



Brüssel, 14. Juli 2020
REV1 – ersetzt die Mitteilungen
vom 8. Februar 2018
(„Typgenehmigung von
Kraftfahrzeugen“) und 28. März
2018 („Typgenehmigung für
bestimmte Fahrzeuge und
Motoren“) sowie die Fragen und
Antworten vom 6. März 2019.

MITTEILUNG

DER Austritt des Vereinigten Königreichs und die EU-Vorschriften im Bereich der Typgenehmigungen für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten

Inhaltsverzeichnis

EINLEITUNG	2
A. RECHTSLAGE NACH ABLAUF DES ÜBERGANGSZEITRAUMS	3
1. AUSWIRKUNGEN AUF DIE IDENTIFIZIERUNG DER WIRTSCHAFTSAKTEURE.....	4
2. FOLGEN FÜR TYPGENEHMIGUNGEN UND TYPGENEHMIGUNGSBEHÖRDEN – ALLGEMEINE ASPEKTE.....	5
3. ERTEILUNG VON TYPGENEHMIGUNGEN DER UNION, DIE TYPGENEHMIGUNGEN DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS ERSETZEN, NACH DER VERORDNUNG (EU) 2019/26.....	6
3.1. Neu erteilte Unions-Typgenehmigung, die vor Ablauf des Übergangszeitraums erteilt wird und wirksam wird	7
3.2. Neue Unions-Typgenehmigung, die am oder nach dem Tag, an dem der Übergangszeitraum abläuft, erteilt wird.....	7
4. KLARSTELLUNG ZUR (UN-)GÜLTIGKEIT VON NACH DER RICHTLINIE 97/68/EG AUSGESTELLTEN TYPGENEHMIGUNGEN	8
B. EINSCHLÄGIGE TRENNUNGSBESTIMMUNGEN DES AUSTRITTSABKOMMENS	9

EINLEITUNG

Seit dem 1. Februar 2020 ist das Vereinigte Königreich kein Mitgliedstaat der Europäischen Union mehr, sondern ein „Drittland“.¹ Im Austrittsabkommen² ist ein Übergangszeitraum vorgesehen, der am 31. Dezember 2020 endet. Bis zu diesem Zeitpunkt gilt das EU-Recht in seiner Gesamtheit für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich.³

Die EU und das Vereinigte Königreich werden während des Übergangszeitraums ein Abkommen über eine neue Partnerschaft aushandeln, das insbesondere eine Freihandelszone vorsieht. Es ist jedoch nicht sicher, ob am Ende des Übergangszeitraums ein solches Abkommen geschlossen und in Kraft treten wird. In jedem Fall würden durch ein solches Abkommen Beziehungen begründet, die sich hinsichtlich der Marktzugangsbedingungen erheblich von der Teilnahme des Vereinigten Königreichs am Binnenmarkt⁴, an der Zollunion der EU und am MwSt- und Verbrauchsteuerraum unterscheiden.

Daher sind alle interessierten Parteien, insbesondere die Wirtschaftsakteure, auf die nach Ablauf des Übergangszeitraums bestehende Rechtslage hinzuweisen (unten Teil A). In dieser Mitteilung werden auch einschlägige Trennungsbestimmungen des Austrittsabkommens (unten Teil B) sowie die in Nordirland nach Ablauf des Übergangszeitraums anwendbaren Vorschriften (unten Teil C) erläutert.

Empfehlung an Interessenträger:

In Anbetracht der in dieser Mitteilung dargelegten Auswirkungen wird Herstellern von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten insbesondere empfohlen,

- sicherzustellen, dass nach den EU-Typgenehmigungsvorschriften erforderliche Typgenehmigungen von einer Genehmigungsbehörde in der EU erteilt werden und

¹ Ein Drittland ist ein Land, das nicht Mitglied der EU ist.

² Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 7) (im Folgenden das „Austrittsabkommen“).

³ Mit bestimmten Ausnahmen, die in Artikel 127 des Austrittsabkommens festgelegt sind, von denen jedoch keine im Zusammenhang mit dieser Mitteilung von Belang ist.

⁴ Insbesondere umfasst ein Freihandelsabkommen keine Binnenmarktgrundsätze (für Waren und Dienstleistungen), wie gegenseitige Anerkennung, das „Herkunftslandprinzip“ oder Harmonisierung. Ebenso wenig werden durch ein Freihandelsabkommen Zollförmlichkeiten und -kontrollen, etwa in Bezug auf den Ursprung der Waren und die betreffenden Vormaterialien, oder Einfuhr- und Ausfuhrverbote und -beschränkungen abgeschafft.

dass die Fahrzeuge mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung versehen sind;

- die Einhaltung der Niederlassungsanforderungen durch Bevollmächtigte der Hersteller und Einführer zu gewährleisten und erforderlichenfalls Kennzeichnungen anzupassen;
- die Vertriebskanäle anzupassen, um den Einfuhranforderungen Rechnung zu tragen.

Hinweis:

Diese Mitteilung betrifft nicht

- EU-Vorschriften über CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen;
- EU-Vorschriften für den Güterkraftverkehr.

Zu diesen Themen werden derzeit gesonderte Mitteilungen ausgearbeitet oder wurden bereits veröffentlicht.⁵

A. RECHTSLAGE NACH ABLAUF DES ÜBERGANGSZEITRAUMS

Nach Ablauf des Übergangszeitraums gelten die EU-Vorschriften im Bereich Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten (im Folgenden zusammenfassend „**Kraftfahrzeuge**“), insbesondere die

- Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge⁶, zur Aufhebung 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 mit Wirkung vom 1. September 2020⁷;
- Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen⁸;

⁵ https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/preparing-end-transition-period_de

⁶ ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1.

⁷ ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

⁸ ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1.

- Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen⁹;
- 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 Geräte¹⁰, zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG¹¹ (im Folgenden zusammenfassend „**EU-Typgenehmigungsvorschriften**“)

für das Vereinigte Königreich nicht mehr.¹² Dies wirkt sich insbesondere wie folgt aus:

1. AUSWIRKUNGEN AUF DIE IDENTIFIZIERUNG DER WIRTSCHAFTSAKTEURE

Nach den Rechtsvorschriften der Union zur Typgenehmigung bezeichnet der Ausdruck „Wirtschaftsakteur“ Hersteller, Bevollmächtigte des Herstellers, Einführer oder Händler.¹³

Gemäß den Rechtsvorschriften der Union zur Typgenehmigung ist der **Einführer** der in der EU niedergelassene Wirtschaftsakteur, der ein in einem Drittland hergestelltes Kraftfahrzeug in der EU in Verkehr bringt. Nach Ablauf des Übergangszeitraums gilt ein Hersteller oder Einführer, der im Vereinigten Königreich ansässig ist, nicht mehr als ein in der EU ansässiger Wirtschaftsakteur. Folglich wird ein in der EU ansässiger Wirtschaftsakteur, der vor dem Ende des Übergangszeitraums als EU-Händler von aus dem Vereinigten Königreich bezogenen Kraftfahrzeugen betrachtet wurde, nach Ablauf des Übergangszeitraums für die Zwecke der Typgenehmigungsvorschriften der Union in Bezug auf solche Kraftfahrzeuge zum Einführer. Dieser Wirtschaftsakteur muss die strengeren Verpflichtungen erfüllen, die für einen Einführer gelten, insbesondere was die Überprüfung der Produktkonformität und die Angabe seiner Kontaktdaten auf dem Produkt oder dem Etikett betrifft.¹⁴

⁹ ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52.

¹⁰ ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53.

¹¹ 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).

¹² Zur Anwendung dieser Verordnungen auf Nordirland siehe Teil C dieser Mitteilung.

¹³ Artikel 3 Nummern 40 bis 44 der Verordnung (EU) 2018/858, Artikel 3 Nummern 25, 26, 41 bis 43 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, Artikel 3 Nummern 47 bis 51 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013, Artikel 3 Nummern 49 bis 53 der Verordnung (EU) 2016/1628.

¹⁴ Artikel 16 und 17 der Verordnung (EU) 2018/858, Artikel 11 und 12 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, Artikel 12 und 13 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013, Artikel 11 und 12 der Verordnung (EU) 2016/1628.

Außerhalb der EU ansässige Hersteller müssen einen **alleinigen** in der EU ansässigen **Bevollmächtigten** benennen, der sie vor den Typgenehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten und für die Zwecke der Marktüberwachung vertritt. Hierbei kann ein einziger Bevollmächtigter für beide Zwecke benannt werden.¹⁵

Nach Ablauf des Übergangszeitraums gelten im Vereinigten Königreich niedergelassene Bevollmächtigte der Hersteller nicht mehr als in der EU niedergelassen und verlieren ihren Status nach den EU-Typgenehmigungsvorschriften, unabhängig davon, wann Kraftfahrzeuge in Verkehr gebracht wurden. Die Hersteller müssen daher sicherstellen, dass nach Ablauf des Übergangszeitraums die von ihnen benannten Bevollmächtigten in der EU ansässige Personen sind.

Der Hersteller unterrichtet die zuständigen nationalen Typgenehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden unverzüglich über jede Änderung in Bezug auf seinen einzigen Bevollmächtigten. Wo es spezifische Datenbanken wie das Europäische Datenaustauschsystem für Typgenehmigungen (ETAES) gibt, können Informationen über einzelne Bevollmächtigte in diesen Datenbanken gespeichert werden, sodass jede Änderung dort rückverfolgbar ist.

2. FOLGEN FÜR TYPGENEHMIGUNGEN UND TYPGENEHMIGUNGSBEHÖRDEN – ALLGEMEINE ASPEKTE

Kraftfahrzeuge, die in den Geltungsbereich der Verordnungen (EU) 2018/858, (EU) Nr. 167/2013 und (EU) Nr. 168/2013 fallen, dürfen nur dann in Verkehr gebracht, zugelassen und in Betrieb genommen werden, wenn ihnen eine gültige, vom Hersteller ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigung beiliegt, die bestätigt, dass die Fahrzeuge in Übereinstimmung mit einer von einer Behörde eines Mitgliedstaats erteilten EU-Typgenehmigung hergestellt worden sind.¹⁶¹⁷

Motoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2016/1628 fallen, oder nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, in die solche Motoren eingebaut sind, dürfen nur in Verkehr gebracht werden, wenn für sie eine gültige EU-Typgenehmigung vorliegt¹⁸ oder wenn sie unter die Ausnahmen und

¹⁵ Artikel 13 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2018/858, Artikel 8 Absätze 4 und 5 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, Artikel 9 Absätze 4 und 5 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013, Artikel 8 Absätze 10 und 11 der Verordnung (EU) 2016/1628.

¹⁶ Artikel 6 Absatz 4, Artikel 36 und 48 der Verordnung (EU) 2018/858, Artikel 33 und 38 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 und Artikel 6 Absatz 2, Artikel 38 und 43 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013.

Zur Begriffsbestimmung von „Genehmigungsbehörde“ siehe Artikel 3 Nummer 36 der Verordnung (EU) 2018/858, Artikel 3 Nummer 27 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 und Artikel 3 Nummer 56 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013.

¹⁷ Dies gilt unbeschadet der Anwendung der Bestimmungen über das Inverkehrbringen, die Zulassung und die Inbetriebnahme von Fahrzeugen aus einer auslaufenden Serie: Artikel 49 der Verordnung (EU) 2016/1628, Artikel 39 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 und Artikel 44 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013.

¹⁸ Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2016/1628. Zur Begriffsbestimmung von „Genehmigungsbehörde“ siehe Artikel 3 Nummer 55 der Verordnung (EU) 2016/1628.

Übergangsbestimmungen fallen, die für Motoren oder Fahrzeuge und nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte gelten, in die solche Motoren eingebaut sind.¹⁹

Nach Ablauf des Übergangszeitraums wird die Genehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs keine EU-Genehmigungsbehörde im Sinne der Typgenehmigungsvorschriften der Union mehr sein. Infolgedessen darf nach Ablauf des Übergangszeitraums kein Hersteller mehr Folgendes in der EU in Verkehr bringen:

- i) in den Anwendungsbereich der Verordnungen (EU) 2018/858, (EU) Nr. 167/2013 und (EU) Nr. 168/2013 fallende Kraftfahrzeuge mit einer Übereinstimmungsbescheinigung für eine Typgenehmigung, welche von der zuvor nach den Typgenehmigungsvorschriften der Union zuständigen Genehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs erteilt wurde,
- ii) Motoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte sowie nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, in denen diese Motoren verbaut wurden, für welche die zuvor nach den Typgenehmigungsvorschriften der Union zuständige Genehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs eine Typgenehmigung erteilt hat.

Nach Ablauf des Übergangszeitraums wird die Genehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs auch nicht mehr die Überwachungs- und Kontrollfunktionen und -tätigkeiten einer Genehmigungsbehörde für die Zwecke der Typgenehmigungsvorschriften der Union (z. B. in Bezug auf die Übereinstimmung der Produktion oder die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge, Motoren und mobiler Maschinen und Geräte) hinsichtlich Typgenehmigungen wahrnehmen können, die sie vor Ablauf des Übergangszeitraums erteilt hat. Zudem wird die Genehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs nicht mehr in der Lage sein, Revisionen oder Erweiterungen auf der Grundlage von Artikel 34 der Verordnung (EU) 2018/858, Artikel 30 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013, Artikel 35 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 oder Artikel 28 der Verordnung (EU) Nr. 2016/1628 auszustellen.

3. ERTEILUNG VON TYPGENEHMIGUNGEN DER UNION, DIE TYPGENEHMIGUNGEN DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS ERSETZEN, NACH DER VERORDNUNG (EU) 2019/26

Am 8. Januar 2019 nahmen das Europäische Parlament und der Rat Union die Verordnung (EU) 2019/26²⁰ an, die die Unionsvorschriften zur Typgenehmigung angesichts des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der Union ergänzt.

¹⁹ Artikel 10 Absatz 7 der Richtlinie 97/68/EG, Artikel 34 Absätze 7 und 8 oder Artikel 58 Absätze 5 bis 11 der Verordnung (EU) 2016/1628 sowie in Rechtsakten, die auf der Grundlage von Artikel 19 Absatz 6, Artikel 20 Absatz 8, Artikel 28 Absatz 6 und Artikel 53 Absatz 12 der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 erlassen wurden und die das Inverkehrbringen solcher Motoren, Fahrzeuge und nicht für den Straßenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und Geräte ohne eine gültige Typgenehmigung gestatten.

²⁰ ABl. L 8 vom 10.1.2019, S. 1.

Nach Artikel 4 der Verordnung (EU) 2019/26 kann ein Hersteller, der Inhaber einer gültigen Typgenehmigung des Vereinigten Königreichs ist, bis zu dem Tag, an dem die Unionsvorschriften über die Typgenehmigung aufhören, für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich zu gelten, d. h. bis zum Ablauf des Übergangszeitraums, bei einer Unions-Typgenehmigungsbehörde einen Antrag auf eine Unions-Typgenehmigung für denselben Typ einreichen.²¹

3.1. Neu erteilte Unions-Typgenehmigung, die vor Ablauf des Übergangszeitraums erteilt wird und wirksam wird

Bei diesem Szenario wird gemäß Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2019/26 die alte Typgenehmigung des Vereinigten Königreichs an dem Tag ungültig, der dem Tag vorausgeht, an dem die neue Unions-Typgenehmigung wirksam wird.

Nach Artikel 5 Absatz 6 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) 2019/26 dürfen Kraftfahrzeuge, die auf der Grundlage einer Typgenehmigung des Vereinigten Königreichs hergestellt wurden, die infolge der Erteilung einer Unions-Typgenehmigung vor Ablauf des Übergangszeitraums ungültig geworden ist, so lange in der Union in Verkehr gebracht, zugelassen und in Betrieb genommen werden, bis die Unionsvorschriften über die Typgenehmigung für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich außer Kraft treten. Wird die Typgenehmigung des Vereinigten Königreichs vor diesem Zeitpunkt aus anderen Gründen ungültig, dürfen die Kraftfahrzeuge nur bis zu dem Datum in der Union in Verkehr gebracht, zugelassen und in Betrieb genommen werden, an dem die Unions-Typgenehmigung ungültig wird. Die Hersteller müssen für Fahrzeuge die neue Unions-Typgenehmigungsnummer in einem Anhang zur Übereinstimmungsbescheinigung angeben.

Im Einleitungsteil der Verordnung (EU) 2019/26 wird in Erwägungsgrund 17 klargestellt: „Da das Inverkehrbringen, die Zulassung und die Inbetriebnahme nicht unbedingt zum selben Zeitpunkt erfolgen, sollte der Zeitpunkt, zu dem die erste dieser Maßnahmen ergriffen wird, für die Festlegung der in dieser Verordnung genannten Fristen verwendet werden.“ Somit können Kraftfahrzeuge, die nach Ablauf des Übergangszeitraums nach den Bedingungen des Artikels 5 Absatz 6 Unterabsatz 3 in Verkehr gebracht wurden, auch am oder nach diesem Datum zugelassen und in Betrieb genommen werden.

3.2. Neue Unions-Typgenehmigung, die am oder nach dem Tag, an dem der Übergangszeitraum abläuft, erteilt wird

Gemäß Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2019/26 wird die alte Typgenehmigung des Vereinigten Königreichs spätestens an dem Tag ungültig, an dem die Unionsvorschriften über die Typgenehmigung für das

²¹ Gemäß Artikel 3 der Verordnung (EU) 2019/26 bezeichnet der Ausdruck „Unions-Typgenehmigungsbehörde“ eine Typgenehmigungsbehörde eines Mitgliedstaats außer dem Vereinigten Königreich und der Ausdruck „Unions-Typgenehmigung“ eine EU-Typgenehmigung, die von einer Unions-Typgenehmigungsbehörde gemäß dieser Verordnung erteilt wurde.

Vereinigtes Königreich und im Vereinigten Königreich außer Kraft treten, d. h. mit Ablauf des Übergangszeitraums.

Vor dem Hintergrund des Erwägungsgrunds 17 der Verordnung (EU) 2019/26 gilt Folgendes, wenn eine Unions-Typgenehmigungsbehörde nicht in der Lage ist, alle Anträge verschiedener Hersteller rechtzeitig – d. h. vor Ablauf des Übergangszeitraums – zu bearbeiten und folglich die neue Unions-Typgenehmigung, die die frühere Typgenehmigung des Vereinigten Königreichs ersetzt, erst am oder nach Ablauf des Übergangszeitraums erteilt wird:

- Kraftfahrzeuge, die auf der Grundlage einer Typgenehmigung des Vereinigten Königreichs hergestellt wurden, für die eine Unions-Typgenehmigung für denselben Typ nach Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/26 beantragt wurde und die vor Ablauf des Übergangszeitraums in der EU in Verkehr gebracht wurden, können am und nach diesem Datum weiterhin zugelassen und in Betrieb genommen werden, solange die neue Unions-Typgenehmigung noch nicht erteilt wurde. Bei Fahrzeugen müssen die Hersteller den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem die Zulassung und die Inbetriebnahme beantragt werden, nachweisen, dass sie nach Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2019/26 bei einer Unions-Genehmigungsbehörde einen Antrag auf eine Unions-Typgenehmigung für denselben Typ eingereicht haben.²²
- Nach Ablauf des Übergangszeitraums dürfen Kraftfahrzeuge, die in der EU in Verkehr gebracht werden sollen, nur auf der Grundlage einer Typgenehmigung, die von einer Unions-Genehmigungsbehörde erteilt wurde, hergestellt werden.

4. KLARSTELLUNG ZUR (UN-)GÜLTIGKEIT VON NACH DER RICHTLINIE 97/68/EG AUSGESTELLTEN TYPGENEHMIGUNGEN

Sowohl Erwägungsgrund 20 als auch Artikel 7 der Verordnung (EU) 2019/26 beruhen auf der Annahme, dass die Typgenehmigungen, die unter die Ausnahme- und Übergangsbestimmungen entweder der Richtlinie 97/68/EG oder der Verordnung (EU) 2016/1628 fallen, ungültig geworden sind.

Die Richtlinie 97/68/EG enthält keinen Artikel, der dem Artikel 30 der Verordnung (EU) 2016/1628 entspreche, in dem geregelt ist, wann Typgenehmigungen ungültig werden.

Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie 97/68/EG enthielt jedoch eine Bestimmung für auslaufende Serien, die auf dem Grundsatz beruhte, dass eine Typgenehmigung, die für eine Motorenklasse einer bestimmten Emissionsstufe erteilt wurde, für die Zwecke des Inverkehrbringens zu dem Zeitpunkt ungültig wird, zu dem die

²² Alternativ dazu können sich Hersteller und andere betroffene Wirtschaftsakteure auf die Trennungsbestimmungen des Austrittsabkommens für in Verkehr gebrachte Waren berufen (siehe Teil B dieser Mitteilung).

Anwendung der nächstfolgenden Emissionsstufe nach Artikel 9 Absatz 4 dieser Richtlinie verbindlich wird.

Daher gelten nach der Richtlinie 97/68/EG erteilte Typpgenehmigungen ab dem Zeitpunkt der verbindlichen Anwendung der neuen Emissionsanforderungen als für das Inverkehrbringen ungültig. Dies entspricht den Bestimmungen des Artikels 7 der Verordnung (EU) 2019/26.

B. EINSCHLÄGIGE TRENNUNGSBESTIMMUNGEN DES AUSTRITTSABKOMMENS

Nach Artikel 41 des Austrittsabkommens darf eine vorhandene und individuell identifizierbare Ware, die vor Ablauf des Übergangszeitraums in der EU oder im Vereinigten Königreich rechtmäßig in Verkehr gebracht wurde, weiterhin auf dem Markt der EU und des Vereinigten Königreichs angeboten werden und auf beiden Märkten im freien Verkehr verbleiben, bis sie ihren Endnutzer erreicht. Sofern das anwendbare EU-Recht dies vorsieht, dürfen solche Waren auch in der EU oder im Vereinigten Königreich in Betrieb genommen werden.

Der Begriff des Inverkehrbringens gilt für einzelne Produkte. Dementsprechend gilt diese Bestimmung nur für die einzelnen Produkte, die vor Ablauf des Übergangszeitraums in der EU oder im Vereinigten Königreich in Verkehr gebracht wurden, nicht jedoch für den Produkttyp oder die -serie allgemein.

Der Wirtschaftsakteur, der sich auf diese Bestimmung beruft, trägt die Beweislast für den Nachweis durch ein einschlägiges Dokument, dass die Ware vor Ablauf des Übergangszeitraums in der EU oder im Vereinigten Königreich in Verkehr gebracht wurde.²³ Ein solcher Nachweis kann mit Dokumenten erbracht werden, die üblicherweise im Geschäftsverkehr verwendet werden (z. B. Kaufvertrag für bereits hergestellte Waren, Rechnungen, Versandpapiere für Waren, die in den Handel gelangen, oder ähnliche Geschäftsunterlagen). Es ist nicht notwendig, zu diesem Zweck eine neue Art von Dokument zu schaffen. In der Praxis müssen diese Nachweise bei Kontrollen bei der Einfuhr in die EU oder ins Vereinigte Königreich oder bei Kontrollen durch die Marktüberwachungsbehörden erbracht werden. Anhand der vorgelegten Nachweise muss sich überprüfen lassen, ob sie den einzelnen Waren und der Menge entsprechen, die dem Zoll vorliegen oder von den Marktüberwachungsbehörden kontrolliert wurden, z. B. durch Hinweis auf spezifische Kennzeichnungselemente der Waren.

Für die Zwecke dieser Bestimmung bedeutet „Inverkehrbringen“ die erstmalige entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe einer Ware zum Vertrieb, zum Ge- oder zum Verbrauch auf dem Markt im Rahmen einer Geschäftstätigkeit.²⁴ „Abgabe einer Ware zum Vertrieb, zum Ge- oder zum Verbrauch auf dem Markt“ bedeutet, dass „eine vorhandene und individuell identifizierbare Ware nach Abschluss der Fertigungsstufe Gegenstand eines schriftlichen oder mündlichen Vertrags von mindestens zwei juristischen oder natürlichen Personen über den Übergang des Eigentums, eines anderen Eigentumsrechts oder des Besitzes an der fraglichen Ware oder Gegenstand eines Angebots an eine oder mehrere juristische oder natürliche Personen zum Abschluss eines solchen Vertrags ist“.²⁵ „Inbetriebnahme“ bedeutet „die erstmalige bestimmungsgemäße

²³ Artikel 42 des Austrittsabkommens.

²⁴ Artikel 40 Buchstaben a und b des Austrittsabkommens.

²⁵ Artikel 40 Buchstabe c des Austrittsabkommens.

Verwendung einer Ware in der Union oder im Vereinigten Königreich durch den Endnutzer ...“²⁶.

Dies bedeutet, dass ein Kraftfahrzeug, das gemäß dieser Definition vor Ablauf des Übergangszeitraums auf der Grundlage einer im Vereinigten Königreich erteilten Typgenehmigung in Verkehr gebracht wurde (und z. B. weiterhin zum Vertrieb oder zur Verwendung geliefert werden kann), nach Ablauf des Übergangszeitraums in der EU zugelassen und in Betrieb genommen werden kann und umgekehrt, ohne dass es einer neuen Typgenehmigung, einer Neu- oder Umkennzeichnung oder einer Produktänderung bedarf, bis es seinen Endverbraucher erreicht.

Zu den Situationen, die als Inverkehrbringen gelten, gehören beispielsweise

- Kaufverträge zwischen Hersteller und Einführer, Händler (auch konzernintern, sofern ein echter Geschäftsabschluss festgestellt werden kann) oder Endabnehmer, wenn die Herstellung der Ware abgeschlossen ist;
- Online-Verkäufe, jedoch nur, wenn der Kunde eine Bestellbestätigung erhält, in der die bereits hergestellte konkrete Ware, die Gegenstand des Geschäfts und versandbereit ist, genannt ist.

Dagegen gelten folgende Situationen nicht als Inverkehrbringen:

- im Voraus bestellte, noch nicht hergestellte Waren;
- Verträge über die Lieferung von vertretbaren Waren (z. B. x Einheiten des Produkts y, nicht einzeln identifizierbar);
- im Lager des Herstellers hergestellte und gelagerte Waren, die jedoch noch nicht zum Vertrieb, zum Ge- oder zum Verbrauch auf dem Markt abgegeben wurden;
- generisches Online-Angebot eines Produkts (erst nach Erteilung und Bestätigung einer Bestellung durch einen Kunden gilt die konkrete Ware, die Gegenstand des Geschäfts und versandbereit ist, als in Verkehr gebracht).

BEISPIEL 1 – Kraftfahrzeuge, die sich vor Ablauf des Übergangszeitraums physisch in der Vertriebskette oder auf dem Markt der EU oder des Vereinigten Königreichs in Nutzung befinden:

- *Ein Pkw oder ein Kraftrad, für den bzw. das eine Übereinstimmungsbescheinigung mit Bezug auf eine im Vereinigten Königreich erteilte Typgenehmigung vorliegt, lagert in der EU bei einem Großhändler im Hinblick auf den Weitervertrieb.*

Der Pkw oder das Kraftrad wurde vor Ablauf des Übergangszeitraums in der EU in Verkehr gebracht und kann nach Ablauf des Übergangszeitraums auf dem Markt der EU oder des Vereinigten Königreichs weiter angeboten werden und im freien Verkehr zwischen diesen beiden Märkten verbleiben, bis er bzw. es seine Endnutzer erreicht, sowie zugelassen und in Betrieb genommen werden, ohne dass es einer erneuten Konformitätsbescheinigung, Neu- oder Umkennzeichnung oder Änderungen des Produkts bedarf. Dies gilt unbeschadet der Verpflichtung, einen neuen, in der EU ansässigen Bevollmächtigten des Herstellers zu benennen, falls der aktuelle seinen Sitz im Vereinigten Königreich hat, wie in Abschnitt A.1 dargelegt.

- *Ein vor Ablauf des Übergangszeitraums in der EU hergestellter, aber nicht*

²⁶ Artikel 40 Buchstabe d des Austrittsabkommens.

fertiggestellter Lastkraftwagen, der auf einer im Vereinigten Königreich erteilten Typgenehmigung basiert, Teil einer Mehrstufenproduktion ist und mit einer gültigen Übereinstimmungsbescheinigung ausgestattet ist, wird vor Ablauf des Übergangszeitraums zur weiteren Montage oder Fertigstellung in der EU an einen Fahrzeughersteller verkauft.

Wie oben: Dieses Beispiel bezieht sich auf ein Fahrzeug mit mehreren Produktionsstufen, wobei es sich bei der ersten Stufe um ein Fahrgestell mit Führerhaus (d. h. ein unvollständiges Fahrzeug) handelt. Im Falle eines Lastkraftwagens kann ein Fahrgestell mit Führerhaus für einen Fahrzeughersteller als erste Stufe typgenehmigt werden und ein Aufbauhersteller (also ein dritter Beteiligter) kann der Inhaber der Genehmigung für eine anschließende zweite und abschließende Stufe sein. Das nicht fertiggestellte Fahrzeug wurde vor Ablauf des Übergangszeitraums in der EU in Verkehr gebracht.

BEISPIEL 2 – Kraftfahrzeuge, die auf der Grundlage einer im Vereinigten Königreich erteilten Typgenehmigung in der EU, im Vereinigten Königreich oder in einem anderen Drittland hergestellt und nach Beendigung der Herstellungsphase vor Ablauf des Übergangszeitraums an einen Kunden in der EU verkauft, aber zu diesem Zeitpunkt noch nicht physisch an den Kunden in der EU ausgeliefert wurden:

- *Ein in den USA auf der Grundlage einer im Vereinigten Königreich erteilten Typgenehmigung hergestellter Motor für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte wurde am 15. Dezember 2020 an einen belgischen Einführer oder Originalgerätehersteller nicht für den Straßenverkehr bestimmter mobiler Maschinen und Geräte verkauft, kommt jedoch erst am 15. Januar 2021 bei einer belgischen Zollstelle an.*

Es gilt das Gleiche wie für die Waren unter Beispiel 1. Das Datum des Inverkehrbringens in der EU ist der Zeitpunkt des Geschäftsabschlusses (erstmalige Abgabe) zwischen dem US-amerikanischen Hersteller und dem Einführer oder Originalgerätehersteller in der EU nach Abschluss der Herstellungsphase. Das Inverkehrbringen erfordert keine physische Auslieferung des Produkts.

BEISPIEL 3 – Kraftfahrzeuge, die in einem Drittland auf der Grundlage einer im Vereinigten Königreich erteilten Typgenehmigung hergestellt, vor Ablauf des Übergangszeitraums an einen Importeur im Vereinigten Königreich verkauft, aber zu diesem Zeitpunkt noch nicht physisch an ihn ausgeliefert wurden und anschließend nach Ablauf des Übergangszeitraums an einen Kunden in der EU verkauft werden:

- *Ein in Japan auf der Grundlage einer im Vereinigten Königreich erteilten Typgenehmigung hergestellter Pkw oder hergestelltes Motorrad, dem eine gültige Übereinstimmungsbescheinigung beigefügt ist, wird am 15. Dezember 2020 an einen Einführer aus dem Vereinigten Königreich verkauft und kommt am 15. Januar 2021 bei einer Zollstelle des Vereinigten Königreichs an. Der Einführer im Vereinigten Königreich verkauft ihn bzw. es dann am 30. Januar 2021 an einen niederländischen Kunden, und der Pkw bzw. das Motorrad kommt am 15. Februar 2021 bei einer niederländischen Zollstelle an.*

Es gilt das Gleiche wie für die Waren unter Beispiel 1. Das Datum des Inverkehrbringens im Vereinigten Königreich ist der Zeitpunkt des Geschäftsabschlusses (erstmalige Abgabe) zwischen dem japanischen Hersteller und dem Einführer im Vereinigten Königreich. Das Inverkehrbringen erfordert keine physische Auslieferung des Produkts.

C. IN NORDIRLAND NACH ABLAUF DES ÜBERGANGSZEITRAUMS ANWENDBARE VORSCHRIFTEN

Nach Ablauf des Übergangszeitraums gilt das Protokoll zu Irland/Nordirland.²⁷ Das Protokoll zu Irland/Nordirland bedarf einer regelmäßigen Zustimmung der parlamentarischen Versammlung für Nordirland, wobei der anfängliche Anwendungszeitraum 4 Jahre nach Ablauf des Übergangszeitraums endet.²⁸

Nach dem Protokoll zu Irland/Nordirland sind einige Bestimmungen des EU-Rechts auch auf das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland anwendbar. Die EU und das Vereinigte Königreich haben im Protokoll zu Irland/Nordirland ferner vereinbart, dass, soweit EU-Vorschriften auf das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland anwendbar sind, Nordirland behandelt wird, als ob es ein Mitgliedstaat wäre.²⁹

Nach dem Protokoll zu Irland/Nordirland gelten die Typgenehmigungsvorschriften der Union für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland.³⁰

Daher sind Bezugnahmen auf die EU in den Teilen A und B dieser Mitteilung auch als Bezugnahmen auf Nordirland zu verstehen, während Bezugnahmen auf das Vereinigte Königreich nur als Bezugnahmen auf Großbritannien zu verstehen sind.

Im Einzelnen bedeutet dies unter anderem:

- Kraftfahrzeuge, die in Nordirland in Verkehr gebracht werden, müssen den geltenden EU-Typgenehmigungsvorschriften entsprechen;
- Kraftfahrzeuge, die in Nordirland hergestellt und in die EU versandt werden, sind keine eingeführten Waren;
- Kraftfahrzeuge, die von Großbritannien nach Nordirland versandt werden, sind eingeführte Waren;
- der Einführer und der Bevollmächtigte des Herstellers können in Nordirland niedergelassen sein;
- Erfordern die Bestimmungen des Unionsrechts einen eindeutigen Code zur Angabe eines Mitgliedstaats, so wird dieser als „UK(NI)“ angegeben.³¹

²⁷ Artikel 185 des Austrittsabkommens.

²⁸ Artikel 18 des Protokolls zu Irland/Nordirland.

²⁹ Artikel 7 Absatz 1 des Austrittsabkommens in Verbindung mit Artikel 13 Absatz 1 des Protokolls zu Irland/Nordirland.

³⁰ Artikel 5 Absatz 4 des Protokolls zu Irland/Nordirland und Anhang 2 Abschnitte 9 und 14 des genannten Protokolls.

³¹ Artikel 7 Absatz 2 des Protokolls zu Irland/Nordirland. Aufgrund technischer Einschränkungen, die in der Regel mit Datenbanken zusammenhängen, kann es erforderlich sein, den Ländercode auf zwei Ziffern zu beschränken. In diesem Fall sollte eine noch nicht zugeordnete Ziffernkombination verwendet werden.

- Typgenehmigungen sowie Revisionen oder Erweiterungen solcher von einer EU-Genehmigungsbehörde erteilten Genehmigungen sind in Nordirland gültig, d. h. Kraftfahrzeuge können auf der Grundlage einer EU-Typgenehmigung in Nordirland in Verkehr gebracht, zugelassen und in Betrieb genommen werden.

Allerdings ist gemäß dem Protokoll zu Irland/Nordirland die Möglichkeit ausgeschlossen, dass das Vereinigte Königreich in Bezug auf Nordirland

- an der Beschlussfassung und Entscheidungsfindung der Union beteiligt ist³²;
- Widerspruchs-, Schutz- oder Schiedsverfahren einleitet, soweit diese Verfahren die Vorschriften, Normen, Bewertungen, Eintragungen, Bescheinigungen, Genehmigungen und Zulassungen betreffen, die von EU-Mitgliedstaaten ausgestellt beziehungsweise vorgenommen wurden;³³
- sich im Hinblick auf rechtmäßig in Nordirland in Verkehr gebrachte Produkte oder auf Bewertungen, Eintragungen, Bescheinigungen, Genehmigungen, Zulassungen oder sonstige Tätigkeiten, die von im Vereinigten Königreich ansässigen Stellen erteilt bzw. durchgeführt wurden, auf das Herkunftslandprinzip oder die gegenseitige Anerkennung beruft.³⁴

Im Einzelnen bedeutet dieser letzte Punkt unter anderem:

- Typgenehmigungen, die von der Genehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs auf der Grundlage der kraft des Protokolls zu Irland/Nordirland anwendbaren Bestimmungen der Unions-Typgenehmigungsvorschriften erteilt wurden, sowie Revisionen oder Erweiterungen solcher Genehmigungen sind nur in Nordirland gültig. In der EU hingegen sind diese Typgenehmigungen, Revisionen und Erweiterungen nicht gültig.³⁵
- Bei Kraftfahrzeugen, die von der Typgenehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs typgenehmigt wurden, ist neben jeder Konformitätskennzeichnung, jedem Logo oder Ähnlichem, das in den einschlägigen Bestimmungen der Unions-Typgenehmigungsvorschriften vorgeschrieben ist, die Angabe „UK(NI)“ anzubringen.³⁶ Diese gesonderte Kennzeichnung ermöglicht die Identifizierung von Kraftfahrzeugen, die in Nordirland rechtmäßig in Verkehr gebracht, zugelassen und in Betrieb genommen werden dürfen, nicht jedoch in der EU.

Die Website der Kommission zur Automobilindustrie (https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_de) enthält allgemeine Informationen

³² Wenn ein Informationsaustausch oder eine gegenseitige Konsultation erforderlich ist, wird dies im Rahmen der durch Artikel 15 des Protokolls zu Irland/Nordirland eingesetzten gemischten beratenden Arbeitsgruppe stattfinden.

³³ Artikel 7 Absatz 3 Unterabsatz 5 des Protokolls zu Irland/Nordirland.

³⁴ Artikel 7 Absatz 3 Unterabsatz 1 des Protokolls zu Irland/Nordirland.

³⁵ Artikel 7 Absatz 3 Unterabsatz 4 des Protokolls zu Irland/Nordirland.

³⁶ Artikel 7 Absatz 3 Unterabsatz 4 des Protokolls zu Irland/Nordirland.

über die Typgenehmigungsvorschriften der Union. Diese Seiten werden erforderlichenfalls durch weitere Informationen aktualisiert.

Europäische Kommission

Generaldirektion Binnenmarkt, Industrie, Unternehmertum und KMU