwick Canal	Fluss Adur oberhalb des westlichen Endes von Tarmac Wharf, und innerhalb Southwick Canal
Fluss Arun	Fluss Arun oberhalb Littlehampton Marina
Fluss Ouse (Sussex), Newhaven	Fluss Ouse oberhalb des nördlichen Endes von North Quay
Bewl Water	Gesamter See
Grafham Water	Gesamter See
Rutland Water	Gesamter See
Thorpe Park Lake	Gesamter See
Chichester	Östlich einer Linie zwischen Cobnor Point und Chalkdock Point
Christchurch	Innerhalb Hafen Christchurch, außer Run
Exeter Canal	Gesamter Kanal
Fluss Avon (Avon)	Bristol City Docks Netham Dam bis Wehr Pulteney

*ANHANG II*TECHNISCHE MINDESTVORSCHRIFTEN FÜR FAHRZEUGE AUF BINNENWASSERSTRASSEN DER ZONEN 1, 2, 3
UND 4

Bei den technischen Vorschriften für Fahrzeuge handelt es sich um diejenigen, die in dem ES-TRIN-Standard 2015/1 aufgeführt sind.

ANHANG III

BEREICHE MÖGLICHER ZUSÄTZLICHER TECHNISCHER VORSCHRIFTEN FÜR FAHRZEUGE AUF
BINNENWASSERSTRASSEN DER ZONEN 1 UND 2 SOWIE AUF NICHT MITEINANDER VERBUNDENEN
BINNENWASSERSTRASSEN DER ZONE 3

Alle von einem Mitgliedstaat nach Artikel 23 Absätze 1 und 2 dieser Richtlinie erlassenen zusätzlichen technischen Vorschriften für Fahrzeuge, die die Binnenwasserstraßen auf dem Gebiet dieses Mitgliedstaats befahren, sind auf folgende Bereiche begrenzt:

1. Begriffsbestimmungen

- Erforderlich für das Verständnis der zusätzlichen Vorschriften

2. Stabilität

- Verstärkung der Struktur
- Zeugnis/Bescheinigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft

3. Sicherheitsabstand und Freibord

- Freibord
- Sicherheitsabstand

4. Verschlusszustand der Öffnungen des Schiffskörpers und der Aufbauten

- Aufbauten
- Türen
- Fenster und Oberlichter
- Ladeluken
- sonstige Öffnungen (Lüftungs-, Abgasleitungen usw.)

5. Ausrüstung

- Anker und Ankerketten
- Signallichter
- Schallsignalanlagen
- Kompass
- Radar
- Sende- und Empfangsanlagen
- Rettungsmittel
- Verfügbarkeit von Seekarten

6. Sonderbestimmungen für Fahrgastschiffe

- Stabilität (Windstärke, Kriterien)
- Rettungsmittel
- Freibord
- Sicherheitsabstand
- freie Sicht

7. Verbände und Containerverkehr

- Verbindungen Schubboot-Leichter
 - Stabilität der Fahrzeuge/Leichter, die Container befördern
-

ANHANG IV

BEREICHE MÖGLICHER EINSCHRÄNKUNGEN DER TECHNISCHEN VORSCHRIFTEN FÜR FAHRZEUGE AUF
BINNENWASSERSTRASSEN DER ZONEN 3 UND 4

Die von einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 23 Absatz 4 dieser Richtlinie erlassenen eingeschränkten technischen Vorschriften für Schiffe, die ausschließlich auf Wasserstraßen der Zone 3 oder 4 auf dem Gebiet dieses Mitgliedstaats verkehren, sind auf die nachstehend aufgeführten Bereiche beschränkt:

Zone 3

- Ankerausrüstung, einschließlich der Länge der Ankerketten
- Geschwindigkeit (Vorausfahrt)
- Sammelrettungsmittel
- 2-Abteilungsstatus
- freie Sicht

Zone 4

- Ankerausrüstung, einschließlich der Länge der Ankerketten
 - Geschwindigkeit (Vorausfahrt)
 - Rettungsmittel
 - 2-Abteilungsstatus
 - freie Sicht
 - zweites unabhängiges Antriebssystem
-

ANHANG V

DETAILLIERTE VERFAHRENSVORSCHRIFTEN

Artikel 2.01

Untersuchungskommissionen

1. Untersuchungskommissionen werden von den Mitgliedstaaten eingesetzt.
2. Die Untersuchungskommissionen bestehen aus einem Vorsitzenden und aus Sachverständigen.

Als Sachverständige werden in jede Kommission mindestens berufen:
 - a) ein Beamter der für die Binnenschifffahrt zuständigen Verwaltung,
 - b) ein Sachverständiger für Schiffbau und Schiffsmaschinenbau der Binnenschifffahrt,
 - c) ein Sachverständiger für Nautik mit Binnenschifferpatent, das zum Führen des zu untersuchenden Fahrzeuges berechtigt.
3. Der Vorsitzende und die Sachverständigen einer jeden Untersuchungskommission werden von den Behörden des Mitgliedstaats, bei dem sie errichtet ist, berufen. Sie erklären bei Übernahme ihrer Aufgaben schriftlich, dass sie diese in vollkommener Unabhängigkeit ausführen werden. Von Beamten wird eine Erklärung nicht verlangt.
4. Die Untersuchungskommissionen können zu ihrer Unterstützung nach Maßgabe der jeweiligen nationalen Rechtsvorschriften besondere Sachverständige heranziehen.

Artikel 2.02

(ohne Inhalt)

Artikel 2.03

Vorführung des Fahrzeuges zur Untersuchung

1. Der Eigner oder sein Bevollmächtigter führt das Fahrzeug ausgerüstet, unbeladen und gereinigt zur Untersuchung vor. Er leistet bei der Untersuchung die erforderliche Hilfe, indem er beispielsweise ein geeignetes Boot und Personal zur Verfügung stellt und die Teile des Schiffskörpers oder der Einrichtungen freilegt, die nicht unmittelbar zugänglich oder sichtbar sind.
2. Die Untersuchungskommission besichtigt bei der Erstuntersuchung das Schiff auf Helling. Die Besichtigung auf Helling kann entfallen, wenn ein Klassenzeugnis oder eine Bescheinigung einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft, wonach der Bau deren Vorschriften entspricht, vorgelegt wird oder wenn eine Bescheinigung vorgelegt wird, aus der hervorgeht, dass eine zuständige Behörde bereits zu anderen Zwecken eine Besichtigung auf Helling durchgeführt hat. Bei wiederkehrenden Untersuchungen oder Untersuchungen gemäß Artikel 14 dieser Richtlinie kann die Untersuchungskommission eine Besichtigung auf Helling verlangen.

Die Untersuchungskommission führt Probefahrten bei der Erstuntersuchung von Motorschiffen und Verbänden sowie bei wesentlichen Änderungen an der Antriebsanlage oder an der Steuereinrichtung durch.

3. Die Untersuchungskommission kann zusätzliche Besichtigungen und Probefahrten durchführen sowie weitere Nachweise verlangen. Dies gilt auch während der Bauphase des Fahrzeuges.

*Artikel 2.04**(ohne Inhalt)**Artikel 2.05**(ohne Inhalt)**Artikel 2.06**(ohne Inhalt)**Artikel 2.07***Vermerke und Änderungen im Unionszeugnis für Binnenschiffe**

1. Der Eigner oder sein Bevollmächtigter teilt jede Namensänderung, jeden Eigentumswechsel, jede neue Eichung des Fahrzeuges sowie jede Änderung der Registrierung oder des Heimatorts der zuständigen Behörde mit; er legt dabei dieser Behörde das Unionszeugnis für Binnenschiffe zur Eintragung der Änderung vor.
2. Alle Vermerke im Unionszeugnis für Binnenschiffe oder Änderungen desselben können von jeder zuständigen Behörde vorgenommen werden.
3. Nimmt eine zuständige Behörde eine Änderung des Unionszeugnisses für Binnenschiffe vor oder trägt sie einen Vermerk ein, so teilt sie dies der zuständigen Behörde, die das Unionszeugnis für Binnenschiffe erteilt hat, mit.

*Artikel 2.08**(ohne Inhalt)**Artikel 2.09***Wiederkehrende Untersuchung**

1. Vor Ablauf der Gültigkeit des Unionszeugnisses für Binnenschiffe wird das Fahrzeug einer wiederkehrenden Untersuchung unterzogen.
2. Die zuständige Behörde legt gemäß dem Ergebnis dieser Untersuchung die neue Gültigkeitsdauer des Unionszeugnisses für Binnenschiffe fest.
3. Die Gültigkeitsdauer wird im Unionszeugnis für Binnenschiffe vermerkt und der zuständigen Behörde, die das Unionszeugnis für Binnenschiffe erteilt hat, mitgeteilt.
4. Wird statt einer Verlängerung der Gültigkeitsdauer das Unionszeugnis für Binnenschiffe durch ein neues ersetzt, so wird das alte Unionszeugnis für Binnenschiffe der zuständigen Behörde, die es erteilt hat, zurückgegeben.

*Artikel 2.10***Freiwillige Untersuchung**

Der Eigner eines Fahrzeuges oder sein Bevollmächtigter kann jederzeit eine freiwillige Untersuchung verlangen.

Dem Antrag auf Untersuchung wird stattgegeben.

Artikel 2.11

(ohne Inhalt)

Artikel 2.12

(ohne Inhalt)

Artikel 2.13

(ohne Inhalt)

Artikel 2.14

(ohne Inhalt)

*Artikel 2.15***Kosten**

Der Eigner eines Fahrzeuges oder sein Bevollmächtigter trägt nach Maßgabe einer besonderen, von jedem Mitgliedstaat erlassenen Kostenordnung die durch die Untersuchung des Fahrzeuges und die Erteilung des Unionszeugnisses für Binnenschiffe entstehenden Kosten.

*Artikel 2.16***Auskünfte**

Die zuständige Behörde darf Personen, die ein begründetes Interesse glaubhaft machen, Einsicht in das Unionszeugnis für Binnenschiffe eines Fahrzeuges gestatten und diesen Personen Auszüge daraus oder beglaubigte Abschriften aushändigen, die als solche zu bezeichnen sind.

*Artikel 2.17***Register der Unionszeugnisse für Binnenschiffe**

1. Die zuständigen Behörden bewahren von jedem Unionszeugnis für Binnenschiffe, das sie erteilt haben, die Urschrift oder eine Kopie auf; in diese tragen sie alle Vermerke und Änderungen sowie Ungültigkeitserklärungen und Neuerteilungen ein. Sie aktualisieren das Register nach Artikel 17 dieser Richtlinie entsprechend.

2. Zur Durchführung von Verwaltungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung von Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sowie zur Erfüllung der Artikel 2.02 bis 2.15 dieses Anhangs sowie der Artikel 6, 9, 10, 13, 14, 15, 20, 21 und 22 dieser Richtlinie wird den zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten, der Vertragsstaaten der Mannheimer Akte und, sofern ein gleichwertiges Datenschutzniveau sichergestellt ist, den zuständigen Behörden von Drittstaaten aufgrund von Verwaltungsvereinbarungen die Einsichtnahme in das Register nach dem Muster des Anhangs II gewährt.

Artikel 2.18

Einheitliche europäische Schiffsnummer

1. Die einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI) setzt sich aus acht arabischen Ziffern gemäß Anhang II dieser Richtlinie zusammen.
2. Sie wird, sofern das Fahrzeug zum Zeitpunkt der Erteilung des Unionszeugnisses für Binnenschiffe noch nicht über eine ENI verfügt, dem Fahrzeug durch die zuständige Behörde des Staates, in dem es registriert wurde oder in dem sich sein Heimatort befindet, erteilt.

Fahrzeugen, in deren Register- oder Heimatstaat die Erteilung einer ENI nicht möglich ist, wird die in das Unionszeugnis für Binnenschiffe einzutragende ENI von der zuständigen Behörde erteilt, die das Unionszeugnis für Binnenschiffe erteilt.

3. Der Eigner des Fahrzeuges oder sein Bevollmächtigter beantragt bei der zuständigen Behörde die Erteilung der ENI. Ebenso ist er dafür verantwortlich, die im Unionszeugnis für Binnenschiffe eingetragene ENI auf dem Fahrzeug anbringen zu lassen.

Artikel 2.19

(ohne Inhalt)

Artikel 2.20

Benachrichtigungen

Die Mitgliedstaaten oder ihre zuständigen Behörden benachrichtigen die Kommission, die anderen Mitgliedstaaten oder die anderen zuständigen Behörden über:

- a) die Namen und Anschriften der technischen Dienste, die gemeinsam mit den zuständigen nationalen Behörden für die Durchführung der in Anhang II genannten Aufgaben zuständig sind;
- b) das Datenblatt nach Anhang II über die Bordklärantagentypen, für die seit der letzten Benachrichtigung eine Genehmigung erteilt worden ist;
- c) die zur Verwendung im Rahmen der nationalen Binnenschifffahrt der Mitgliedstaaten anerkannten Typgenehmigungen von Bordkläranlagen, die auf anderen Normen als denen in Anhang II basieren;
- d) innerhalb eines Monats über jeden Entzug einer Typgenehmigung von Bordkläranlagen und über die Gründe hierfür;
- e) aufgrund von Anträgen auf Verminderung der Ankermasse zugelassene Spezialanker unter Angabe der Typbezeichnung sowie der zugelassenen Verminderung der Ankermasse. Die zuständige Behörde erteilt dem Antragsteller die Zulassung frühestens drei Monate nach der Mitteilung an die Kommission unter dem Vorbehalt, dass diese keinen Einwand erhebt;

- f) die Navigationsradaranlagen und Wendeanzeiger, für die sie eine Typgenehmigung erteilt haben. Die Mitteilung umfasst die erteilte Typgenehmigungsnummer sowie die Bezeichnung des Typs, den Namen des Herstellers, den Namen des Inhabers der Typgenehmigung und den Tag der Typgenehmigung;
 - g) die Behörden, die für die Anerkennung der Fachfirmen, die den Einbau oder Austausch sowie die Reparatur oder Wartung von Navigationsradaranlagen und Wendeanzeigern durchführen können, zuständig sind.
-

ANHANG VI

KLASSIFIKATIONSGESELLSCHAFTEN

Kriterien für die Anerkennung von Klassifikationsgesellschaften

Eine Klassifikationsgesellschaft, die nach Artikel 21 dieser Richtlinie anerkannt werden will, muss alle im Folgenden aufgeführten Kriterien erfüllen:

1. Die Klassifikationsgesellschaft kann umfassende Erfahrungen in der Beurteilung des Entwurfs und der Bauausführung von Binnenschiffen belegen. Die Klassifikationsgesellschaft verfügt über umfassende Regelungen und Vorschriften für den Entwurf, den Bau und die regelmäßige Besichtigung von Binnenschiffen, insbesondere für die Berechnung der Stabilität entsprechend Teil 9 der Vorschriften in der Anlage zum ADN, auf die in Anhang II verwiesen wird. Diese Regelungen und Vorschriften werden mindestens in deutscher, englischer, französischer oder niederländischer Sprache veröffentlicht und mithilfe von Forschungs- und Entwicklungsprogrammen kontinuierlich weiterentwickelt und verbessert. Die Regelungen und Vorschriften dürfen nicht im Widerspruch zum Unionsrecht oder zu geltenden internationalen Vereinbarungen stehen.
2. Die Klassifikationsgesellschaft veröffentlicht ihre Schiffsregister jährlich.
3. Die Klassifikationsgesellschaft darf nicht von Schiffseignern oder Unternehmen oder anderen abhängig sein, die gewerblich Schiffe konzipieren, bauen, ausrüsten, instand halten, betreiben oder versichern. Die Klassifikationsgesellschaft darf in Bezug auf ihre Einnahmen nicht von einem einzigen Gewerbeunternehmen abhängig sein.
4. Die Klassifikationsgesellschaft hat ihren Geschäftssitz oder eine in allen Bereichen, für die sie im Rahmen der für die Binnenschifffahrt geltenden Vorschriften zuständig ist, beschluss- und handlungsfähige Tochtergesellschaft in einem der Mitgliedstaaten.
5. Die Klassifikationsgesellschaft sowie ihre Sachverständigen verfügen über einen guten Ruf in der Binnenschifffahrt; die Sachverständigen müssen sich als fachlich qualifiziert ausweisen können. Sie handeln unter der Verantwortung der Klassifikationsgesellschaft.
6. Die Klassifikationsgesellschaft verfügt über eine erhebliche Zahl von Mitarbeitern für technische sowie für Leitungs-, Hilfs-, Prüf-, Besichtigungs- und Forschungsaufgaben, die den Aufgaben und den klassifizierten Schiffen angemessen ist und darüber hinaus für die Weiterentwicklung der Fähigkeiten und des Vorschriftenwerks sorgt. Sie unterhält Besichter in mindestens einem Mitgliedstaat.
7. Die Klassifikationsgesellschaft arbeitet nach standesrechtlichen Grundsätzen.
8. Die Klassifikationsgesellschaft wird so geleitet und verwaltet, dass die Vertraulichkeit der von einem Mitgliedstaat geforderten Auskünfte gewahrt bleibt.
9. Die Klassifikationsgesellschaft ist bereit, einem Mitgliedstaat sachdienliche Auskünfte zu erteilen.
10. Die Geschäftsführung der Klassifikationsgesellschaft legt ihre Politik, ihre Ziele und ihre Verpflichtungen bezüglich der Qualitätssicherung schriftlich nieder und stellt sicher, dass diese Politik auf allen Ebenen der Klassifikationsgesellschaft verstanden, umgesetzt und fortgeschrieben wird.
11. Die Klassifikationsgesellschaft entwickelt ein wirksames System für die interne Qualitätssicherung, setzt es um und schreibt dieses System fort; es stützt sich auf geeignete Teile international anerkannter Qualitätssicherungsnormen und steht mit der Norm EN ISO/IEC 17020: 2004 — in der Auslegung der IACS-Bestimmungen für die Regelung der Zertifizierung von Qualitätssicherungssystemen — im Einklang. Das Qualitätssicherungssystem muss von einer unabhängigen Prüfstelle zertifiziert sein, die von der Verwaltung des Staates, in dem die Klassifikationsgesellschaft ihren Geschäftssitz oder eine Niederlassung nach Nummer 4 hat, anerkannt ist, und stellt unter anderem sicher, dass
 - a) die Regelungen und Vorschriften der Klassifikationsgesellschaft systematisch erstellt und fortgeschrieben werden;
 - b) die Regelungen und Vorschriften der Klassifikationsgesellschaft befolgt werden;
 - c) die Vorschriften für die verordnungsrechtlichen Tätigkeiten, zu deren Durchführung die Klassifikationsgesellschaft ermächtigt ist, eingehalten werden;
 - d) die Zuständigkeiten, die Befugnisse und die Zusammenarbeit der einzelnen Mitarbeiter, deren Arbeit sich auf die Qualität der von der Klassifikationsgesellschaft erbrachten Dienste auswirkt, schriftlich niedergelegt sind;

- e) alle Arbeiten unter kontrollierten Bedingungen durchgeführt werden;
 - f) ein System zur Kontrolle der Tätigkeiten und der Arbeit von Besichtigern sowie technischen und Verwaltungsmitarbeitern, die unmittelbar von der Klassifikationsgesellschaft beschäftigt werden, vorhanden ist;
 - g) die Vorschriften für die wichtigsten hoheitlichen Tätigkeiten, zu deren Durchführung die Klassifikationsgesellschaft ermächtigt ist, ausschließlich von ihren hauptamtlichen Besichtigern oder von hauptamtlichen Besichtigern anderer anerkannter Organisationen ausgeführt oder unmittelbar von ihnen überwacht werden;
 - h) die Besichter sich systematisch fortbilden und ihre Kenntnisse laufend auffrischen;
 - i) das Erreichen der geforderten Standards auf den von den erbrachten Diensten abgedeckten Gebieten sowie das wirksame Funktionieren des Qualitätssicherungssystems anhand von Aufzeichnungen belegt wird und
 - j) ein umfassendes System geplanter und belegter interner Prüfungen der qualitätsrelevanten Arbeiten an allen Standorten der Gesellschaft besteht.
12. Das Qualitätssicherungssystem muss von einer unabhängigen Prüfstelle zertifiziert sein, die von der Verwaltung des Mitgliedstaates, in dem die Klassifikationsgesellschaft ihren Sitz oder eine Niederlassung nach Nummer 4 hat, anerkannt ist.
13. Die Klassifikationsgesellschaft verpflichtet sich, ihre Vorschriften den geeigneten Richtlinien der Union anzupassen und der Kommission alle sachdienlichen Auskünfte rechtzeitig zu erteilen.
14. Die Klassifikationsgesellschaft verpflichtet sich, die bereits anerkannten Klassifikationsgesellschaften regelmäßig zu konsultieren, um die Gleichwertigkeit ihrer technischen Normen und deren Durchführung zu gewährleisten und es den Vertretern eines Mitgliedstaats und anderen Beteiligten zu gestatten, sich an der Entwicklung ihrer Regelungen und Vorschriften zu beteiligen.
-

ANHANG VII

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Richtlinie 2006/87/EG	Diese Richtlinie
—	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
—	Artikel 3
Artikel 1	Artikel 4
—	Artikel 5
Artikel 9	Artikel 6 Absätze 1 und 3
Artikel 8 Absatz 1	Artikel 6 Absätze 2 und 4
Artikel 8 Absatz 4	Artikel 6 Absatz 5
Artikel 3	Artikel 7
Artikel 4	Artikel 8
Artikel 11 Absatz 2	Artikel 9
Artikel 11 Absatz 1	Artikel 10
Artikel 14	Artikel 11
Artikel 13	Artikel 12
Artikel 12	Artikel 13
Artikel 15	Artikel 14
Artikel 16	Artikel 15
Artikel 18	Artikel 16
—	Artikel 17
—	Artikel 18
—	Artikel 19
Artikel 10	Artikel 20
—	Artikel 21
Artikel 17	Artikel 22
Artikel 5	Artikel 23
Artikel 6 ist mit der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ aufgehoben worden	—
Artikel 7 Absätze 1 bis 3	Artikel 24
—	Artikel 25
—	Artikel 26
—	Artikel 27
—	Artikel 28

Richtlinie 2006/87/EG	Diese Richtlinie
Artikel 8 Absätze 2 und 3	Artikel 29
—	Artikel 30
Artikel 20 Absatz 1	Artikel 31
Artikel 20 Absatz 2	—
Artikel 22	—
—	Artikel 32
Artikel 19	Artikel 33
—	Artikel 34
Artikel 24	Artikel 35
Artikel 21	Artikel 36
Artikel 23	Artikel 37 Absätze 1 und 2
Artikel 7 Absatz 4	Artikel 37 Absatz 3
—	Artikel 38
—	Artikel 39
Artikel 25	—
Artikel 26	—
Artikel 27	Artikel 40

(¹) Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).

ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE