

VERORDNUNG (EU) Nr. 678/2011 DER KOMMISSION

vom 14. Juli 2011

zur Ersetzung des Anhangs II und zur Änderung der Anhänge IV, IX und XI der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 39 Absatz 2 und Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2007/46/EG schafft einen harmonisierten Rahmen mit den Verwaltungsbestimmungen und allgemeinen technischen Anforderungen für alle Neufahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten. Sie enthält insbesondere die spezifischen, für eine reibungslose Funktionsweise des europäischen Typgenehmigungssystems notwendigen Begriffsbestimmungen in Bezug auf Fahrzeuge.
- (2) Mit der Richtlinie 2007/46/EG wird unter anderem das Ziel verfolgt, das europäische Fahrzeug-Typgenehmigungssystem auf alle Fahrzeugklassen auszuweiten. Der Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG, in dem die notwendigen spezifischen Begriffsbestimmungen enthalten sind, muss geändert werden, um den technischen Fortschritt zu berücksichtigen. Es ist daher erforderlich, bestehende Begriffsbestimmungen zu ändern beziehungsweise neue Begriffsbestimmungen einzuführen.
- (3) Die Erfahrung zeigt, dass die derzeitigen Kriterien zur Einordnung eines neuen Fahrzeugmodells als neuen Fahrzeugtyp zu ungenau sind. Durch diese Ungenauigkeit kann es zu Verzögerungen bei der Umsetzung neuer, in EU-Rechtsvorschriften enthaltener Anforderungen an neue Fahrzeugtypen kommen. Ferner wurde offensichtlich, dass es möglich ist, die EU-Rechtsvorschriften für Kleinserien zu umgehen, indem ein Fahrzeugtyp in mehrere Untertypen, für die unterschiedliche Typgenehmigungsverfahren gelten, aufgeteilt wird. Folglich könnte die Anzahl der in der Europäischen Union im Rahmen der Kleinserienregelung in Betrieb genommenen Neufahrzeuge die zulässige Höchstgrenze überschreiten. Daher ist es wichtig im Einzelnen festzulegen, welche technischen Fahrzeugmerkmale als Kriterien zur Bestimmung eines neuen Fahrzeugtyps zu verwenden sind.
- (4) Die für die Bestimmung von Varianten und Versionen innerhalb eines Fahrzeugtyps angewendeten Kriterien sollten im Einklang mit den Grundsätzen, die in den

beiden Mitteilungen der Kommission „Aktionsplan Vereinfachung und Verbesserung des Regelungsumfelds“ ⁽²⁾ und „Aktionsprogramm zur Verringerung der Verwaltungslasten in der Europäischen Union“ ⁽³⁾ enthalten sind, überarbeitet werden, um den Verwaltungsaufwand für Fahrzeughersteller zu verringern. Dies würde außerdem für die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten zu einem transparenteren Typgenehmigungsverfahren führen.

- (5) Vor dem Hintergrund des Globalisierungstrends auf dem Automobilmarkt kommt der Tätigkeit des Weltforums für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge — d. h. der „Arbeitsgruppe 29“ („WP.29“) — immer mehr Bedeutung zu. Da es von wesentlicher Bedeutung ist, den Empfehlungen der hochrangigen Gruppe CARS 21 nachzukommen und sowohl die Regelungen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa („UN/ECE“) in das EU-Recht zu übernehmen oder sogar EU-Richtlinien oder -Verordnungen durch UN/ECE-Regelungen zu ersetzen als auch globale technische Regelungen in das EU-Recht aufzunehmen, sollte die Übereinstimmung von Gemeinschaftsvorschriften und UN/ECE-Regelungen gewährleistet sein.
- (6) Vor dem Hintergrund der derzeit im Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge erfolgenden Harmonisierungen ist es von wesentlicher Bedeutung, die jüngsten Entwicklungen zu berücksichtigen, die in den folgenden Resolutionen festgelegt sind: Resolution Nr. R.E. 3 über die Klassifizierung und Definition von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern im Rahmen des Übereinkommens der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden (Geändertes Übereinkommen von 1958); ferner die Sonderresolution S.R. 1 betreffend die gemeinsamen Begriffsbestimmungen für Fahrzeugklassen, Massen und Abmessungen im Rahmen des UN/ECE-Übereinkommens über die Festlegung globaler technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können („Parallelübereinkommen“ von 1998). Nur wenn diese Entwicklungen in der Rahmenrichtlinie berücksichtigt werden, ist die reibungslose Funktionsweise des EU-Typgenehmigungssystems gewährleistet. Daher ist es notwendig, ein neues Kriterium einzuführen, mit dem bestimmt werden kann, ob ein Fahrzeugtyp in eine M- oder N-Klasse eingestuft werden sollte.

⁽¹⁾ ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

⁽²⁾ KOM(2002) 278 endg.

⁽³⁾ KOM(2007) 23 endg.

- (7) Gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen⁽¹⁾ muss jeder Mitgliedstaat für alle in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen neuen Personenkraftwagen ein Verzeichnis mit Angaben u. a. über den Typ, die Variante und die Version jedes einzelnen Fahrzeugs hinsichtlich seiner spezifischen CO₂-Emissionen führen. Es ist von wesentlicher Bedeutung, die Kriterien genau festzulegen, anhand derer ein leichtes Nutzfahrzeug als ein Fahrzeug der Klasse M₁ oder N₁ typgenehmigt werden soll. Diese Kriterien sollten objektiv sein und sowohl Fahrzeugherstellern als auch Typgenehmigungs- und Zulassungsbehörden als Orientierung dienen. Nach Artikel 13 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 ist das Vorhandensein innovativer Technologien, mit denen eine weitere Verringerung von CO₂-Emissionen gefördert wird, zu überprüfen. Dies sollte durch einen Code, der dem Fahrzeug vom Hersteller zugeteilt wird, erfolgen, so dass jeder Typ/jede Variante/jede Version einer einzigen Kombination innovativer Technologien entspricht. Die Identifizierung dieser innovativen Technologien sollte daher auf der Grundlage der Definition von Typ, Variante und Version möglich sein. Es ist deshalb notwendig, den entsprechenden Eintrag in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG hinzuzufügen.
- (8) Da die Art des Aufbaus in der Übereinstimmungsbescheinigung zu nennen ist — womit die Zulassung von Neufahrzeugen in den Mitgliedstaaten erleichtert werden soll — dürfte die Verwendung harmonisierter Codes für jede einzelne Art von Aufbau zu einer Vereinfachung des Zulassungsverfahrens führen. Den verschiedenen Arten von Aufbauten sollte eine Aufstellung geeigneter Codes zugeteilt werden, um eine Automatisierung der Datenverarbeitung zu ermöglichen.
- (9) Da Anhänger, die speziell für den Schwerlastverkehr ausgelegt sind, nicht allen Vorschriften der in Richtlinie 2007/46/EG Anhang IV enthaltenen und für die Erteilung der europäischen Typgenehmigung erforderlichen Rechtsakte genügen können, ist es notwendig, diese Anhänger aufgrund ihrer technischen Merkmale in die Klasse der Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung aufzunehmen. Um ihre Typgenehmigung auf europäischer Ebene zu ermöglichen, sollten für die Typgenehmigung vereinfachte Regeln festgelegt werden. Es ist daher erforderlich, eine neue Anlage zu Anhang XI der Richtlinie 2007/46/EG hinzuzufügen.
- (10) Derzeit wird an neuartigen technischen Entwicklungen gearbeitet, um auf den Bedarf an neuen Lösungen für die Beförderung von Gütern zu reagieren. Aus diesem Grund sind neue Begriffsbestimmungen in die Rahmenvorschriften aufzunehmen, um es in der Folge zu ermöglichen, geeignete technische Vorschriften in den jeweiligen, in den Anhängen IV bzw. XI der Richtlinie 2007/46/EG aufgeführten Rechtsakten festzulegen. Es ist wichtig zu verdeutlichen, dass für solche Fahrzeuge
- solange keine Typgenehmigung erteilt werden darf, bis die die Typgenehmigung regelnden Rechtsvorschriften diesbezüglich geändert worden sind.
- (11) Bei der Annahme der Richtlinie 2010/19/EU der Kommission vom 9. März 2010 zur Änderung der Richtlinie 91/226/EWG des Rates und der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zum Zwecke der Anpassung der Vorschriften über Spritzschutzsysteme für bestimmte Klassen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern an den technischen Fortschritt⁽²⁾ trat insofern ein Fehler auf, als die Anhänge IV und XI der Richtlinie 2007/46/EG ebenfalls durch die Richtlinie geändert wurden. Diese Anhänge waren zu einem früheren Zeitpunkt ersetzt worden durch die Verordnung (EG) Nr. 1060/2008 der Kommission vom 7. Oktober 2008 zur Ersetzung der Anhänge I, III, IV, VI, VII, XI und XV der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie)⁽³⁾. Im Interesse der Rechtssicherheit sollten künftig teilweise Änderungen an diesen Anhängen nur noch durch eine Verordnung vorgenommen werden. Da, um den oben genannten Fehler zu beheben, durch den Beschluss 2011/415/EU der Kommission vom 14. Juli 2011 zur Berichtigung der Richtlinie 2010/19/EU zur Änderung der Richtlinie 91/226/EWG des Rates und der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zum Zwecke der Anpassung der Vorschriften über Spritzschutzsysteme für bestimmte Klassen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern an den technischen Fortschritt hinsichtlich der Änderung der Anhänge von Richtlinie 2007/46/EG⁽⁴⁾, der entsprechende Artikel 2 der Richtlinie 2010/19/EU gestrichen wurde, ist es angezeigt, die zuvor in diesem Artikel enthaltenen Änderungen mittels dieser Verordnung einzuführen.
- (12) Die Anhänge der Richtlinie 2007/46/EG sollten, um sie an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen und für den reibungslosen Ablauf des Typgenehmigungsverfahrens zu sorgen, aktualisiert werden.
- (13) Ferner ist es angebracht, die Anhänge der Richtlinie 2007/46/EG zu aktualisieren, um technische Anforderungen für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, die typgenehmigt werden sollen, festzulegen.
- (14) Da die Bestimmungen dieser Anhänge ausreichend detailliert sind und keine weiteren Umsetzungsmaßnahmen der Mitgliedstaaten erfordern, ist es angebracht, im Einklang mit Artikel 39 Absatz 8 der Richtlinie 2007/46/EG auf dem Wege einer Verordnung Anhang II zu ersetzen und die Anhänge IV, IX und XI zu ändern.
- (15) Anhang II sollte ersetzt und die Anhänge IV, IX und XI sollten entsprechend geändert werden.

(1) ABL L 140 vom 5.6.2009, S. 1.

(2) ABL L 72 vom 20.3.2010, S. 17.

(3) ABL L 292 vom 31.10.2008, S. 1.

(4) Siehe Seite 76 dieses Amtsblatts.

- (16) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Technischen Ausschusses „Kraftfahrzeuge“ —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 2007/46/EG wird wie folgt geändert:

1. Anhang II erhält die Fassung des Anhangs I der vorliegenden Verordnung.
2. Anhang IV wird gemäß Anhang II der vorliegenden Verordnung geändert.
3. Anhang IX wird gemäß Anhang III der vorliegenden Verordnung geändert.
4. Anhang XI wird gemäß Anhang IV der vorliegenden Verordnung geändert.

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

Brüssel, den 14. Juli 2011

Artikel 2

Durch diese Verordnung werden weder vor dem 29. Oktober 2012 erteilte Typgenehmigungen ungültig, noch wird die Erweiterung dieser Genehmigungen verhindert.

Artikel 3

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

Sie gilt für alle ab dem 29. Oktober 2012 genehmigten neuen Fahrzeugtypen.

Die Vorschriften in Anhang II sowie in Anhang IV Punkte 1 und 2 gelten jedoch ab dem 9. April 2011.

(2) Abweichend von Absatz 1 Unterabsatz 2 dürfen Hersteller ab dem 4. August 2011 jede Vorschrift dieser Verordnung anwenden.

Für die Kommission
Der Präsident

José Manuel BARROSO

ANHANG I

„ANHANG II

**ALLGEMEINE BEGRIFFSBESTIMMUNGEN, KRITERIEN FÜR DIE KLASSENEINTEILUNG VON FAHRZEUGEN,
FAHRZEUGTYPEN UND ARTEN DES AUFBAUS**

EINLEITUNG

Allgemeine Begriffsbestimmungen und Allgemeine Vorschriften**1. Begriffsbestimmungen**

- 1.1. „Sitzplatz“: jeder Platz, der für eine sitzende Person geeignet ist, der mindestens so groß ist wie
- a) die Prüfpuppe eines 50-Perzentil-Mannes im Fall des Fahrers;
 - b) die Prüfpuppe einer erwachsenen 5-Perzentil-Frau in allen anderen Fällen.
- 1.2. „Sitz“: eine vollständige Konstruktion einschließlich Polsterung, die zum Fahrzeugaufbau gehören kann und einer Person einen Sitzplatz bietet.
- 1.2.1. Der Begriff „Sitz“ bezeichnet sowohl einen Einzelsitz als auch eine Sitzbank.
- 1.2.2. Diese Begriffsbestimmung umfasst auch Klappsitze und abnehmbare Sitze.
- 1.3. „Güter“: in erster Linie bewegliche Sachen.
- Der Begriff „Güter“ umfasst unverpackte Erzeugnisse, Verarbeitungserzeugnisse, Flüssigkeiten, lebende Tiere, pflanzliche Agrarerzeugnisse, unteilbare Ladungen.
- 1.4. „Gesamtmasse“: die in Anhang I Punkt 2.8 aufgeführte „technisch zulässige Gesamtmasse“.

2. Allgemeine Vorschriften

- 2.1. Anzahl der Sitzplätze
- 2.1.1. Die Anforderungen in Bezug auf die Anzahl der Sitzplätze gelten nur für Sitze, die für die Verwendung während der Fahrt bestimmt sind.
- 2.1.2. Sie gelten nicht für Sitze, die nur zur Verwendung bei stehendem Fahrzeug bestimmt sind und die für Nutzer entweder durch ein Piktogramm oder durch ein Schild mit entsprechendem Text deutlich zu erkennen sind.
- 2.1.3. Die folgenden Vorschriften gelten für die Ermittlung der Anzahl der Sitzplätze:
- a) jeder Einzelsitz zählt als ein Sitzplatz;
 - b) bei einer Sitzbank zählt jede Fläche mit einer auf der Höhe des Sitzpolsters gemessenen Breite von mindestens 400 mm als ein Sitzplatz.
- Unbeschadet dieser Bedingung kann der Hersteller auch die in Nummer 1.1 genannten allgemeinen Vorschriften anwenden;
- c) jedoch zählt eine Fläche gemäß Buchstabe b nicht als ein Sitzplatz, wenn
 - i) die Sitzbank Merkmale aufweist, die verhindern, dass die Prüfpuppe mit ihrem Gesäßteil eine natürliche Sitzhaltung einnimmt, z. B. bei Beeinträchtigung der Nenn-Sitzfläche durch eine befestigte Konsole, einen ungepolsterten Bereich oder eine Innenausstattung;
 - ii) es die Konstruktion der unmittelbar vor einem vorgesehenen Sitzplatz befindlichen Bodengruppe (z. B. durch einen Kardantunnel) verhindert, dass die Prüfpuppe mit ihren Füßen eine natürliche Sitzhaltung einnimmt.
- 2.1.4. In Bezug auf Fahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG ⁽¹⁾ fallen, ist je nach Fahrzeugklasse die in Punkt 2.1.3 Buchstabe b genannte Abmessung an den für eine Person mindestens erforderlichen Raum anzugleichen.

(¹) ABl. L 42 vom 13.2.2002, S. 1.

- 2.1.5. Sind in einem Fahrzeug Sitzverankerungen für einen abnehmbaren Sitz vorhanden, so ist dieser bei der Ermittlung der Anzahl der Sitzplätze mitzuzählen.
- 2.1.6. Ein für einen besetzten Rollstuhl bestimmter Bereich ist als ein Sitzplatz zu zählen.
- 2.1.6.1. Diese Bestimmung berührt nicht die Anwendung der Richtlinie 2001/85/EG Anhang VII Punkte 3.6.1 und 3.7.
- 2.2. Gesamtmasse
- 2.2.1. Bei einer Sattelzugmaschine umfasst die für die Klasseneinteilung des Fahrzeugs zu berücksichtigende Gesamtmasse auch die von der Sattelkupplung getragene Gesamtmasse des Sattelanhängers.
- 2.2.2. Bei einem Kraftfahrzeug, das dazu geeignet ist, einen Zentralachsanhänger oder einen Starrdeichselanhänger zu ziehen, muss die für die Klasseneinteilung des Kraftfahrzeugs maßgebliche Gesamtmasse die von der Kupplung auf das Zugfahrzeug übertragene Gesamtmasse einschließen.
- 2.2.3. Bei einem Sattelanhängers, einem Zentralachsanhänger und einem Starrdeichselanhänger muss die für die Klasseneinteilung des Fahrzeugs maßgebliche Gesamtmasse der von den Rädern einer Achse oder Achsgruppe auf den Boden übertragenen Last entsprechen, wenn der Anhänger mit dem Zugfahrzeug verbunden ist.
- 2.2.4. Bei einem Dolly muss die für die Klasseneinteilung des Fahrzeugs maßgebliche Gesamtmasse die von der Sattelkupplung getragene Gesamtmasse des Sattelanhängers einschließen.
- 2.3. Besondere Ausrüstung
- 2.3.1. Fahrzeuge, die vorwiegend mit fest angebrachter Ausrüstung ausgestattet sind, wie Maschinen oder Geräte, fallen in die Klassen N oder O.
- 2.4. Einheiten
- 2.4.1. Sofern nicht anders angegeben muss jede Maßeinheit und jedes dazugehörige Symbol den Bestimmungen der Richtlinie 80/181/EWG des Rates⁽¹⁾ entsprechen.
3. **Einteilung in Fahrzeugklassen**
- 3.1. Der Hersteller ist für die Einteilung eines Fahrzeugtyps in eine bestimmte Klasse verantwortlich.
- Dazu müssen alle diesbezüglichen, in diesem Anhang beschriebenen Kriterien erfüllt sein.
- 3.2. Die Genehmigungsbehörde kann vom Hersteller geeignete Zusatzinformationen anfordern, zum Nachweis darüber, dass ein Fahrzeugtyp als Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung der Sondergruppe („SG“-Code) zuteilen ist.

TEIL A

Kriterien für die Klasseneinteilung von Fahrzeugen

1. Fahrzeugklassen

Für die Zwecke der europäischen und jeweiligen nationalen Typgenehmigung sowie der Einzelgenehmigung sind Fahrzeuge gemäß der folgenden Klasseneinteilung zu klassifizieren:

(Es wird vorausgesetzt, dass eine Genehmigung nur für die in den Nummern 1.1.1 bis 1.1.3, 1.2.1 bis 1.2.3 und 1.3.1 bis 1.3.4 genannten Klassen gewährt werden kann.)

- 1.1. Klasse M Vorwiegend für die Beförderung von Fahrgästen und deren Gepäck ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge.

- 1.1.1. Klasse M₁ Fahrzeuge der Klasse M mit höchstens acht Sitzplätzen zuzüglich des Fahrersitzes.

Fahrzeuge der Klasse M₁ dürfen keine Stehplätze aufweisen.

Die Anzahl der Sitzplätze kann auf einen einzigen (d. h. den Fahrersitz) beschränkt sein.

⁽¹⁾ ABl. L 39 vom 15.2.1980, S. 40.

- 1.1.2. Klasse M₂ Fahrzeuge der Klasse M mit mehr als acht Sitzplätzen zuzüglich des Fahrersitzes und mit einer Gesamtmasse von höchstens 5 Tonnen.
Fahrzeuge der Klasse M₂ dürfen neben den Sitzplätzen auch Stehplätze aufweisen.
- 1.1.3. Klasse M₃ Fahrzeuge der Klasse M mit mehr als acht Sitzplätzen zuzüglich des Fahrersitzes und mit einer Gesamtmasse von mehr als 5 Tonnen.
Fahrzeuge der Klasse M₃ dürfen Stehplätze aufweisen.
- 1.2. Klasse N Vorwiegend für die Beförderung von Gütern ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge.
- 1.2.1. Klasse N₁ Fahrzeuge der Klasse N mit einer Gesamtmasse von höchstens 3,5 Tonnen.
- 1.2.2. Klasse N₂ Fahrzeuge der Klasse N mit einer Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und höchstens 12 Tonnen.
- 1.2.3. Klasse N₃ Fahrzeuge der Klasse N mit einer Gesamtmasse von mehr als 12 Tonnen.
- 1.3. Klasse O Anhänger, die sowohl für die Beförderung von Gütern und Fahrgästen als auch für die Unterbringung von Personen ausgelegt und gebaut sind.
- 1.3.1. Klasse O₁ Fahrzeuge der Klasse O mit einer Gesamtmasse von höchstens 0,75 Tonnen.
- 1.3.2. Klasse O₂ Fahrzeuge der Klasse O mit einer Gesamtmasse von mehr als 0,75 Tonnen und höchstens 3,5 Tonnen.
- 1.3.3. Klasse O₃ Fahrzeuge der Klasse O mit einer Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und höchstens 10 Tonnen.
- 1.3.4. Klasse O₄ Fahrzeuge der Klasse O mit einer Gesamtmasse von mehr als 10 Tonnen.

2. Fahrzeugunterklassen

2.1. Geländefahrzeuge

„*Geländefahrzeug*“: Fahrzeug, das entweder der Klasse M oder N angehört und spezifische technische Merkmale aufweist, die seine Verwendung im Gelände ermöglichen.

Für diese Fahrzeugklassen ist der Buchstabe „G“ dem Buchstaben und der Zahl hinzuzufügen, mit denen die Fahrzeugklasse bestimmt wird.

Die Kriterien für die Einteilung von Fahrzeugen in die Unterklasse der Geländefahrzeuge werden in Abschnitt 4 Teil A dieses Anhangs aufgeführt.

2.2. Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung

- 2.2.1. „*Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung*“: Fahrzeug, das der Klasse M, N oder O angehört und spezifische technische Merkmale aufweist, mit denen eine Funktion erfüllt werden soll, für die spezielle Vorkehrungen bzw. eine besondere Ausrüstung erforderlich sind.

Für unvollständige Fahrzeuge, die der Unterklasse der Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung zugeordnet werden sollen, ist der Buchstabe „S“ dem Buchstaben und der Zahl hinzuzufügen, mit denen die Fahrzeugklasse bestimmt wird.

Die verschiedenen Typen von Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung sind in Abschnitt 5 aufgeführt und definiert.

2.3. Geländefahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung

- 2.3.1. „*Geländefahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung*“: Fahrzeug, das entweder der Klasse M oder N angehört und die in den Nummern 2.1 und 2.2 genannten spezifischen technischen Merkmale aufweist.

Für diese Fahrzeugklassen ist der Buchstabe „G“ dem Buchstaben und der Zahl hinzuzufügen, mit denen die Fahrzeugklasse bestimmt wird.

Ferner ist bei unvollständigen Fahrzeugen, die der Unterklasse der Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung zugeordnet werden sollen, zusätzlich der Buchstabe „S“ hinzuzufügen.

3. **Kriterien für die Zuordnung von Fahrzeugen zur Klasse N**
- 3.1. Die Zuordnung eines Fahrzeugtyps zur Klasse N erfolgt auf der Grundlage der technischen Merkmale des Fahrzeugs gemäß den Nummern 3.2 bis 3.6.
- 3.2. Grundsätzlich ist der (sind die) Bereich(e), in dem (denen) sich alle Sitzplätze befinden, vollständig vom Ladebereich zu trennen.
- 3.3. Abweichend von den Bestimmungen der Nummer 3.2 können Personen und Güter in dem selben Bereich befördert werden, wenn die Ladefläche mit Sicherungseinrichtungen ausgestattet ist, die dazu bestimmt sind, Fahrgäste vor der Verschiebung der Ladung während der Fahrt, bei starken Bremsvorgängen und Kurvenfahrten zu schützen.
- 3.4. Sicherungseinrichtungen — Verzurrvorrichtungen — zur Sicherung der Ladung wie in Nummer 3.3 vorgeschrieben sowie Trennvorrichtungen, die für Fahrzeuge bis 7,5 Tonnen bestimmt sind, müssen den Vorschriften der Norm ISO 27956:2009 „Ladungssicherung in Lieferwagen (Kastenwagen) — Anforderungen und Prüfmethoden“ Abschnitte 3 und 4 entsprechen.
- 3.4.1. Die in Nummer 3.4 aufgeführten Vorschriften können durch eine vom Hersteller ausgestellte Übereinstimmungserklärung nachgewiesen werden.
- 3.4.2. Alternativ zu den Vorschriften der Nummer 3.4 kann der Hersteller gegenüber der Genehmigungsbehörde den zufriedenstellenden Nachweis erbringen, dass die angebrachten Sicherungseinrichtungen ein gleichwertiges Sicherheitsniveau wie mit dem in der erwähnten Norm vorgeschriebenen erreichen.
- 3.5. Die Anzahl der Sitzplätze ohne den Fahrersitz darf nicht mehr betragen als:
- a) 6 bei Fahrzeugen der Klasse N₁;
- b) 8 bei Fahrzeugen der Klassen N₂ oder N₃.
- 3.6. Die Fahrzeuge müssen eine in „kg“ ausgedrückte Gütertransportkapazität aufweisen, die mindestens der Personentransportkapazität entspricht.
- 3.6.1. Für diese Zwecke müssen alle folgenden Gleichungen in sämtlichen Konfigurationen erfüllt sein, insbesondere, wenn alle Sitzplätze besetzt sind:
- a) wenn $N = 0$:
- $$P - M \geq 100 \text{ kg}$$
- b) wenn $0 < N \leq 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
- c) wenn $N > 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68.$$
- Es gilt:
- „P“ ist die technisch zulässige Gesamtmasse;
- „M“ ist die Masse in fahrbereitem Zustand;
- „N“ ist die Anzahl der Sitzplätze ohne den Fahrersitz.
- 3.6.2. Die Masse der am Fahrzeug angebrachten Ausstattung zur Unterbringung (z. B. Tank, Aufbau usw.), zum Umschlag (z. B. Kran, Hebevorrichtung usw.) und zur Sicherung (z. B. Sicherungseinrichtungen für die Ladung) von Gütern muss in M enthalten sein.
- Die Masse der Ausstattung, die nicht für die oben genannten Zwecke verwendet wird (z. B. ein Kompressor, eine Winde, ein Stromerzeuger, Rundfunkausrüstung usw.), ist nicht in M zur Verwendung in den oben genannten Gleichungen zu berücksichtigen.
- 3.7. Die in den Nummern 3.2 bis 3.6 enthaltenen Vorschriften müssen von allen Varianten und Versionen eines Fahrzeugtyps eingehalten werden.
- 3.8. Kriterien für die Zuordnung von Fahrzeugen zur Klasse N₁

3.8.1 Ein Fahrzeug wird der Klasse N_1 zugeordnet, wenn alle folgenden Kriterien erfüllt sind.

Bei einem oder mehreren nicht erfüllten Kriterien ist das Fahrzeug der Klasse M_1 zuzuordnen.

3.8.2. Zusätzlich zu den in den Nummern 3.2 bis 3.6 genannten allgemeinen Kriterien müssen auch die in den Nummern 3.8.2.1 bis 3.8.2.3.5 genannten Kriterien für die Klasseneinteilung von jenen Fahrzeugen erfüllt sein, in denen sich der Bereich, der für den Fahrer und die Ladung bestimmt ist, in einem einzigen Bauteil befindet (z. B. Aufbau „BB“).

3.8.2.1. Ist eine Wand oder eine Trennvorrichtung, vollständig oder teilweise, zwischen einer Sitzreihe und dem Ladebereich angebracht, müssen die erforderlichen Kriterien trotzdem erfüllt sein.

3.8.2.2. Es gelten die folgenden Kriterien:

a) Das Laden von Gütern muss über eine für diesen Zweck ausgelegte und gebaute rückwärtige Tür, eine Heckklappe oder eine Seitentür möglich sein;

b) bei einer rückwärtigen Tür oder einer Heckklappe muss die Ladeöffnung folgende Kriterien erfüllen:

i) bei Fahrzeugen, die mit nur einer Sitzreihe oder nur dem Fahrersitz ausgestattet sind, muss die Mindesthöhe der Ladeöffnung 600 mm oder mehr betragen;

ii) bei Fahrzeugen, die mit zwei oder mehr Sitzreihen ausgestattet sind, muss die Mindesthöhe der Ladeöffnung 800 mm oder mehr und die Fläche $12\,800\text{ cm}^2$ oder mehr betragen;

c) Für den Ladebereich gelten die folgenden Vorschriften:

„Ladebereich“: Der Teil des Fahrzeugs, der sich hinter der (den) Sitzreihe(n) befindet (bzw. hinter dem Fahrersitz, wenn das Fahrzeug nur mit einem Fahrersitz ausgestattet ist).

i) Die Ladefläche des Ladebereichs muss im Allgemeinen eben sein.

ii) Ist das Fahrzeug nur mit einer Sitzreihe oder einem Sitz ausgestattet, muss die Mindestlänge des Ladebereichs 40 % oder mehr des Werts des Radstandes betragen.

iii) Ist das Fahrzeug mit zwei oder mehr Sitzreihen ausgestattet, muss die Mindestlänge des Ladebereichs 30 % oder mehr des Werts des Radstandes betragen.

Können die Sitze der letzten Sitzreihe ohne den Einsatz von Werkzeug einfach aus dem Fahrzeug entfernt werden, so müssen die Vorschriften hinsichtlich der Länge des Ladebereichs erfüllt sein, wenn alle Sitze im Fahrzeug montiert sind.

iv) Die Vorschriften hinsichtlich der Länge der Ladebereichs müssen erfüllt sein, wenn sich die Sitze der ersten oder der letzten Reihe, je nach Fall, in ihrer senkrechten üblichen Stellung für den Gebrauch durch die Fahrzeuginsassen befinden.

3.8.2.3. Besondere Bedingungen für die Messungen

3.8.2.3.1. Begriffsbestimmungen

a) „Höhe der Ladeöffnung“: Der senkrechte Abstand zwischen zwei horizontalen Ebenen, die sich tangential an den höchsten Punkt des unteren Teils des Türrahmens und dem tiefsten Punkt des oberen Teils des Türrahmens anschließen.

b) „Fläche der Ladeöffnung“: Die größte Fläche der Orthogonalprojektion der maximalen Öffnung bei vollständig geöffneter (geöffneten) rückwärtiger (rückwärtigen) Tür(en) oder Heckklappe(n) auf eine vertikale, senkrecht zur Mittellinie des Fahrzeugs verlaufende Ebene.

c) „Radstand“: Für die Anwendung der Gleichungen in den Nummern 3.8.2.2 und 3.8.3.1 bezeichnet „Radstand“

i) bei Fahrzeugen mit zwei Achsen den Abstand zwischen der Mittellinie der Vorderachse und der Mittellinie der zweiten Achse oder

ii) bei Fahrzeugen mit drei Achsen den Abstand zwischen der Mittellinie der Vorderachse und der Mittellinie einer gedachten Achse, die von der zweiten und dritten Achse gleich weit entfernt ist.

3.8.2.3.2. Sitzverstellungen

- a) Die Sitze sind in ihre äußersten hinteren Stellungen zu bringen.
- b) Die Rückenlehne, sofern verstellbar, ist so einzustellen, dass die dreidimensionale H-Punkt-Maschine mit einem Rumpfwinkel von 25° platziert werden kann.
- c) Die Rückenlehne, sofern nicht verstellbar, ist in die vom Hersteller vorgesehene Stellung zu bringen.
- d) Ist der Sitz höhenverstellbar, so ist die tiefste Stellung zu wählen.

3.8.2.3.3. Fahrzeugbedingungen

- a) Das Fahrzeug muss bis zu seiner höchstzulässigen Masse beladen sein.
- b) Die Räder des Fahrzeugs müssen geradegestellt sein.

3.8.2.3.4. Die Vorschriften der Nummer 3.8.2.3.2 gelten nicht, wenn das Fahrzeug mit einer Wand oder einer Trenneinrichtung ausgestattet ist.

3.8.2.3.5. Messung der Länge des Ladebereichs

- a) Ist das Fahrzeug nicht mit einer Trenneinrichtung oder einer Wand ausgestattet, so wird die Länge entlang einer vertikalen Ebene gemessen, die tangential vom hinteren äußersten Punkt der Oberseite der Rückenlehne bis zur hinteren Innenverkleidung oder bis zur geschlossenen rückwärtigen Tür oder Heckklappe verläuft.
- b) Ist das Fahrzeug mit einer Trenneinrichtung oder einer Wand ausgestattet, so wird die Länge entlang einer vertikalen Ebene gemessen, die tangential vom hinteren äußersten Punkt der Trenneinrichtung oder der Wand bis zur — je nach Konstruktionsart — bis zur hinteren Innenverkleidung oder bis zur geschlossenen rückwärtigen Tür oder Heckklappe verläuft.
- c) Die Vorschriften in Bezug auf die Länge müssen mindestens auf der Höhe der Ladefläche entlang einer horizontalen Linie erfüllt sein, die in der senkrechten, durch die Fahrzeugmittellinie verlaufenden Längsebene enthalten ist.

3.8.3. Zusätzlich zu den in den Nummern 3.2 bis 3.6 genannten allgemeinen Kriterien müssen auch die in den Nummern 3.8.3.1 bis 3.8.3.4 genannten Kriterien für die Klasseneinteilung von jenen Fahrzeugen erfüllt sein, bei denen sich der Bereich, der für den Fahrer und die Ladung bestimmt ist, nicht in einem einzigen Bauteil befindet (z. B. Aufbau „BE“).

3.8.3.1. Ist das Fahrzeug mit einem gehäuseähnlichen Aufbau ausgestattet, so gilt Folgendes:

- a) Das Laden von Gütern muss über eine rückwärtige Tür, eine Heckklappe, eine Lukenöffnung oder über eine andere Möglichkeit erfolgen können.
- b) Die Ladeöffnung muss eine Mindesthöhe von 800 mm und eine Mindestfläche von 12 800 cm² aufweisen.
- c) Die Mindestlänge des Ladebereichs muss 40 % des Radstandes betragen.

3.8.3.2. Ist das Fahrzeug mit einem offenen Ladebereich ausgestattet, so gelten nur die in der Nummer 3.8.3.1 Buchstaben a und c enthaltenen Vorschriften.

3.8.3.3. Für die Anwendung der in Nummer 3.8.3 enthaltenen Vorschriften gelten die Begriffsbestimmungen der Nummer 3.8.2 sinngemäß.

3.8.3.4. Jedoch müssen die Vorschriften in Bezug auf die Länge des Ladebereichs auf der Höhe der Ladefläche entlang einer horizontalen Linie erfüllt sein, die sich in der durch die Fahrzeugmittellinie verlaufenden Längsebene befindet.

4. Kriterien für die Einteilung von Fahrzeugen in die Unterkategorie der Geländefahrzeuge

4.1. Fahrzeuge der Klasse M₁ oder N₁ werden in die Unterkategorie der Geländefahrzeuge eingestuft, wenn sie alle der folgenden Bedingungen erfüllen:

- a) Mindestens eine Vorderachse und mindestens eine Hinterachse sind so ausgelegt, dass sie gleichzeitig angetrieben werden können, unabhängig davon, ob eine Antriebsachse abgeschaltet werden kann;
- b) es ist mindestens eine Differentialsperre oder eine Einrichtung montiert, die eine ähnliche Wirkung gewährleistet;
- c) sie müssen als Einzelfahrzeug mindestens eine Steigung von 25 % überwinden können;
- d) wenn sie fünf von sechs der folgenden Anforderungen erfüllen:
 - i) Der vordere Überhangwinkel muss mindestens 25 Grad betragen;
 - ii) der hintere Überhangwinkel muss mindestens 20 Grad betragen;

- iii) der Rampenwinkel muss mindestens 20 Grad betragen;
 - iv) die Bodenfreiheit unter der Vorderachse muss mindestens 180 mm betragen;
 - v) die Bodenfreiheit unter der Hinterachse muss mindestens 180 mm betragen;
 - vi) die Bodenfreiheit zwischen den Achsen muss mindestens 200 mm betragen.
- 4.2. Fahrzeuge der Klassen M₂, N₂ oder M₃ mit einer Gesamtmasse von höchstens 12 Tonnen werden in die Unterkategorie der Geländefahrzeuge eingestuft, wenn sie die Bedingung von Buchstabe a oder die beiden Bedingungen der Buchstaben b und c erfüllen.
- a) Alle ihre Achsen werden gleichzeitig angetrieben, unabhängig davon, ob eine oder mehrere Antriebsachsen abgeschaltet werden können;
 - b) i) mindestens eine Vorderachse und mindestens eine Hinterachse sind so ausgelegt, dass sie gleichzeitig angetrieben werden können, unabhängig davon, ob eine Antriebsachse abgeschaltet werden kann;
 - ii) es ist mindestens eine Differentialsperre oder eine Einrichtung montiert, die dieselbe Wirkung gewährleistet;
 - iii) sie müssen als Einzelfahrzeug eine Steigung von 25 % überwinden können;
 - c) sie erfüllen mindestens fünf der sechs folgenden Anforderungen, wenn ihre Gesamtmasse höchstens 7,5 Tonnen beträgt, und mindestens vier, wenn ihre Gesamtmasse über 7,5 Tonnen beträgt:
 - i) Der vordere Überhangwinkel muss mindestens 25 Grad betragen;
 - ii) der hintere Überhangwinkel muss mindestens 25 Grad betragen;
 - iii) der Rampenwinkel muss mindestens 25 Grad betragen;
 - iv) die Bodenfreiheit unter der Vorderachse muss mindestens 250 mm betragen;
 - v) die Bodenfreiheit zwischen den Achsen muss mindestens 300 mm betragen;
 - vi) die Bodenfreiheit unter der Hinterachse muss mindestens 250 mm betragen.
- 4.3. Fahrzeuge der Klassen M₃ oder N₃ mit einer Gesamtmasse von über 12 Tonnen werden in die Unterkategorie der Geländefahrzeuge eingestuft, wenn sie die Bedingung von Buchstabe a oder die beiden Bedingungen der Buchstaben b und c erfüllen:
- a) Alle ihre Achsen werden gleichzeitig angetrieben, unabhängig davon, ob eine oder mehrere Antriebsachsen abgeschaltet werden können;
 - b) i) mindestens die Hälfte der Achsen (oder zwei von drei Achsen bei einem dreiachsigen Fahrzeug und sinngemäß bei einem fünfachsigem Fahrzeug) ist so ausgelegt, dass sie gleichzeitig angetrieben werden können, unabhängig davon, ob eine Antriebsachse abgeschaltet werden kann;
 - ii) es gibt mindestens eine Differentialsperre oder eine Einrichtung, die eine ähnliche Wirkung gewährleistet;
 - iii) sie müssen als Einzelfahrzeug eine Steigung von 25 % überwinden können;
 - c) sie erfüllen mindestens vier der sechs folgenden Anforderungen:
 - i) Der vordere Überhangwinkel muss mindestens 25 Grad betragen;
 - ii) der hintere Überhangwinkel muss mindestens 25 Grad betragen;
 - iii) der Rampenwinkel muss mindestens 25 Grad betragen;
 - iv) die Bodenfreiheit unter der Vorderachse muss mindestens 250 mm betragen;
 - v) die Bodenfreiheit zwischen den Achsen muss mindestens 300 mm betragen;
 - vi) die Bodenfreiheit unter der Hinterachse muss mindestens 250 mm betragen.
- 4.4. Das Verfahren zur Prüfung der Übereinstimmung mit den in diesem Abschnitt genannten geometrischen Vorschriften wird in Anlage 1 beschrieben.

5. **Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung**

	Bezeichnung	Code	Begriffsbestimmung
5.1.	Wohnmobil	SA	Fahrzeug der Klasse M mit Platz für die Unterbringung von Personen, das mindestens die folgende Ausrüstung umfasst: a) Tisch und Sitzgelegenheiten; b) Schlafgelegenheiten, die u. U. tagsüber als Sitze dienen können; c) Kochmöglichkeit; d) Einrichtungen zur Unterbringung von Gepäck und sonstigen Gegenständen. Diese Ausrüstungsgegenstände sind im Wohnbereich fest anzubringen. Allerdings kann der Tisch leicht entfernbar sein.
5.2.	Beschussgeschütztes Fahrzeug	SB	Fahrzeug zum Schutz der beförderten Insassen bzw. Güter, das kugelsicher gepanzert ist.
5.3.	Krankenwagen	SC	Kraftfahrzeug der Klasse M, das zur Beförderung Kranker oder Verletzter ausgerüstet ist. Der Patientenraum muss den technischen Anforderungen der Norm EN 1789: 2007 „Rettungsdienstfahrzeuge und deren Ausrüstung — Krankenwagen“ genügen, außer deren Abschnitt 6.5 „Ausrüstungs-Tabellen“.
5.4.	Leichenwagen	SD	Kraftfahrzeug der Klasse M, das zur Beförderung von Leichen ausgerüstet ist.
5.5.	Rollstuhlge-rechtes Fahrzeug	SH	Fahrzeug der Klasse M ₁ , das speziell konstruiert oder umgerüstet wurde, um eine oder mehrere Personen in ihrem Rollstuhl bzw. ihren Rollstühlen sitzend bei Fahrten auf der Straße aufnehmen zu können.
5.6.	Wohnanhänger	SE	Fahrzeug der Klasse O entsprechend Begriff 3.2.1.3. der Norm ISO 3833: 1977.
5.7.	Mobilkran	SF	Fahrzeug der Klasse N ₃ , das nicht für die Güterbeförderung geeignet und mit einem Kran mit einem zulässigen Lastmoment von 400 kNm oder darüber ausgerüstet ist.
5.8.	Sondergruppe	SG	Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung, das unter keine der Begriffsbestimmungen dieses Abschnitts fällt.
5.9.	Dolly	SJ	Fahrzeug der Klasse O, das mit einer Sattelkupplung ausgerüstet ist, um einen Sattelanhänger so zu stützen, dass aus diesem ein Anhänger wird.
5.10.	Anhänger für Schwerlasttransporte	SK	Fahrzeug der Klasse O ₄ für den Transport von unteilbaren Ladungen, das aufgrund seiner Abmessungen Geschwindigkeits- und Verkehrsbeschränkungen unterliegt. Hierzu zählen auch hydraulische modulare Anhänger, unabhängig von der Anzahl der Module.

6. **Bemerkungen**

6.1. Keine Typpenehmigung wird erteilt für:

- a) Einen Dolly gemäß Abschnitt 5 von Teil A dieses Anhangs;
- b) Starrdeichselanhänger gemäß Abschnitt 4 von Teil C dieses Anhangs;
- c) Anhänger, in denen Personen auf der Straße befördert werden können.

6.2. Abschnitt 6.1 setzt die Vorschriften von Artikel 23 über die nationale Kleinserien-Typpenehmigung nicht außer Kraft.

TEIL B

Kriterien für Fahrzeugtypen, -varianten und -versionen1. **Klasse M₁**

1.1. Fahrzeugtyp

1.1.1. Ein „Fahrzeugtyp“ setzt sich aus Fahrzeugen zusammen, die alle der folgenden Merkmale gemeinsam haben:

- a) Firmenname des Herstellers;
- eine Änderung der Rechtsform des Unternehmens erfordert keine neue Genehmigung.
- b) Konstruktion und Montage der wesentlichen Teile der Aufbaustruktur, falls es sich um einen selbsttragenden Aufbau handelt;
- dies gilt sinngemäß auch für Fahrzeuge, deren Aufbau an einem gesonderten Rahmen festgeschraubt oder mit diesem verschweißt ist.
- c) Bei in mehreren Stufen gefertigten Fahrzeugen, Hersteller und Typ des Fahrzeugs der vorangegangenen Stufe.
- 1.1.2 Abweichend von den Anforderungen von Absatz 1.1.1 Buchstabe b können Fahrzeuge zu demselben Typ gezählt werden, wenn der Hersteller den Bodenbereich der Aufbaustruktur sowie die wesentlichen Bestandteile des vorderen Teils der Aufbaustruktur, der sich unmittelbar vor der Windschutzscheibenöffnung befindet, zum Bau verschiedener Arten von Aufbauten (z. B. Limousine und Coupé) verwendet. Der Nachweis hierüber muss vom Hersteller erbracht werden.
- 1.1.3. Ein Typ besteht aus mindestens einer Variante und einer Version.
- 1.2. Variante
- 1.2.1. Eine „Variante“ innerhalb eines Fahrzeugtyps umfasst diejenigen Fahrzeuge, die alle der folgenden Baumerkmale gemeinsam haben:
- a) Anzahl der Seitentüren oder Art des Aufbaus gemäß Teil C Absatz 1, wenn der Hersteller auf das Kriterium von Absatz 1.1.2 zurückgreift;
- b) Antriebsmaschine hinsichtlich der folgenden Baumerkmale:
- i) Art der Energieversorgung (Verbrennungsmotor, Elektromotor oder Sonstiges);
- ii) Arbeitsverfahren (Fremdzündung, Selbstzündung oder Sonstiges);
- iii) Anzahl und Anordnung der Zylinder bei einem Verbrennungsmotor (L4, V6 oder sonstige);
- c) Anzahl der Achsen;
- d) Anzahl und gegenseitige Verbindung der Antriebsachsen;
- e) Anzahl der gelenkten Achsen;
- f) Fertigungsstufe (z. B. vollständig/unvollständig).
- 1.3. Version
- 1.3.1. Eine „Version“ innerhalb einer Variante umfasst diejenigen Fahrzeuge, die alle der folgenden Merkmale gemeinsam haben:
- a) technisch zulässige Gesamtmasse;
- b) Hubvolumen bei einem Verbrennungsmotor;
- c) Motorhöchstleistung oder maximale Nenndauerleistung (Elektromotor);
- d) Art des Kraftstoffs (Benzin, Dieselöl, Zweistoffbetrieb mit Flüssiggas oder Sonstiges);
- e) Höchstzahl der Sitzplätze;
- f) Fahrgeräusch;
- g) Abgasnorm (z. B. Euro 5, Euro 6 oder andere);
- h) kombinierte oder gewichtete kombinierte CO₂-Emissionen;
- i) Stromverbrauch (gewichtet, kombiniert);
- j) kombinierter oder gewichteter kombinierter Kraftstoffverbrauch;
- k) Vorhandensein einer einzigen Kombination innovativer Technologien gemäß Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ ABL L 140, 5.6.2009, S. 1.

2. Klassen M₂ und M₃

2.1. Fahrzeugtyp

2.1.1. Ein „Fahrzeugtyp“ setzt sich aus Fahrzeugen zusammen, die alle der folgenden Merkmale gemeinsam haben:

- a) Firmenname des Herstellers;
eine Änderung der Rechtsform des Unternehmens erfordert keine neue Genehmigung.
- b) Klasse;
- c) folgende Aspekte von Bau und Ausführung:
 - i) Ausführung und Bau der wesentlichen Bestandteile des Fahrgestells;
 - ii) Ausführung und Bau der wesentlichen Bestandteile der Aufbaustruktur, falls es sich um einen selbsttragenden Aufbau handelt;
- d) Anzahl der Decks (ein oder zwei Decks);
- e) Anzahl der Fahrzeugteile (starre Bauweise/Gelenkbauweise);
- f) Anzahl der Achsen;
- g) Art der Energieversorgung (fahrzeugintern oder -extern);
- h) bei in mehreren Stufen gefertigten Fahrzeugen, Hersteller und Typ des Fahrzeugs der vorangegangenen Stufe.

2.1.2. Ein Typ besteht aus mindestens einer Variante und einer Version.

2.2. Variante

2.2.1. Eine „Variante“ innerhalb eines Fahrzeugtyps umfasst diejenigen Fahrzeuge, die alle der folgenden Baumerkmale gemeinsam haben:

- a) Art des Aufbaus gemäß Teil C Absatz 2;
- b) Klasse oder Kombination von Klassen von Fahrzeugen gemäß Anhang I Absatz 2.1.1 der Richtlinie 2001/85/EG (nur bei vollständigen und vervollständigten Fahrzeugen);
- c) Fertigungsstufe (z. B. vollständig/unvollständig/vervollständigt);
- d) Antriebsmaschine hinsichtlich der folgenden Baumerkmale:
 - i) Art der Energieversorgung (Verbrennungsmotor, Elektromotor oder Sonstiges);
 - ii) Arbeitsverfahren (Fremdzündung, Selbstzündung oder Sonstiges);
 - iii) Anzahl und Anordnung der Zylinder bei einem Verbrennungsmotor (L6, V8 oder sonstige).

2.3. Version

2.3.1. Eine „Version“ innerhalb einer Variante umfasst diejenigen Fahrzeuge, die alle der folgenden Merkmale gemeinsam haben:

- a) technisch zulässige Gesamtmasse;
- b) Eignung oder Nichteignung des Fahrzeugs zum Ziehen eines Anhängers;
- c) Hubvolumen bei einem Verbrennungsmotor;
- d) Motorhöchstleistung oder maximale Nenndauerleistung (Elektromotor);
- e) Art des Kraftstoffs (Benzin, Dieselöl, Zweistoffbetrieb mit Flüssiggas oder Sonstiges);
- f) Fahrgeräusch;
- g) Abgasnorm (z. B. Euro IV, Euro V oder andere).

3. Klasse N₁

3.1. Fahrzeugtyp

3.1.1. Ein „Fahrzeugtyp“ setzt sich aus Fahrzeugen zusammen, die alle der folgenden Merkmale gemeinsam haben:

- a) Firmenname des Herstellers;
eine Änderung der Rechtsform des Unternehmens erfordert keine neue Genehmigung;

- b) Konstruktion und Montage der wesentlichen Teile der Aufbaustruktur, falls es sich um einen selbsttragenden Aufbau handelt;
 - c) Ausführung und Bau der wesentlichen Bestandteile des Fahrgestells, falls es sich um einen nicht selbsttragenden Aufbau handelt;
 - d) bei in mehreren Stufen gefertigten Fahrzeugen, Hersteller und Typ des Fahrzeugs der vorangegangenen Stufe.
- 3.1.2. Abweichend von den Anforderungen von Absatz 3.1.1 Buchstabe b können Fahrzeuge zu demselben Typ gezählt werden, wenn der Hersteller den Bodenbereich der Aufbaustruktur sowie die wesentlichen Bestandteile des vorderen Teils des Aufbaus, der sich unmittelbar vor der Windschutzscheibenöffnung befindet, zum Bau verschiedener Arten von Aufbauten (z. B. geschlossener LKW und Fahrgestell mit Führerhaus, unterschiedliche Radstände und Dachhöhen) verwendet. Der Nachweis hierüber muss vom Hersteller erbracht werden.
- 3.1.3. Ein Typ besteht aus mindestens einer Variante und einer Version.
- 3.2. Variante
- 3.2.1. Eine „Variante“ innerhalb eines Fahrzeugtyps umfasst diejenigen Fahrzeuge, die alle der folgenden Baumerkmale gemeinsam haben:
- a) Anzahl der Seitentüren oder Art des Aufbaus gemäß Teil C Abschnitt 3 (bei vollständigen oder vervollständigten Fahrzeugen), wenn der Hersteller auf das Kriterium von Absatz 3.1.2 zurückgreift;
 - b) Fertigungsstufe (z. B. vollständig/unvollständig/vervollständigt);
 - c) Antriebsmaschine hinsichtlich der folgenden Baumerkmale:
 - i) Art der Energieversorgung (Verbrennungsmotor, Elektromotor oder Sonstiges);
 - ii) Arbeitsverfahren (Fremdzündung, Selbstzündung oder Sonstiges);
 - iii) Anzahl und Anordnung der Zylinder bei einem Verbrennungsmotor (L6, V8 oder sonstige);
 - d) Anzahl der Achsen;
 - e) Anzahl und gegenseitige Verbindung der Antriebsachsen;
 - f) Anzahl der gelenkten Achsen.
- 3.3. Version
- 3.3.1. Eine „Version“ innerhalb einer Variante umfasst diejenigen Fahrzeuge, die alle der folgenden Merkmale gemeinsam haben:
- a) technisch zulässige Gesamtmasse;
 - b) Hubvolumen bei einem Verbrennungsmotor;
 - c) Motorhöchstleistung oder maximale Nenndauerleistung (Elektromotor);
 - d) Art des Kraftstoffs (Benzin, Dieselöl, Zweistoffbetrieb mit Flüssiggas oder Sonstiges);
 - e) Höchstzahl der Sitzplätze;
 - f) Fahrgeräusch;
 - g) Abgasnorm (z. B. Euro 5, Euro 6 oder andere);
 - h) kombinierte oder gewichtete kombinierte CO₂-Emissionen;
 - i) Stromverbrauch (gewichtet, kombiniert);
 - j) kombinierter oder gewichteter kombinierter Kraftstoffverbrauch;
4. **Klassen N₂ und N₃**
- 4.1. Fahrzeugtyp
- 4.1.1. Ein „Fahrzeugtyp“ setzt sich aus Fahrzeugen zusammen, die alle der folgenden wesentlichen Merkmale gemeinsam haben:
- a) Firmenname des Herstellers;
 - eine Änderung der Rechtsform des Unternehmens erfordert keine neue Genehmigung;
 - b) Klasse;
 - c) Ausführung und Bau der wesentlichen Bestandteile des Fahrgestells, die einer Produktlinie gemeinsam sind;
 - d) Anzahl der Achsen;
 - e) bei in mehreren Stufen gefertigten Fahrzeugen, Hersteller und Typ des Fahrzeugs der vorangegangenen Stufe.
- 4.1.2. Ein Typ besteht aus mindestens einer Variante und einer Version.

4.2. Variante

4.2.1. Eine „Variante“ innerhalb eines Fahrzeugtyps umfasst diejenigen Fahrzeuge, die alle der folgenden Baumerkmale gemeinsam haben:

- a) Aufbaukonzept oder Art des Aufbaus wie in Teil C Abschnitt 3 und in Anlage 2 (nur für vollständige/vervollständigte Fahrzeuge) genannt;
- b) Fertigungsstufe (z. B. vollständig/unvollständig/vervollständigt);
- c) Antriebsmaschine hinsichtlich der folgenden Baumerkmale:
 - i) Art der Energieversorgung (Verbrennungsmotor, Elektromotor oder Sonstiges);
 - ii) Arbeitsverfahren (Fremdzündung, Selbstzündung oder Sonstiges);
 - iii) bei einem Verbrennungsmotor Anzahl und Anordnung der Zylinder (L6, V8 oder sonstige);
- d) Anzahl und gegenseitige Verbindung der Antriebsachsen;
- e) Anzahl der gelenkten Achsen.

4.3. Version

4.3.1. Eine „Version“ innerhalb einer Variante umfasst diejenigen Fahrzeuge, die alle der folgenden Merkmale gemeinsam haben:

- a) technisch zulässige Gesamtmasse;
- b) Eignung oder Nichteignung zum Ziehen eines der folgenden Anhänger:
 - i) ungebremster Anhänger;
 - ii) Anhänger mit einer Auflaufbremsanlage gemäß Absatz 2.12 der UN/ECE-Regelung Nr. 13;
 - iii) Anhänger mit einer durchgehenden oder halb durchgehenden Bremsanlage gemäß den Absätzen 2.9 und 2.10 der UN/ECE-Regelung Nr. 13;
 - iv) Anhänger der Klasse O₄, der zu einer zulässigen Gesamtmasse der Fahrzeugkombination von höchstens 44 Tonnen führt;
 - v) Anhänger der Klasse O₄, der zu einer zulässigen Gesamtmasse der Fahrzeugkombination von über 44 Tonnen führt;
- c) Hubvolumen;
- d) Motorhöchstleistung;
- e) Art des Kraftstoffs (Benzin, Dieselöl, Zweistoffbetrieb mit Flüssiggas oder Sonstiges);
- f) Fahrgeräusch;
- g) Abgasnorm (z. B. Euro 4, Euro 5 oder andere).

5. **Klassen O₁ und O₂**

5.1. Fahrzeugtyp

5.1.1. Ein „Fahrzeugtyp“ setzt sich aus Fahrzeugen zusammen, die alle der folgenden Merkmale gemeinsam haben:

- a) Firmenname des Herstellers;

eine Änderung der Rechtsform des Unternehmens erfordert keine neue Genehmigung;
- b) Klasse;
- c) Konzept gemäß Teil C Abschnitt 4;

- d) folgende Aspekte von Bau und Ausführung:
- i) Ausführung und Bau der wesentlichen Bestandteile des Fahrgestells;
 - ii) Ausführung und Bau der wesentlichen Bestandteile der Aufbaustruktur, falls es sich um einen selbsttragenden Aufbau handelt;
- e) Anzahl der Achsen;
- f) bei in mehreren Stufen gefertigten Fahrzeugen, Hersteller und Typ des Fahrzeugs der vorangegangenen Stufe.
- 5.1.2. Ein Typ besteht aus mindestens einer Variante und einer Version.
- 5.2. Variante
- 5.2.1. Eine „Variante“ innerhalb eines Fahrzeugtyps umfasst diejenigen Fahrzeuge, die alle der folgenden Baumerkmale gemeinsam haben:
- a) Art des Aufbaus wie in Anlage 2 genannt (bei vollständigen und vervollständigten Fahrzeugen);
 - b) Fertigungsstufe (z. B. vollständig/unvollständig/vervollständigt);
 - c) Art des Bremssystems (z. B. ungebremst/Auflaufbremse/Hilfskraftbremse).
- 5.3. Version
- 5.3.1. Eine „Version“ innerhalb einer Variante umfasst diejenigen Fahrzeuge, die alle der folgenden Merkmale gemeinsam haben:
- a) technisch zulässige Gesamtmasse;
 - b) Konzeption der Federung (Luft-, Stahl- oder Gummifederung, Torsionsstab oder Sonstiges);
 - c) Konzeption der Deichsel (Dreieck, Rohr oder Sonstiges).
6. **Klassen O₃ und O₄**
- 6.1. Fahrzeugtyp
- 6.1.1. Ein „Fahrzeugtyp“ setzt sich aus Fahrzeugen zusammen, die alle der folgenden Merkmale gemeinsam haben:
- a) der Firmenname des Herstellers;
eine Änderung der Rechtsform des Unternehmens erfordert keine neue Genehmigung.
 - b) Klasse;
 - c) Konzeption des Anhängers im Hinblick auf die Begriffsbestimmungen in Teil C Abschnitt 4;
 - d) folgende Aspekte von Bau und Ausführung:
 - i) Ausführung und Bau der wesentlichen Bestandteile des Fahrgestells;
 - ii) Ausführung und Bau der wesentlichen Bestandteile der Aufbaustruktur, falls es sich um Anhänger mit einem selbsttragenden Aufbau handelt;
 - e) Anzahl der Achsen;
 - f) bei in mehreren Stufen gefertigten Fahrzeugen, Hersteller und Typ des Fahrzeugs der vorangegangenen Stufe.
- 6.1.2 Ein Typ besteht aus mindestens einer Variante und einer Version.
- 6.2. Varianten
- 6.2.1. Eine „Variante“ innerhalb eines Fahrzeugtyps umfasst diejenigen Fahrzeuge, die alle der folgenden Bau- und Ausführungsmerkmale gemeinsam haben:
- a) Art des Aufbaus wie in Anlage 2 genannt (bei vollständigen und vervollständigten Fahrzeugen);
 - b) Fertigungsstufe (z. B. vollständig/unvollständig/vervollständigt);
 - c) Konzeption der Federung (Stahl-, Luft- oder Hydraulikfederung);
 - d) folgende technische Merkmale:
 - i) Eignung oder Nichteignung des Fahrgestells zum Ausfahren;
 - ii) Höhe des Decks (normal, Tieflader, Semi-Tieflader usw.).

6.3. Versionen

6.3.1. Eine „Version“ innerhalb einer Variante umfasst diejenigen Fahrzeuge, die alle der folgenden Merkmale gemeinsam haben:

- a) technisch zulässige Gesamtmasse;
- b) die in den Absätzen 3.2 und 3.3 von Anhang I der Richtlinie 96/53/EG genannten Unterteilungen und Kombinationen von Unterteilungen für den Abstand zwischen zwei aufeinander folgenden, zu derselben Gruppe gehörenden Achsen;
- c) die Beschreibung der Achsen im Hinblick auf folgende Merkmale:
 - i) Hubachsen (Anzahl und Lage);
 - ii) belastbare Achsen (Anzahl und Lage);
 - iii) gelenkte Achsen (Anzahl und Lage).

7. Gemeinsame Anforderungen an alle Fahrzeugklassen

7.1. Wenn ein Fahrzeug aufgrund seiner Gesamtmasse oder der Anzahl der Sitzplätze oder beidem verschiedenen Klassen zugeteilt werden kann, kann der Hersteller für die Bestimmung von Varianten und Versionen zwischen den beiden Fahrzeugklassen wählen.

7.1.1. Beispiele:

- a) Fahrzeug „A“ kann bezüglich seiner Höchstmasse als Fahrzeug der Klasse N₁ (3,5 Tonnen) und als Fahrzeug der Klasse N₂ (4,2 Tonnen) typgenehmigt werden. In diesem Fall dürfen die Kennwerte für die Klasse N₁ auch auf das in die Klasse N₂ eingestufte Fahrzeug angewendet werden (oder umgekehrt).
- b) Fahrzeug „B“ kann bezüglich der Anzahl der Sitzplätze (7+1 bzw. 10+1) als Fahrzeug der Klasse M₁ und als Fahrzeug der Klasse M₂ typgenehmigt werden; die Kennwerte für die Klasse M₁ dürfen auch auf das in die Klasse M₂ eingestufte Fahrzeug angewendet werden (oder umgekehrt).

7.2. Ein Fahrzeug der Klasse N kann je nach Fall nach den Vorschriften für die Klasse M₁ oder M₂ typgenehmigt werden, wenn es dazu bestimmt ist, in der nächsten Stufe eines Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens in diese Klasse eingestuft zu werden.

7.2.1. Diese Möglichkeit wird nur bei unvollständigen Fahrzeugen eingeräumt.

Solche Fahrzeuge sind vom Hersteller des Basisfahrzeugs mit einem besonderen Variantencode zu kennzeichnen.

7.3. Typen-, Varianten- und Versionsbezeichnungen

7.3.1. Der Hersteller teilt jedem Typ, jeder Variante und jeder Version eines Fahrzeugs einen alphanumerischen Code zu, bestehend aus lateinischen Buchstaben und/oder arabischen Ziffern.

Klammern und Bindestriche dürfen verwendet werden, wenn sie keinen Buchstaben und keine Ziffer ersetzen.

7.3.2. Der Gesamtcode muss wie folgt zusammengesetzt sein: Typ-Variante-Version oder „TVV“.

7.3.3. Durch den TVV-Code muss es möglich sein, eine einmalige Kombination technischer Merkmale im Sinne der in Teil B dieses Anhangs festgelegten Kriterien klar und eindeutig zu kennzeichnen.

7.3.4. Ein Hersteller darf denselben Code verwenden, um einen Fahrzeugtyp zu bestimmen, wenn dieser in zwei oder mehr Klassen fällt.

7.3.5. Ein Hersteller darf nicht denselben Code verwenden, um einen Fahrzeugtyp für mehr als eine Typgenehmigung in derselben Fahrzeugklasse zu kennzeichnen.

7.4. Anzahl der Zeichen für den TVV-Code

7.4.1. Die Anzahl der Zeichen darf Folgendes nicht überschreiten:

- a) 15 für den Code des Fahrzeugtyps;
- b) 25 für den Code einer Variante;
- c) 35 für den Code einer Version.

7.4.2. Der vollständige alphanumerische TVV-Code darf aus höchstens 75 Zeichen bestehen.

7.4.3. Wird der TVV-Code als Ganzes verwendet, so ist zwischen der Bezeichnung des Typs, der Variante und der Version jeweils eine Leerstelle zu lassen.

Beispiel eines solchen TVV-Codes: 159AF[...Leerstelle]0054[...Leerstelle]977K(BE).

TEIL C

Bestimmung der Art des Aufbaus**0. Allgemeine Bemerkungen**

- 0.1. Die Art des Aufbaus gemäß Anhang I Abschnitt 9 und Anhang III Teil 1 sowie der Code des Aufbaus gemäß Anhang IX Nummer 38 müssen mittels Codes angegeben werden.

Die Liste der Codes gilt in erster Linie für vollständige und vervollständigte Fahrzeuge.

- 0.2. Bei Fahrzeugen der Klasse M wird die Art des Aufbaus durch zwei Buchstaben gemäß den Abschnitten 1 und 2 gekennzeichnet.
- 0.3. Bei Fahrzeugen der Klassen N und O wird die Art des Aufbaus durch zwei Buchstaben gemäß den Abschnitten 3 und 4 gekennzeichnet.
- 0.4. Falls erforderlich (besonders bei den in den Nummern 3.1 und 3.6 und 4.1 bis 4.4 genannten Arten des Aufbaus) werden sie durch zwei Zahlen ergänzt.
- 0.4.1. Das Verzeichnis der Zahlen ist in Anlage 2 dieses Anhangs enthalten.
- 0.5. Bei Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung richtet sich die Art des zu verwendenden Aufbaus nach der Klasse des Fahrzeugs.

1. Fahrzeuge der Klasse M₁

Ref.	Code	Bezeichnung	Begriffsbestimmung
1.1.	AA	Limousine	Fahrzeug, das in Begriff 3.1.1.1 der ISO-Norm Nr. 3833-1977 definiert wird, mit mindestens vier Seitenfenstern.
1.2.	AB	Schräghecklimousine	Limousine gemäß 1.1, jedoch mit Schrägheck.
1.3.	AC	Kombilimousine	Fahrzeug, das in Begriff 3.1.1.4 der ISO-Norm Nr. 3833-1977 definiert wird.
1.4.	AD	Coupé	Fahrzeug, das in Begriff 3.1.1.5 der ISO-Norm Nr. 3833-1977 definiert wird.
1.5.	AE	Kabrio-Limousine	Fahrzeug, das in Begriff 3.1.1.6 der ISO-Norm Nr. 3833-1977 definiert wird. Allerdings kann eine Kabrio-Limousine ohne Tür sein.
1.6.	AF	Mehrzweckfahrzeug	Anderes Fahrzeug als die unter AA bis AE sowie unter AG genannten zur Beförderung von Fahrgästen und deren Gepäck oder zur gelegentlichen Beförderung von Gütern in einem einzigen Innenraum.
1.7.	AG	Pkw-Pick-up	Fahrzeug, das in Begriff 3.1.1.4.1 der ISO-Norm Nr. 3833-1977 definiert wird. Der Gepäckraum muss jedoch vollständig vom Fahrgastraum getrennt sein. Ferner muss sich der Bezugspunkt des Sitzplatzes des Fahrers mindestens 750 mm über der das Fahrzeug tragenden Fläche befinden.

2. Fahrzeuge der Klasse M₂ oder M₃

Ref.	Code	Bezeichnung	Begriffsbestimmung
2.1.	CA	Eindeckfahrzeug	Fahrzeug, in dem der Fahrgastraum auf nur einer Ebene angeordnet ist oder so, dass er keine zwei übereinander liegende Decks bildet;
2.2.	CB	Doppeldeckfahrzeug	Fahrzeug gemäß Anhang I Absatz 2.1.6 der Richtlinie 2001/85/EG;
2.3.	CC	Eindeck-Gelenkfahrzeug	Fahrzeug gemäß Anhang I Absatz 2.1.3 der Richtlinie 2001/85/EG mit einem einzigen Deck;
2.4.	CD	Doppeldeck-Gelenkfahrzeug	Fahrzeug gemäß Anhang I Absatz 2.1.3.1 der Richtlinie 2001/85/EG;

Ref.	Code	Bezeichnung	Begriffsbestimmung
2.5.	CE	Eindeck-Niederflurfahrzeug	Fahrzeug gemäß Anhang I Absatz 2.1.4 der Richtlinie 2001/85/EG mit einem einzigen Deck;
2.6.	CF	Doppeldeck-Niederflurfahrzeug	Fahrzeug gemäß Anhang I Absatz 2.1.4 der Richtlinie 2001/85/EG mit Doppeldeck;
2.7.	CG	Eindeck-Niederflur-Gelenkbus	Fahrzeug, das die technischen Merkmale der Absätze 2.3 und 2.5 miteinander verbindet;
2.8.	CH	Doppeldeck-Niederflur-Gelenkbus	Fahrzeug, das die technischen Merkmale der Absätze 2.4 und 2.6 miteinander verbindet;
2.9.	CI	Offenes Eindeckfahrzeug	Fahrzeug ohne Dach oder ohne durchgehendes Dach;
2.10.	CJ	Offenes Doppeldeckfahrzeug	Fahrzeug ohne Dach oder ohne durchgehendes Dach auf dem Oberdeck;
2.11.	CX	Busfahrgestell	Unvollständiges Fahrzeug mit lediglich Rahmenlängsträgern oder Rohrkonstruktion, Getriebe, Achsen, das dafür bestimmt ist, durch einen Aufbau vervollständigt zu werden, der auf den Bedarf des Verkehrsunternehmens zugeschnitten ist.

3. Kraftfahrzeuge der Klasse N₁, N₂ oder N₃

Ref.	Code	Bezeichnung	Begriffsbestimmung
3.1.	BA	Lastkraftwagen	Fahrzeug, das ausschließlich oder vornehmlich für die Beförderung von Gütern ausgelegt und konstruiert ist. Es kann auch einen Anhänger ziehen.
3.2.	BB	Geschlossener Lkw	Lastkraftwagen, bei dem das Führerhaus und der Ladebereich sich in derselben Einheit befinden;
3.3.	BC	Sattelzugmaschine	Zugfahrzeug, das ausschließlich oder vornehmlich für das Ziehen von Sattelanhängern ausgelegt und gebaut ist;
3.4.	BD	Straßenzugmaschine	Zugfahrzeug, das ausschließlich für das Ziehen von Anhängern außer Sattelanhängern ausgelegt und konstruiert ist;
3.5.	BE	Pick-up	Fahrzeug mit einer Höchstmasse bis 3 500 kg, in dem sich die Sitzplätze und der Ladebereich nicht in einem gemeinsamen Innenraum befinden;
3.6.	BX	Fahrgestell mit Führerhaus	unvollständiges Fahrzeug mit lediglich Führerhaus (vollständig oder unvollständig), Fahrgestell-Längsträgern, Getriebe, Achsen, das dafür bestimmt ist, durch einen Aufbau vervollständigt zu werden, der auf den Bedarf des Verkehrsunternehmens zugeschnitten ist.

4. Fahrzeuge der Klasse O

Ref.	Code	Bezeichnung	Begriffsbestimmung
4.1.	DA	Sattelanhänger	Anhänger, der ausgelegt und gebaut ist, um an eine Zugmaschine oder einen Dolly so angekuppelt zu werden, dass auf das Zugfahrzeug oder den Dolly eine beträchtliche Stützlaster einwirkt. Die für eine Fahrzeugkombination zu verwendende Kupplung muss aus einem Zugsattelzapfen und einer Sattelkupplung bestehen.
4.2.	DB	Deichselanhänger	Anhänger mit mindestens zwei Achsen, darunter mindestens eine gelenkte Achse: a) ausgestattet mit einer (relativ zum Anhänger) senkrecht beweglichen Zugeinrichtung, b) der weniger als 100 daN Stützlaster auf das Zugfahrzeug überträgt.

Ref.	Code	Bezeichnung	Begriffsbestimmung
4.3.	DC	Zentralachsanhänger	Anhänger, dessen Achse(n) nahe dem Schwerpunkt des (gleichmäßig beladenen) Fahrzeugs so angeordnet ist (sind), dass nur eine geringfügige Stützlast, die 10 % der größten Masse des Anhängers bzw. eine Last von 1 000 daN nicht übersteigt (es gilt der jeweils niedrigere Wert), auf das Zugfahrzeug übertragen wird.
4.4.	DE	Starrdeichselanhänger	Anhänger mit einer Achse (Achsgruppe), der mit einer Deichsel ausgestattet ist, die konstruktionsbedingt eine ruhende Last von höchstens 4 000 daN auf das Zugfahrzeug überträgt und der nicht unter die Begriffsbestimmung für einen Zentralachsanhänger fällt. Die bei einer Fahrzeugkombination zu verwendende Kupplung darf nicht aus einem Zugsattelzapfen und einer Sattelkupplung bestehen.

Anlage 1

Verfahren zur Prüfung, ob ein Fahrzeug als Geländefahrzeug eingestuft werden kann**0. Allgemeine Bemerkungen**

- 0.1. Für die Zwecke der Einstufung eines Fahrzeugs als Geländefahrzeug gilt das in dieser Anlage beschriebene Verfahren.

1. Prüfbedingungen für geometrische Messungen

- 1.1. Fahrzeuge der Klasse M₁ oder N₁ müssen in unbeladenem Zustand sein, eine Prüfpuppe eines 50-Perzentil-Mannes muss sich auf dem Fahrersitz befinden, und das Fahrzeug muss mit Kühlflüssigkeit, Schiermitteln, Werkzeug, Ersatzrad (falls als Originalausrüstung angebracht) versehen sein.

Statt der Prüfpuppe kann eine ähnliche Vorrichtung mit der gleichen Masse verwendet werden.

- 1.2. Andere als die in Absatz 1.1 genannten Fahrzeuge müssen bis zur technisch zulässigen Gesamtmasse beladen werden.

Die Masse muss so auf die Achsen verteilt werden, dass sie dem ungünstigsten Fall im Hinblick auf die Einhaltung der jeweiligen Kriterien entspricht.

- 1.3. Dem Technischen Dienst ist ein Fahrzeug vorzuführen, das repräsentativ für den Typ ist und auf das die Bedingungen von Punkt 1.1 bzw. 1.2 zutreffen. Das Fahrzeug muss sich in stehendem Zustand und die Räder müssen sich in Geradeausstellung befinden.

Die Fläche, auf der die Messungen durchgeführt werden, muss möglichst eben und waagrecht sein (höchstens $\pm 0,5\%$ Neigung).

2. Messung des vorderen und hinteren Überhangwinkels und des Rampenwinkels

- 2.1. Der vordere Überhangwinkel ist gemäß Absatz 6.10 der ISO-Norm 612: 1978 zu messen.

- 2.2. Der hintere Überhangwinkel ist gemäß Absatz 6.11 der ISO-Norm 612: 1978 zu messen.

- 2.3. Der Rampenwinkel ist gemäß Absatz 6.9 der ISO-Norm 612: 1978 zu messen.

- 2.4. Bei der Messung des hinteren Überhangwinkels dürfen höhenverstellbare hintere Unterfahrschutzeinrichtungen in die obere Stellung gebracht werden.

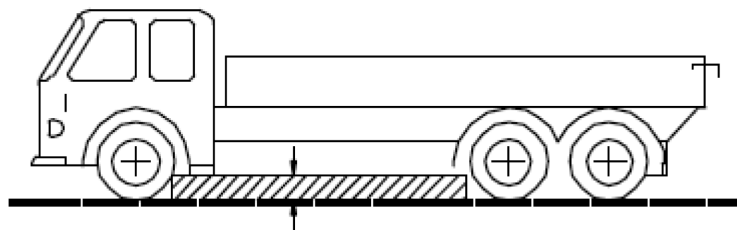
- 2.5. Die Vorschrift von Absatz 2.4 ist nicht so zu verstehen, dass das Basisfahrzeug mit einem hinteren Unterfahrschutz als Teil der Originalausrüstung ausgestattet sein muss. Der Hersteller des Basisfahrzeugs muss jedoch den Hersteller der nächsten Fertigungsstufe darüber informieren, dass das Fahrzeug den Vorschriften über den hinteren Überhangwinkel entsprechen muss, wenn ein hinterer Unterfahrschutz angebracht wird.

3. Messung der Bodenfreiheit

- 3.1. Bodenfreiheit zwischen den Achsen

- 3.1.1. Die „Bodenfreiheit zwischen den Achsen“ ist der kleinste Abstand zwischen der Standebene und dem niedrigsten festen Punkt des Fahrzeugs.

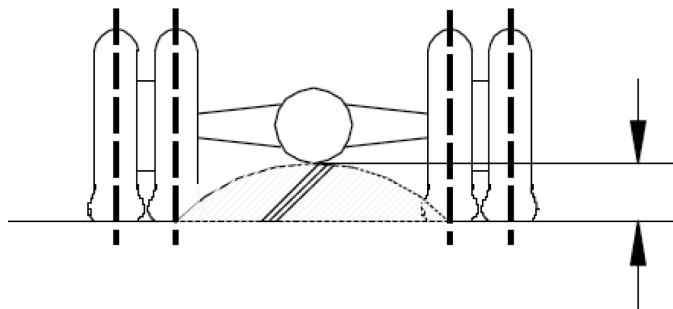
Bei der Anwendung dieser Begriffsbestimmung ist die letzte Achse einer vorderen Achsgruppe und die erste Achse einer hinteren Achsgruppe zugrunde zu legen.



3.1.2. Kein starrer Teil des Fahrzeugs darf in den schraffierten Abschnitt der Abbildung hineinragen.

3.2. Bodenfreiheit unter einer Achse

3.2.1. Die „Bodenfreiheit unter einer Achse“ ist durch die Scheitelhöhe eines Kreisbogens bestimmt, der durch die Mitte der Aufstandsfläche der Reifen einer Achse (der Innenreifen bei Zwillingreifen) geht und den niedrigsten Festpunkt zwischen den Rädern berührt.



3.2.2. Gegebenenfalls ist die Messung der Bodenfreiheit an jeder Achse einer Achsgruppe vorzunehmen.

4. Steigfähigkeit

4.1. Die „Steigfähigkeit“ bezeichnet das Vermögen des Fahrzeugs, eine Steigung zu bewältigen.

4.2. Die Steigfähigkeit von unvollständigen und vollständigen Fahrzeugen der Klassen M₂, M₃, N₂ und N₃ ist anhand einer Prüfung zu ermitteln.

4.3. Diese Prüfung ist vom Technischen Dienst an einem Fahrzeug vorzunehmen, das repräsentativ für den zu genehmigenden Typ ist.

4.4. Auf Antrag des Herstellers und unter den in Anhang XVI genannten Bedingungen kann die Steigfähigkeit eines Fahrzeugtyps durch virtuelle Prüfungen nachgewiesen werden.

5. Prüfbedingungen und Kriterium für das Bestehen

5.1. Bis zum 31. Oktober 2014 gelten die in Anhang I Absatz 7.5 der Richtlinie 97/27/EG genannten Bedingungen.

Ab dem 1. November 2014 gelten die Bedingungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlament und des Rates ⁽¹⁾ entsprechend Artikel 14 jener Verordnung.

5.2. Das Fahrzeug muss die Steigung bei konstanter Geschwindigkeit ohne Durchdrehen oder seitliches Abrutschen der Räder hinauffahren.

⁽¹⁾ ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1.

*Anlage 2***Zahlen zur Verwendung als Ergänzung der Codes für die verschiedenen Arten von Aufbauten**

- 01 Plattform;
 - 02 Offener Kasten;
 - 03 Geschlossener Kasten;
 - 04 Klimatisierter Aufbau mit isolierten Wänden und Ausrüstung zur Aufrechterhaltung der Innentemperatur;
 - 05 Klimatisierter Aufbau mit isolierten Wänden, aber ohne Ausrüstung zur Aufrechterhaltung der Innentemperatur;
 - 06 Seitenplanen (Curtainsider);
 - 07 Wechselbrücke (austauschbarer Aufbau);
 - 08 Containerträger;
 - 09 Fahrzeuge mit Hakenlift;
 - 10 Kipper;
 - 11 Tank;
 - 12 Tank zur Beförderung gefährlicher Güter;
 - 13 Tiertransporter;
 - 14 Fahrzeugtransporter;
 - 15 Betonmischer;
 - 16 Betonpumpwagen;
 - 17 Langholz;
 - 18 Abfallsammelfahrzeug;
 - 19 Straßenkehrmaschine, Straßen- und Kanalreinigung;
 - 20 Kompressor;
 - 21 Bootsträger;
 - 22 Träger für Segelflugzeuge;
 - 23 Fahrzeuge für Verkaufs- und Werbezwecke;
 - 24 Abschleppwagen;
 - 25 Leiterfahrzeug;
 - 26 Kranwagen (außer Mobilkrane gemäß Anhang II Teil A Abschnitt 5);
 - 27 Hubarbeitsbühne;
 - 28 Bohrfahrzeug;
 - 29 Niederfluranhänger;
 - 30 Glastransporter;
 - 31 Feuerwehrfahrzeug;
 - 99 Sonstige, nicht in diesem Verzeichnis enthaltene Aufbauten.“
-

ANHANG II

Anhang IV der Richtlinie 2007/46/EG wird wie folgt geändert:

1. Der Titel von Anhang IV erhält die Fassung „**FÜR DIE EG-TYPGENEHMIGUNG VON FAHRZEUGEN ANZUWENDENDE VORSCHRIFTEN**“.
2. Anhang IV Teil I Nummer 43 erhält folgende Fassung:

„43	Spritzschutzsysteme	Richtlinie 91/226/EWG	L 103 vom 23.4.1991, S. 5					x	x	x	x	x	x	x	x	x
-----	---------------------	--------------------------	------------------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---

3. Der Titel der Anlage zu Anhang IV erhält die Fassung „**Vorschriften für die EG-Typgenehmigung von Kleinserienfahrzeugen der Klasse M₁ gemäß Artikel 22.**“

ANHANG III

Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG wird wie folgt geändert:

1. Der Text des Eintrags 31 unter „Seite 2 — Fahrzeugklasse N₂ (vollständige und vervollständigte Fahrzeuge)“ des Musters der Übereinstimmungsbescheinigung erhält folgende Fassung:
„31. Lage der Hubachse(n): ...“
 2. Der Text des Eintrags 31 unter „Seite 2 — Fahrzeugklasse N₃ (vollständige und vervollständigte Fahrzeuge)“ des Musters der Übereinstimmungsbescheinigung erhält folgende Fassung:
„31. Lage der Hubachse(n): ...“
 3. Der Text des Eintrags 31 unter „Seite 2 — Fahrzeugklassen O₁ und O₂ (vollständige und vervollständigte Fahrzeuge)“ des Musters der Übereinstimmungsbescheinigung erhält folgende Fassung:
„31. Lage der Hubachse(n): ...“
 4. Der Text des Eintrags 31 unter „Seite 2 — Fahrzeugklassen O₃ und O₄ (vollständige und vervollständigte Fahrzeuge)“ des Musters der Übereinstimmungsbescheinigung erhält folgende Fassung:
„31. Lage der Hubachse(n): ...“
 5. Der Text des Eintrags 31 unter „Seite 2 — Fahrzeugklasse N₂ (unvollständige Fahrzeuge)“ des Musters der Übereinstimmungsbescheinigung erhält folgende Fassung:
„31. Lage der Hubachse(n): ...“
 6. Der Text des Eintrags 31 unter „Seite 2 — Fahrzeugklasse N₃ (unvollständige Fahrzeuge)“ des Musters der Übereinstimmungsbescheinigung erhält folgende Fassung:
„31. Lage der Hubachse(n): ...“
 7. Der Text des Eintrags 31 unter „Seite 2 — Fahrzeugklassen O₁ und O₂ (unvollständige Fahrzeuge)“ des Musters der Übereinstimmungsbescheinigung erhält folgende Fassung:
„31. Lage der Hubachse(n): ...“
 8. Der Text des Eintrags 31 unter „Seite 2 — Fahrzeugklassen O₃ und O₄ (unvollständige Fahrzeuge)“ des Musters der Übereinstimmungsbescheinigung erhält folgende Fassung:
„31. Lage der Hubachse(n): ...“
 9. Der Text der Erläuterungen zu Anhang IX erhält folgende Fassung:
 - a) Der letzte Satz der Erläuterung a wird gestrichen.
 - b) Folgender Satz wird Erläuterung e hinzugefügt:
„Bei einem Zentralachsanhänger den waagrechten Abstand zwischen der senkrechten Achse der Kupplung und dem Mittelpunkt der Achse angeben.“
-

ANHANG IV

Anhang XI der Richtlinie 2007/46/EG wird wie folgt geändert:

1. Anhang XI Anlage 2 Nummer 43 erhält folgende Fassung:

„43	Spritzschutzsysteme	Richtlinie 91/226/EWG					x	x	x	x	x	x	x
-----	---------------------	-----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

2. Anhang XI Anlage 4 Nummer 43 erhält folgende Fassung:

„43	Spritzschutzsysteme	Richtlinie 91/226/EWG					x	x	x	x	x	x	x
-----	---------------------	-----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

3. Hinter Anlage 5 und vor „Bedeutung der Buchstaben“ wird folgende Anlage 6 eingefügt:

„Anlage 6

Anhänger für Schwerlasttransporte

Nummer	Gegenstand	Nummer des Rechtsakts	Anhänger der Klasse O ₄
3	Kraftstoffbehälter/Unterfahrschutz hinten	Richtlinie 70/221/EWG	X
4	Anbringung hinteres Kennzeichen	Richtlinie 70/222/EWG	X
5	Lenkanlagen	Richtlinie 70/311/EWG	X
9	Bremsanlagen	Richtlinie 71/320/EWG	X
10	Funkentstörung (elektromagnetische Verträglichkeit)	Richtlinie 72/245/EWG	X
18	(Vorgeschriebene) Schilder	Richtlinie 76/114/EWG	X
20	Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen	Richtlinie 76/756/EWG	A + N
21	Rückstrahler	Richtlinie 76/757/EWG	X
22	Umriss-, Begrenzungs-, Schluss-, Brems-, Tagfahr- und Seitenmarkierungsleuchten	Richtlinie 76/758/EWG	X
23	Fahrtrichtungsanzeiger	Richtlinie 76/759/EWG	X
24	Beleuchtung für das hintere Kennzeichen	Richtlinie 76/760/EWG	X
28	Nebelschlussleuchten	Richtlinie 77/538/EWG	X
29	Rückfahrcheinwerfer	Richtlinie 77/539/EWG	X
36	Heizung	Richtlinie 2001/56/EG	N/A
42	Seitliche Schutzvorrichtungen	Richtlinie 89/297/EWG	A
43	Spritzschutzsysteme	Richtlinie 91/226/EWG	A

Nummer	Gegenstand	Nummer des Rechtsakts	Anhänger der Klasse O ₄
46	Reifen	Richtlinie 92/23/EWG	I
48	Massen und Abmessungen	Richtlinie 97/27/EG	X
50	Verbindungseinrichtungen	Richtlinie 94/20/EG	X
63	Allgemeine Sicherheit	Verordnung (EG) Nr. 661/2009	P/A“

4. „Bedeutung der Buchstaben“ wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe L erhält folgende Fassung:

„L: Die Vorschriften gelten nur für diejenigen Sitze, die zum üblichen Gebrauch während der Fahrt bestimmt sind. An den Rücksitzen sind mindestens Verankerungen für Beckengurte vorgeschrieben. Sitze, die nicht zu benutzen sind, während das Fahrzeug auf der Straße fährt, sind für die Benutzer deutlich zu kennzeichnen, und zwar durch ein Piktogramm oder ein Schild mit entsprechendem Text.“

b) Nach dem Absatz N/A wird folgender Absatz eingefügt

„P/A: Dieser Rechtsakt ist teilweise anwendbar. Sein genauer Geltungsbereich wird in den Durchführungsmaßnahmen zur Verordnung (EG) Nr. 661/2009 festgelegt.“

c) Nach Absatz H wird folgender Absatz eingefügt:

„I: Reifen müssen nach den Vorschriften der UN/ECE-Regelung Nr. 54 typgenehmigt sein, selbst wenn die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs weniger als 80 km/h beträgt.

Die Tragfähigkeitskennzahl kann im Einverständnis mit dem Reifenhersteller an die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Anhängers angepasst werden.“