



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 21.12.2007  
KOM(2007) 851 endgültig

2007/0295 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge**

(von der Kommission vorgelegt)

{SEC(2007)1718}

{SEC(2007)1720}

## BEGRÜNDUNG

### 1) KONTEXT DES VORSCHLAGS

#### **Gründe und Ziele des Vorschlags**

Mit der vorgeschlagenen Verordnung sollen harmonisierte Vorschriften für den Bau von Kraftfahrzeugen erlassen werden, um das Funktionieren des Binnenmarktes und zugleich einen wirksamen Schutz der Umwelt vor Emissionen von Schadstoffen in die Atmosphäre zu gewährleisten

Ein ordnungsgemäß funktionierender Binnenmarkt erfordert einheitliche Normen zur Begrenzung des Ausstoßes von Luftschadstoffen durch Kfz. Durch ein Tätigwerden der Gemeinschaft lässt sich vermeiden, dass in den einzelnen Mitgliedstaaten voneinander abweichende Produktnormen entstehen, die zu einer Fragmentierung des Binnenmarktes und zu unnötigen Hindernissen für den innergemeinschaftlichen Handel führen würden.

Die Mitgliedstaaten und ihre Bürger sind über die Gefahren der Luftverschmutzung für die menschliche Gesundheit und die Umwelt besorgt. Zwar hat sich die Luftqualität in den vergangenen zehn Jahren verbessert, doch sind überall in der EU, insbesondere in städtischen Gebieten und in dicht bevölkerten Regionen, noch erhebliche Probleme bei der Luftqualität festzustellen.

#### **Allgemeiner Kontext**

Die Euro-IV-Emissionsgrenzwerte für Lastkraftwagen und Busse gelten seit dem 9. November 2006 und die Euro-V-Grenzwerte werden in beiden Fällen ab dem 1. Oktober 2008 für neue Typgenehmigungen<sup>1</sup> gelten.

Bleibt die Politik zur Senkung der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen unverändert, besteht die große Gefahr, dass das Funktionieren des Binnenmarkts gestört wird, weil die Mitgliedstaaten im Alleingang tätig werden. Dann bleibt schlechte Luftqualität nach wie vor ein Problem in der Europäischen Union, und die Luftverschmutzung wird die menschliche Gesundheit auch weiterhin in Mitleidenschaft ziehen.

#### **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Die Vorschriften für die Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge und ihrer Motoren sind derzeit in der Richtlinie 2005/55/EG in der Umsetzung durch die Richtlinie 2005/78/EG<sup>2</sup> geregelt.

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. L 275 vom 20.10.2005, S. 1).

<sup>2</sup> Richtlinie 2005/78/EG der Kommission vom 14. November 2005 zur Durchführung der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Flüssiggas oder Erdgas betriebenen Fremdzündungsmotoren

## **Vereinbarkeit mit der Politik und den Zielen der Union in anderen Bereichen**

Dem Vorschlag liegen die Ergebnisse des Programms „Saubere Luft für Europa“ (Clean Air For Europe – CAFE) zugrunde, das auch die technische Grundlage für die thematische Strategie zur Luftreinhaltung<sup>3</sup> bildete. Gegenstand von CAFE war die Bewertung des Umfangs der Emissionen, der heutigen und der künftigen Luftqualität sowie der Kosten und des Nutzens weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität. Davon ausgehend hat die Kommission ermittelt, welche Maßnahmen notwendig sind, um die Luftqualitätsziele zu erreichen. Die Euro-VI-Norm ist eine von mehreren wichtigen Maßnahmen zur Verringerung des Ausstoßes von Ozonvorläuferstoffen, wie Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) und Kohlenwasserstoffen (HC), und von Partikeln.

Zudem befindet sich der Vorschlag in vollem Einklang mit der Strategie der Europäischen Union für eine nachhaltige Entwicklung, und er trägt wesentlich zur Erreichung der Ziele der Lissabon-Strategie bei.

## **2) ANHÖRUNG INTERESSIERTER KREISE UND FOLGENABSCHÄTZUNG**

### **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

#### *Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche*

Der Vorschlag erforderte eine Analyse der zur Emissionsminderung vorhandenen Technik und der Kosten für die Einhaltung der in den verschiedenen Regelungsszenarien vorgesehenen Euro-VI-Emissionsgrenzwerte.

#### *Methodik*

Im Jahr 2004 versandte die Kommission an interessierte Kreise einen Fragebogen zu den künftigen Euro-VI-Grenzwerten für schwere Nutzfahrzeuge. Darin wurden mehrere Szenarien für die Einführung neuer Grenzwerte entwickelt, und es wurde darum gebeten, Angaben über die zur Einhaltung dieser Grenzwerte erforderlichen Technik und ihre Kosten zu machen. Eine Sachverständigengruppe aus unabhängigen Beratern wurde mit der Auswertung der Antworten beauftragt. Die Aufgabe bestand darin, die Angaben der Interessenträger zu prüfen und zu validieren und eine einheitliche Aussage über die für jedes Szenario erforderliche Technik und die mit jedem Szenario verbundenen Kosten zu machen. Auf der Grundlage dieser Informationen wurden die Folgen einer Reihe von Grenzwertszenarien abgeschätzt.

#### *Konsultierte Organisationen/Sachverständige*

Bei verschiedenen Interessengruppen im Automobilbereich wurden von einem Beraterteam unter Leitung des niederländischen Forschungsinstituts TNO Daten erhoben und zusammengestellt.

#### *Zusammenfassung der eingeholten und berücksichtigten Stellungnahmen*

---

zum Antrieb von Fahrzeugen und zur Änderung ihrer Anhänge I, II, III, IV und VI (ABl. L 313 vom 29.11.2005, S. 1).

<sup>3</sup> KOM (2005) 446 endg. vom 21.09.2005.

Das Beraterteam fasste die von den Interessengruppen übermittelten Kostendaten zusammen. Auf der Grundlage des Berichts der Sachverständigengruppe analysierte die Kommission die verschiedenen Szenarien mit unterschiedlichen Grenzwerten. Die bevorzugten Emissionsgrenzwerte wurden anhand ihrer technischen Machbarkeit und Kostenwirksamkeit ausgewählt.

#### *Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen*

Der Bericht der Sachverständigengruppe kann von der Website der GD Unternehmen und Industrie<sup>4</sup> abgerufen werden.

### **Folgenabschätzung**

An der Folgenabschätzung, in der folgende fünf politische Alternativen geprüft werden, wird derzeit noch gearbeitet:

- (1) Beibehaltung der bisherigen Politik: Die Euro-V-Emissionsgrenzwerte (Richtlinie 2005/55/EWG in ihrer aktuellen Fassung) bleiben für schwere Nutzfahrzeuge weiter gültig.

Bleibt die Politik zur Senkung der Emissionen von Kraftfahrzeugen unverändert, besteht die große Gefahr, dass der Binnenmarkt gestört wird. Werden die europäischen Emissionsgrenzwerte nicht verschärft, werden die Mitgliedstaaten wahrscheinlich im Alleingang strengere Grenzwerte festlegen oder andere Maßnahmen ergreifen wie Fahrverbote für bestimmte Fahrzeugtypen in Städten oder Ausweisung von Zonen mit verschärften Schadstoffgrenzwerten.

Schlechte Luftqualität bleibt nach wie vor ein Problem in der Europäischen Union, und die Luftverschmutzung wird die menschliche Gesundheit auch weiterhin in Mitleidenschaft ziehen. Das Programm CAFE brachte die Erkenntnis, dass sich in der EU die Luftverschmutzung trotz aller Senkungen der Schadstoffemissionen voraussichtlich noch bis 2020 nachteilig auf die Gesundheit auswirken dürfte.

Diese Option wurde deshalb verworfen.

- (2) *Vorgehen mittels einer europäischen Regelung*: Die geltende Euro-V-Norm wird überarbeitet und neue europaweit geltende Euro-VI-Emissionsgrenzwerte werden festgelegt.

Gegenüber Option 1 (Beibehaltung der bisherigen Politik) hat diese Option klare Vorteile. Sie gewährleistet das Funktionieren des Binnenmarktes und trägt zur Verbesserung der Luftqualität bei. Dies wird auch die Gesundheit der Bürger verbessern und Kosteneinsparungen im Gesundheitswesen bewirken.

Ein indirekter positiver Effekt kann eine gesteigerte globale Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie sein, vor allem auf Märkten mit strengem Umweltrecht.

Im Rahmen dieses Ansatzes wurden die beiden Möglichkeiten geprüft, die Euro-VI-Stufe in einem Schritt oder in zwei Schritten einzuführen, doch aufgrund der großen Mehrheit, die sich

---

<sup>4</sup> [http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant\\_emission/index.htm](http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant_emission/index.htm).

in den Reaktionen auf die öffentliche Konsultierung dafür ausgesprochen hatte, wurde entschieden, die Euro-VI-Stufe in einem einzigen Schritt einzuführen.

Für den vorliegenden Vorschlag wurde deshalb diese Option gewählt.

- (3) *Regelung durch die einzelnen Mitgliedstaaten:* Die Mitgliedstaaten entwickeln ihre eigenen Emissionsnormen bzw. ergreifen andere politische Maßnahmen (z. B. zeitlich begrenzte Fahrverbote für Fahrzeuge, die die schärferen Grenzwerte nicht erfüllen).

Diese Vorgehensweise würde das Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigen, z. B. was den Nutzfahrzeugmarkt angeht, aber auch in den freien Warenverkehr eingreifen, der mit diesen Fahrzeugen abgewickelt wird. Aus diesem Grund wurde diese Option nicht gewählt.

- (4) *Steuerliche Anreize durch die Mitgliedstaaten:* Die Mitgliedstaaten gewähren auf freiwilliger Basis Steuervergünstigungen für Kraftfahrzeuge, die strengere Emissionsgrenzwerte als die der Euro-V-Norm einhalten.

Ob solche Maßnahmen langfristig zur nachhaltigen Entwicklung beitragen, kann bezweifelt werden. Deshalb bringt eine solche Politik eine erhebliche Unsicherheit für die Hersteller mit sich, die die künftige Nachfrage nach saubereren Fahrzeugen schwer einschätzen können.

Zudem könnten unterschiedliche Regelungen für steuerliche Vorteile in benachbarten Ländern dort unkalkulierbare grenzübergreifende Auswirkungen auf das Kaufverhalten und die Schadstoffbelastung haben. Der Binnenmarkt für Kraftfahrzeuge könnte empfindlich gestört werden.

Mit dieser Option lassen sich die politischen Ziele nicht sicher erreichen. Sie kann sich sogar schädlich auf den Binnenmarkt auswirken, weil sie die Nachfrage nach bestimmten Fahrzeugtypen unkalkulierbar macht.

Diese Option kommt deshalb nicht in Betracht.

- (5) *Selbstregulierung:* Die Automobilindustrie geht in Verhandlungen festgelegte Selbstverpflichtungen zur Senkung der Emissionen von Neufahrzeugen ein.

Eine Selbstverpflichtung der Industrie bietet keine ausreichende Gewähr, dass bestimmte Emissionsgrenzwerte eingehalten werden und dass ein Verstoß gegen diese Verpflichtung mit angemessenen Sanktionen belegt wird. Es ist zudem nicht erkennbar, dass ein Vorgehen auf freiwilliger Basis der Industrie, den Mitgliedstaaten oder der Öffentlichkeit zusätzliche Vorteile böte.

Mit den Emissionsregelungen der Euro-Reihe wird auf vielen neu entstehenden Märkten gearbeitet. Jede Änderung dieses in der EU etablierten Regelungssystems für Emissionsgrenzwerte hat folglich erhebliche weltweite Auswirkungen. Ein Wechsel von der verbindlichen zur freiwilligen Regelung würde den Prozess der weltweiten Harmonisierung stören.

Diese Option wird deshalb nicht weiter geprüft.

### 3) RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

#### Zusammenfassung des Vorschlags

Hauptmerkmal der Verordnung ist eine weitere Verschärfung der Grenzwerte für den Ausstoß von Partikeln (PM) und Stickoxiden (NO<sub>x</sub>) von Kraftfahrzeugen.

Sie schreibt für Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotoren eine Senkung der emittierten Partikelmasse um 66 % vor. Dafür wird zwar keine bestimmte Technik vorgeschrieben, doch wird sich der neue Grenzwert kaum ohne Diesel-Partikelfilter (DPF) einhalten lassen.

Der neue für Partikel gewählte Grenzwert kann durch offene oder geschlossene Filter erreicht werden. Geschlossene Filter haben den Vorteil, dass sie die als besonders gesundheitsschädlich geltenden ultrafeinen Partikel zurückhalten. Damit nicht in Zukunft offene Filter zum Einsatz kommen, die zwar die emittierte Partikelmasse unterhalb des Grenzwertes halten, jedoch ultrafeine Partikel in großer Zahl passieren lassen, ist vorgesehen, zu einem späteren Zeitpunkt einen Grenzwert für die Zahl der emittierten Partikel einzuführen. Ein solcher Grenzwert ist derzeit noch nicht sinnvoll, weil das Forschungsprogramm der UN/ECE zur Partikelmessung (Particulate Measurement Programme - PMP) noch nicht abgeschlossen ist. Diese Frage wird noch von der UN/ECE-Arbeitsgruppe geprüft. Sobald die Ergebnisse des PMP vorliegen, soll ein Grenzwert für die Partikelzahl eingeführt werden.

Bei Fahrzeugen mit Selbstzündungsmotoren ist eine Senkung des NO<sub>x</sub>-Ausstoßes um 80 % geplant. Nach dem heutigen Stand der Technik bedarf es zur Einhaltung dieses Grenzwertes sowohl motortechnischer Maßnahmen (z. B. Abgasrückführung – AGR) als auch der Abgasnachbehandlungssysteme (z. B. selektive katalytische Reduktion - SKR). Der Vorschlag betrifft zudem eine Reduzierung der Emissionen von Fremdzündungsmotoren.

Der Vorschlag schreibt ferner vor, dass Informationen über On-Board-Diagnosesysteme (OBD-Systeme) sowie Reparatur- und Wartungsinformationen für Kraftfahrzeuge im Internet in einem Standardformat bereitgestellt werden müssen, das von einem von Vertretern der Interessengruppen besetzten, unabhängigen technischen Ausschuss entwickelt wurde (so genanntes OASIS-Format).

Die Einführung weltweit harmonisierter Vorschriften ist ein wichtiger Faktor für die Senkung der Prüfkosten der Automobilindustrie und wird der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Motoren- und Automobilhersteller zugute kommen. Vor diesem Hintergrund werden mit diesem Vorschlag Vorschriften eingeführt, die im Rahmen der UN/ECE-Arbeitsgruppe 29 - Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge – entwickelt worden sind und sich auf folgende Punkte beziehen:

1. Verwendung der weltweit harmonisierten stationären (worldwide harmonised steady state driving cycle – WHSC) und instationären (worldwide harmonised transient driving cycle – WHTC) Fahrzyklen für die Messung des Schadstoffausstoßes.
2. Methodik der Emissionsprüfung und –messung.
3. Weltweit harmonisierte On-Board-Diagnose-Systeme (WWH-OBD).

Durch diesen Vorschlag werden auch Vorschriften für die Typgenehmigung von Bauteilen zur Abgasnachbehandlung wie z. B. Katalysatoren und Diesel-Partikelfiltern eingeführt.

## **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage der vorgeschlagenen Verordnung ist Artikel 95 EG-Vertrag.

## **Subsidiaritätsprinzip**

Da der Gegenstand der vorgeschlagenen Verordnung nicht in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt, ist das Subsidiaritätsprinzip zu beachten.

Die Ziele der Verordnung können durch Maßnahmen der Mitgliedstaaten nicht in ausreichendem Maße erreicht werden. Denn die Luftverschmutzung ist ein grenzüberschreitendes Problem, und es muss vermieden werden, dass Handelshemmnisse auf dem Binnenmarkt entstehen.

Atmosphärenmodelle zeigen, dass Emissionen aus einem Mitgliedstaat zur gemessenen Umweltverschmutzung in einem anderen Mitgliedstaat beitragen, so dass EU-weit konzertiertes Handeln zur Lösung der Luftverschmutzungsproblematik erforderlich ist.

Mit einer Maßnahme der Gemeinschaft lassen sich die Ziele besser erreichen, weil damit eine andernfalls drohende Zersplitterung des Binnenmarktes vermieden wird. Europaweit einheitliche Emissionsnormen für Kraftfahrzeuge tragen zur Verbesserung der Luftqualität in der Europäischen Union bei und tragen dem Umstand Rechnung, dass Luftverschmutzung nicht auf einzelne Staaten begrenzt bleibt.

Der Vorschlag ist deshalb mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar.

## **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag wahrt den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, denn er geht nicht über das hinaus, was notwendig ist, um die Ziele – Funktionieren des Binnenmarktes und hohes Umweltschutzniveau – zu erreichen.

Die im Rahmen der Folgenabschätzung des Vorschlags durchgeführte Kosten-Nutzen-Analyse hat ergeben, dass die gewählten Emissionsgrenzwerte der Gesellschaft insgesamt zugute kommen.

## **Wahl des Instruments**

Das vorgeschlagene Instrument ist eine Verordnung. Andere Instrumente wären aus folgendem Grund nicht angemessen:

- Die Verordnung gilt deshalb als das geeignete Instrument, weil sie zum einen die erforderliche Garantie für ihre Einhaltung bietet und zum anderen nicht in nationales Recht umgesetzt werden muss.

Bei der vorgeschlagenen Verordnung kommt das so genannte Zwei-Ebenen-Konzept zur Anwendung, das auch schon bei anderen Rechtsvorschriften angewandt worden ist, so z. B. bei der alten Richtlinie zur Begrenzung der Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge<sup>5</sup>. Bei diesem

---

<sup>5</sup> Richtlinie 2005/55/EG (ABl. L 275 vom 20.10.2005, S. 1) in der Umsetzung durch die Richtlinie 2005/78/EG (ABl. L 313 vom 29.11.2005, S. 1).

Konzept erfolgen der Vorschlag und die Annahme von Rechtsvorschriften zwar auf zwei unterschiedlichen Wegen, aber gleichzeitig:

- Zum einen werden die grundlegenden Bestimmungen vom Europäischen Parlament und vom Rat in Form einer Verordnung festgelegt, die auf der Grundlage von Artikel 95 EG-Vertrag nach dem Mitentscheidungsverfahren erlassen wird („Vorschlag im Mitentscheidungsverfahren“).
- Zum anderen werden die technischen Spezifikationen zur Umsetzung der grundlegenden Bestimmungen von der Kommission, die ein Regelungsausschuss unterstützt, in Form einer Verordnung erlassen („Vorschlag im Ausschussverfahren“).

#### **4) AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Die vorgeschlagene Verordnung hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

#### **5) WEITERE ANGABEN**

##### **Simulation, Pilotphase und Übergangszeit**

In dem Vorschlag sind allgemeine Übergangsfristen vorgesehen, damit die Kfz-Hersteller ausreichend Zeit erhalten, sich auf die neuen Anforderungen einzustellen.

##### **Vereinfachung**

Mit der vorgeschlagenen Verordnung wird das Gemeinschaftsrecht vereinfacht.

In der Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen mit dem Titel „Aktualisierung und Vereinfachung des Acquis communautaire“<sup>6</sup> wird das Typgenehmigungssystem für Kraftfahrzeuge als einer der vorrangigen Bereiche des Gemeinschaftsrechts benannt, in denen Vereinfachung notwendig erscheint. Die Richtlinien 2005/55/EG, 2005/78/EG und 2006/51/EG werden hiermit aufgehoben. Ferner wird die Richtlinie 80/1269/EWG über die Motorleistung von Kraftfahrzeugen<sup>7</sup> samt ihren Änderungen aufgehoben und ihre technischen Vorschriften werden in den vorliegenden Vorschlag aufgenommen.

Mit dem Vorschlag werden Verwaltungsvorschriften für EU- oder einzelstaatliche Behörden vereinfacht. Der Vorschlag ist im gleitenden Programm der Kommission für Modernisierung und Vereinfachung des Gemeinschaftsrechts und im Arbeits- und Legislativprogramm der Kommission (2007/ENTR/009) vorgesehen.

##### **Aufhebung geltender Rechtsvorschriften**

Mit der Verabschiedung der vorgeschlagenen Verordnung werden bestehende Rechtsvorschriften aufgehoben. Sie sind in Artikel 15 der Verordnung aufgeführt.

---

<sup>6</sup> KOM (2003) 71 endg. vom 11.2.2003.

<sup>7</sup> Richtlinie 80/1269/EWG des Rates vom 16. Dezember 1980 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Motorleistung von Kraftfahrzeugen (ABl. L 375 vom 31.12.1980, S. 46).



## **Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95,

auf Vorschlag der Kommission<sup>8</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>9</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag<sup>10</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital sichergestellt werden muss. Zu diesem Zweck ist ein umfassendes gemeinschaftliches Typgenehmigungssystem für Kraftfahrzeuge eingerichtet worden. Die technischen Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen sollten folglich harmonisiert werden, um zu vermeiden, dass die Mitgliedstaaten unterschiedliche Vorschriften erlassen, und um ein hohes Umweltschutzniveau zu gewährleisten.
- (2) Bei dieser Verordnung handelt es sich um eine neue Einzelverordnung im Rahmen des gemeinschaftlichen Typgenehmigungsverfahrens gemäß 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)<sup>11</sup>. Die Anhänge IV, VI und XI dieser Richtlinie sollten daher entsprechend geändert werden.
- (3) Auf Wunsch des Europäischen Parlaments wurde bei den gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften für Kraftfahrzeuge ein neues Regulierungskonzept eingeführt.

---

<sup>8</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>9</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>10</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>11</sup> ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

Demzufolge sollten in dieser Verordnung lediglich grundlegende Vorschriften zu Fahrzeugemissionen festgelegt werden, während die technischen Spezifikationen in Durchführungsmaßnahmen festgelegt werden sollten, die im Ausschussverfahren erlassen werden.

- (4) Entsprechend dem sechsten Umweltaktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft, das mit dem Beschluss Nr. 1600/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 2002 verabschiedet wurde, muss die Umweltverschmutzung soweit verringert werden, dass Gesundheitsschäden für Menschen möglichst weitgehend vermieden werden, wobei empfindliche Bevölkerungsgruppen und die Umwelt insgesamt besonders zu berücksichtigen sind. Im Gemeinschaftsrecht wurden geeignete Normen für die Luftqualität, den Schutz der menschlichen Gesundheit und insbesondere von sensiblen Personen sowie für nationale Emissionsobergrenzen festgelegt. Das Programm „Saubere Luft für Europa“ (Clean Air For Europe – CAFE) führte auch zur Annahme der thematischen Strategie zur Luftreinhaltung<sup>12</sup>. Eine der Aussagen in dieser thematischen Strategie ist, dass zur Erreichung der Luftqualitätsziele der EU die Emissionen des Verkehrssektors (Luftverkehr, Seeverkehr und Landverkehr), der privaten Haushalte und des Energie-, Agrar- und Industriesektors weiter gesenkt werden müssen. Vor diesem Hintergrund sollte die Reduzierung der Kraftfahrzeugemissionen als Teil einer Gesamtstrategie angegangen werden. Die Euro-VI-Normen sind eine der Maßnahmen zur Verringerung der von Fahrzeugen im realen Betrieb ausgestoßenen Emissionen von Luftschadstoffen wie z. B. Partikeln oder von Ozonvorläuferstoffen wie Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen.
- (5) Um die Ziele der EU für die Luftqualität zu erreichen, sind fortwährende Bemühungen zur Senkung von Kraftfahrzeugemissionen erforderlich. Deshalb sollte die Industrie klare Informationen über die künftigen Emissionsgrenzwerte erhalten.
- (6) Zur Verbesserung der Luftqualität sowie zur Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte und der nationalen Emissionsobergrenzen ist insbesondere eine Minderung der Stickoxidemissionen schwerer Nutzfahrzeuge erforderlich. Durch eine frühzeitige Festlegung von Grenzwerten für Stickoxidemissionen erhalten die Automobilhersteller eine langfristige, europaweite Planungssicherheit.
- (7) Bei der Festlegung von Emissionsgrenzwerten muss berücksichtigt werden, wie sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der Märkte und Hersteller auswirken, welche direkten und indirekten Kosten den Unternehmen durch sie entstehen und welchen Nutzen in Form von Innovationsanreizen, Verbesserung der Luftqualität, Senkung der Gesundheitskosten und Erhöhung der Lebenserwartung sie bringen.
- (8) Unbeschränkter Zugang zu den für die Fahrzeugreparatur notwendigen Informationen über ein standardisiertes Format zum Auffinden technischer Informationen und ein wirksamer Wettbewerb auf dem Markt für Fahrzeug-Reparatur- und -Wartungsinformationsdienste sind für ein besseres Funktionieren des Binnenmarkts notwendig, insbesondere hinsichtlich des freien Warenverkehrs, der Niederlassungsfreiheit und der Dienstleistungsfreiheit. Ein großer Teil dieser

---

<sup>12</sup> KOM(2005) 446 vom 21.9.2005.

Informationen betrifft On-Board-Diagnosesysteme und ihr Zusammenwirken mit anderen Fahrzeugsystemen. Es ist angebracht, technische Spezifikationen für die Bereitstellung solcher Informationen durch die Hersteller im Internet festzulegen sowie gezielte Maßnahmen zu ergreifen, um einen angemessenen Zugang für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) sicherzustellen.

- (9) Emissionen, die bisher nicht geregelt sind und die infolge eines verstärkten Einsatzes neuartiger Kraftstoffe, neuer Motorentechnik und neuer emissionsmindernder Einrichtungen Bedeutung erlangen können, sollte die Kommission im Auge behalten und gegebenenfalls dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag zur Regelung dieser Emissionen vorlegen.
- (10) Es ist angezeigt, die Einführung mit alternativen Kraftstoffen betriebener Fahrzeuge zu fördern, weil ihr Ausstoß von Stickoxiden und Rußpartikeln niedriger sein kann. Daher sollten Grenzwerte für Kohlenwasserstoffe, für Nichtmethan-Kohlenwasserstoffe und für Methan eingeführt werden.
- (11) Um für die Begrenzung der Emissionen von ultrafeinen Partikeln (0,1 µm und kleiner) zu sorgen, sollte die Kommission die Befugnis erhalten, zusätzlich zur derzeit festgelegten Partikelmasse auch eine Partikelzahl festzulegen. Die Partikelzahl sollte auf den Ergebnissen des Programms der UN/ECE zur Partikelmessung (PMP) basieren und mit den bestehenden anspruchsvollen Umweltschutzziele in Einklang stehen.
- (12) Die Kommission sollte weltweit harmonisierte Fahrzyklen für das Prüfverfahren übernehmen, auf dem die Verordnungen über die EG-Typgenehmigung in Bezug auf Emissionen aufbauen. Der Einsatz transportabler Emissionsmesseinrichtungen zur Überprüfung der tatsächlich im Betrieb abgegebenen Emissionen und die Einführung von Verfahren zur Erfassung der Emissionen in Betriebszuständen, die im Prüfzyklus nicht vorkommen (der sogenannten Off-Cycle-Emissionen) sollten ebenfalls erwogen werden
- (13) Mit On-Board-Diagnosesystemen lassen sich die Emissionen eines Fahrzeugs im Betrieb überwachen. Weil diese Überwachung der Emissionen in der Praxis so wichtig ist, sollte die Kommission die Anforderungen an solche Systeme und die Schwellenwerte für Fehlermeldungen laufend überprüfen.
- (14) Um den Anteil dieses Sektors am weltweiten Ausstoß von Treibhausgasen zu beobachten, sollte die Kommission Messungen des Kraftstoffverbrauchs und der Kohlendioxidemissionen von schweren Nutzfahrzeugen einführen.
- (15) Um die im realen Betrieb abgegebenen Emissionen einschließlich der Off-Cycle-Emissionen besser zu überwachen und die Prüfung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge zu erleichtern, sollten eine Prüfmethodik und Leistungsanforderungen auf der Grundlage des Einsatzes transportabler Emissionsmesseinrichtungen angenommen werden.
- (16) Zwecks Einhaltung der Luftqualitätsziele sollte die Kommission harmonisierte Bestimmungen einführen, um zu gewährleisten, dass die Off-Cycle-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen und ihren Motoren in einem breiten Spektrum von

Motorbetriebszuständen und Umgebungsbedingungen angemessen kontrolliert werden.

- (17) Einwandfreies Arbeiten der Abgasnachbehandlungssysteme ist ganz besonders bei  $\text{NO}_x$  eine Grundvoraussetzung für die Einhaltung der festgelegten Emissionsgrenzwerte. In diesem Zusammenhang sollten Maßnahmen erlassen werden, die gewährleisten, dass Systeme, die mit einem Reagens arbeiten, ordnungsgemäß funktionieren.
- (18) Die Mitgliedstaaten sind in der Lage, durch finanzielle Anreize das Inverkehrbringen von Kraftfahrzeugen zu beschleunigen, die die auf Gemeinschaftsebene festgelegten Emissionsgrenzwerte einhalten. Diese Verordnung sollte nicht das Recht der Mitgliedstaaten berühren, die Emission von Schadstoffen als Grundlage für die Bemessung der auf Fahrzeuge erhobenen Steuern heranzuziehen.
- (19) Die Mitgliedstaaten sollten Regeln für Sanktionen bei Verstößen gegen diese Verordnung festlegen und ihre Durchsetzung sicherstellen. Diese Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- (20) Die Vorschriften der Richtlinie 80/1269/EG zur Motorleistung von Kraftfahrzeugen sollten in die vorliegende Verordnung sowie in die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 überführt werden. Daher sollte die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 entsprechend geändert werden und die Richtlinie 80/1269/EG sollte aufgehoben werden.
- (21) Artikel 14 Absatz 6 der Verordnung Nr. 715/2007 sollte gestrichen werden, weil die dort genannte Richtlinie durch die vorliegende Verordnung aufgehoben wird. Deshalb sollte die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 entsprechend geändert werden.
- (22) Zwecks Vereinfachung des Gemeinschaftsrechts ist es angezeigt, die geltenden Richtlinien durch eine Verordnung zu ersetzen. Als Rechtsinstrument wurde die Verordnung gewählt, weil so ausführliche technische Vorschriften erlassen werden können, die für Hersteller, Typgenehmigungsbehörden und technische Dienste unmittelbar verbindlich sind, und weil diese Vorschriften dann sehr viel schneller und leichter angepasst werden können. Die geltenden Richtlinien 2005/55/EG, 2005/78/EG und 2006/51/EG über die Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge sollten aufgehoben werden.
- (23) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse<sup>13</sup> beschlossen werden.
- (24) Die Kommission sollte insbesondere die Befugnis erhalten, in Anhang I Grenzwerte für die Partikelzahl einzuführen, den Wert des zulässigen  $\text{NO}_2$ -Anteils am  $\text{NO}_x$ -Grenzwert festzulegen, spezifische Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung sowie ein Messverfahren für die Partikelzahl einzuführen und Maßnahmen im Hinblick auf Off-Cycle-Emissionen, den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und Wartungsinformationen und Prüfzyklen zur

---

<sup>13</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Geändert durch den Beschluss 2006/512/EG (ABl. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

Emissionsmessung zu erlassen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, mit denen dieser Verordnung neue nicht wesentliche Bestimmungen hinzugefügt werden, sind diese Maßnahmen gemäß dem in Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle zu erlassen.

- (25) Die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Vollendung des Binnenmarktes durch Einführung gemeinsamer technischer Vorschriften zur Begrenzung der Emissionen von Kraftfahrzeugen und die Gewährleistung des Zugangs zu Fahrzeugreparatur- und Wartungsinformationen für unabhängige Betreiber auf derselben Basis wie für autorisierte Händler und Reparaturbetriebe, können auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden und sind daher besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen; deshalb kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

### *Artikel 1*

#### ***Gegenstand***

Diese Verordnung legt gemeinsame technische Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Motoren und Ersatzteilen hinsichtlich ihrer Emissionen fest.

Diese Verordnung enthält ferner Vorschriften für die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und Motoren mit den Anforderungen, für die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen, für On-Board-Diagnosesysteme („OB-D-Systeme“), für die Messung von Kraftstoffverbrauch, Kohlendioxidausstoß (CO<sub>2</sub>) und Dieselabgasen sowie für den Zugang zu Informationen über OB-D-Systeme und zu Reparatur- und Wartungsinformationen.

### *Artikel 2*

#### ***Anwendungsbereich***

Diese Verordnung gilt für Fahrzeuge der Klassen M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> und N<sub>2</sub> im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg sowie für alle Kraftfahrzeuge der Klassen M<sub>3</sub> und N<sub>3</sub> im Sinne dieses Anhangs.

Diese Verordnung gilt unbeschadet des Artikels 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007.

### *Artikel 3*

#### ***Begriffsbestimmungen***

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Begriff

- (1) „Motor“ die Antriebsquelle eines Fahrzeugs, für die als selbstständige technische Einheit im Sinne von Artikel 3 Nummer 25 der Richtlinie 2007/46/EG eine Typgenehmigung erteilt werden kann;
- (2) „gasförmige Schadstoffe“ Auspuffemissionen von Kohlenmonoxid, Stickoxiden, ausgedrückt als Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)-Äquivalent, und Kohlenwasserstoffen;
- (3) „partikelförmige Schadstoffe“ Abgasbestandteile, die bei einer Temperatur von höchstens 325 K (52°C) mit den in dem Verfahren zur Ermittlung der durchschnittlichen Auspuffemissionen beschriebenen Filtern aus dem verdünnten Abgas abgeschieden werden;
- (4) „Auspuffemissionen“ die Emissionen gasförmiger und partikelförmiger Schadstoffe;
- (5) „Kurbelgehäuse“ die Räume, die im Motor oder außerhalb des Motors vorhanden sind und die mit dem Ölsumpf durch innere oder äußere Leitungen verbunden sind, durch die Gase und Dämpfe austreten können;
- (6) „emissionsmindernde Einrichtung“ die Teile eines Fahrzeugs, die die Auspuffemissionen eines Fahrzeugs regeln und/oder begrenzen;
- (7) „On-Board-Diagnosesystem“ oder „OBD-System“ ein System für die Emissionsüberwachung, das in der Lage ist, mithilfe rechnergespeicherter Fehlercodes den wahrscheinlichen Ort von Funktionsstörungen anzuzeigen;
- (8) „Abschaltstrategie“ eine Strategie zur Emissionsbegrenzung, die unter bestimmten, entweder während des normalen Fahrzeugbetriebs oder außerhalb der Prüfverfahren für die Typgenehmigung auftretenden Motorbetriebsbedingungen oder Umgebungsbedingungen die Wirksamkeit einer emissionsmindernden Einrichtung herabsetzt;
- (9) „emissionsmindernde Einrichtung für die Erstausrüstung“ eine emissionsmindernde Einrichtung oder eine Kombination von solchen Einrichtungen, die in die Typgenehmigung des betreffenden Fahrzeugs einbezogen ist;
- (10) „emissionsmindernde Einrichtung für den Austausch“ eine emissionsmindernde Einrichtung oder eine Kombination von solchen Einrichtungen, die dazu bestimmt ist, eine emissionsmindernde Einrichtung für die Erstausrüstung zu ersetzen, und die als selbstständige technische Einheit im Sinne von Artikel 3 der Richtlinie 2007/46/EG typgenehmigt werden kann;
- (11) „Reparatur- und Wartungsinformationen“ sämtliche für Diagnose, Instandhaltung, Inspektion, regelmäßige Überwachung, Reparatur, Neuprogrammierung oder Neuinitialisierung des Fahrzeugs erforderlichen Informationen, die die Hersteller ihren autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben zur Verfügung stellen, einschließlich aller nachfolgenden Ergänzungen und Aktualisierungen dieser Informationen. Dazu gehören auch sämtliche Information, die für den Einbau von Teilen oder Ausrüstung in ein Fahrzeug erforderlich sind;

- (12) „unabhängiger Marktteilnehmer“ Unternehmen, die keine autorisierten Händler oder Reparaturbetriebe sind und die direkt oder indirekt an der Wartung und Reparatur von Kraftfahrzeugen beteiligt sind, insbesondere Reparaturbetriebe, Hersteller oder Händler von Werkstattausrüstung, Werkzeugen oder Ersatzteilen, Herausgeber von technischen Informationen, Automobilclubs, Pannenhilfsdienste, Anbieter von Inspektions- und Prüfdienstleistungen sowie Einrichtungen der Aus- und Weiterbildung von Mechanikern, Herstellern und Reparaturkräften für Ausrüstungen von Fahrzeugen, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden;
- (13) „mit alternativem Kraftstoff betriebenes Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das so ausgelegt ist, dass es mit mindestens einem Kraftstofftyp betrieben werden kann, der entweder bei atmosphärischer Temperatur und atmosphärischem Druck gasförmig ist oder im Wesentlichen nicht aus Mineralöl gewonnen wird;
- (14) „Bezugsmasse“ die Masse des fahrbereiten Fahrzeugs abzüglich der Pauschalmasse des Fahrers von 75 kg und zuzüglich einer Pauschalmasse von 100 kg.

#### *Artikel 4*

##### ***Pflichten der Hersteller***

1. Die Hersteller weisen nach, dass alle von ihnen verkauften, zugelassenen oder in der Gemeinschaft in Betrieb genommenen Neufahrzeuge, alle von ihnen verkauften oder in der Gemeinschaft in Betrieb genommenen neuen Motoren und alle von ihnen verkauften oder in der Gemeinschaft in Betrieb genommenen, neuen emissionsmindernden Einrichtungen für den Austausch, die nach Artikel 8 typgenehmigungspflichtig sind, über eine Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung verfügen.
2. Die Hersteller tragen dafür Sorge, dass die Typgenehmigungsverfahren zur Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion, der Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen und der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge beachtet werden.

Die technischen Maßnahmen der Hersteller müssen außerdem sicherstellen, dass die Auspuffemissionen während der gesamten normalen Lebensdauer eines Fahrzeuges bei normalen Nutzungsbedingungen entsprechend dieser Verordnung wirkungsvoll begrenzt werden.

Zu diesem Zweck werden für die zwecks Typgenehmigung durchzuführenden Prüfungen der Dauerhaltbarkeit von emissionsmindernden Einrichtungen und für die Prüfung der Übereinstimmung von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen oder Motoren folgende Laufleistungen und Zeitintervalle festgelegt:

- a) 160 000 km oder fünf Jahre, je nachdem, was zuerst eintritt, bei in Fahrzeugen der Klassen M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub> und M<sub>2</sub> eingebauten Motoren;
- b) 300 000 km oder sechs Jahre, je nachdem, was zuerst eintritt, bei in Fahrzeugen der Klassen N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub> mit einer technisch zulässigen



Gesamtmasse von bis zu 16 Tonnen sowie M<sub>3</sub> Gruppe I, Gruppe II und Gruppe A sowie Gruppe B mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von bis zu 7,5 Tonnen eingebauten Motoren;

- c) 700 000 km oder sieben Jahre, je nachdem, was zuerst eintritt, bei in Fahrzeugen der Klassen N<sub>3</sub> mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von über 16 Tonnen und M<sub>3</sub> Gruppe III und Gruppe B mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von über 7,5 Tonnen eingebauten Motoren.
3. Die Kommission legt nach dem Verfahren des Artikels 39 Absatz 9 der Richtlinie 2007/46/EG die genauen Verfahren und Anforderungen zur Durchführung der Absätze 1 und 2 fest.

## *Artikel 5*

### *Anforderungen und Prüfungen*

1. Die Hersteller gewährleisten die Einhaltung der in Anhang I aufgeführten Emissionsgrenzwerte.
2. Die Hersteller rüsten ihre Motoren und Fahrzeuge so aus, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass die Motoren oder Fahrzeuge unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung entsprechen.
3. Die Verwendung von Abschaltstrategien, die die Wirksamkeit von emissionsmindernden Einrichtungen herabsetzen, ist unzulässig.
4. Die Kommission trifft nach dem Verfahren des Artikels 39 Absatz 9 der Richtlinie 2007/46/EG Durchführungsmaßnahmen zu diesem Artikel. Diese Maßnahmen betreffen:
  - a) die Auspuffemissionen, einschließlich Prüfzyklen, Off-Cycle-Emissionen, Partikelzahlen, Emissionen im Leerlauf, Abgastrübung und ordnungsgemäßes Arbeiten und Regenerieren von emissionsmindernden Einrichtungen;
  - b) die Kurbelgehäuseemissionen;
  - c) die OBD-Systeme und die Leistung emissionsmindernder Einrichtungen im Betrieb;
  - d) die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen, emissionsmindernde Einrichtungen für den Austausch, die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Motoren und Fahrzeuge, die Übereinstimmung der Produktion und die technische Überwachung von Fahrzeugen;
  - e) die Kohlendioxidemissionen und den Kraftstoffverbrauch;
  - f) die Verlängerung von Typgenehmigungen;
  - g) die Prüfgeräte;

- h) die Bezugskraftstoffe;
- i) die Messung der Motorleistung;
- j) besondere Bestimmungen, die sicherstellen, dass Einrichtungen zur Begrenzung der NO<sub>x</sub>-Emissionen ordnungsgemäß arbeiten; durch derartige Maßnahmen wird dafür gesorgt, dass Fahrzeuge, die zur Einhaltung der Grenzwerte für NO<sub>x</sub>-Emissionen ein Reagens benötigen, nicht ohne dieses Reagens betrieben werden können.

Die Kommission kann nach dem Verfahren des Artikels 39 Absatz 9 der Richtlinie 2007/46/EG weitere Maßnahmen hinsichtlich besonderer Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung treffen.

#### *Artikel 6*

##### ***Zugang zu Informationen***

1. Die Hersteller gewähren unabhängigen Marktteilnehmern uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu On-Board-Diagnose-Informationen (OBD-Informationen) und zu Reparatur- und Wartungsinformationen

Es gelten Artikel 6 und 7 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007.

2. Zur Durchführung von Absatz 1 werden die technischen Spezifikationen für die Bereitstellung von OBD-Informationen und Reparatur- und Wartungsinformationen von der Kommission nach dem Verfahren des Artikels 39 Absatz 9 der Richtlinie 2007/46/EG festgelegt und aktualisiert.

Die Kommission kann nach dem Verfahren des Artikels 39 Absatz 9 der Richtlinie 2007/46/EG weitere Maßnahmen treffen, die für die Durchführung von Absatz 1 erforderlich sind.

#### *Artikel 7*

##### ***Auflagen für Systeme, die mit einem sich verbrauchenden Reagens arbeiten***

1. Hersteller, Reparaturbetriebe und Fahrzeugbetreiber dürfen Systeme, die mit einem sich verbrauchenden Reagens arbeiten, nicht manipulieren.
2. Die Fahrzeugbetreiber stellen sicher, dass das Fahrzeug nicht ohne das sich verbrauchende Reagens gefahren wird.

#### *Artikel 8*

##### ***Zeitplan für die Anwendung der Typgenehmigungsvorschriften für Fahrzeuge und Motoren***

1. Ab dem in Artikel 16 Absatz 2 Satz 1 genannten Datum versagen die nationalen Behörden aus Gründen, die die Emissionen betreffen, die EG-Typgenehmigung oder die nationale Typgenehmigung für neue Motoren- oder Fahrzeugtypen, die dieser Verordnung nicht entsprechen

Technische Bescheinigungen für Typgenehmigungszwecke, die den Emissionsschutzstufen vor Euro-VI entsprechen, können für Fahrzeuge und Motoren ausgestellt werden, die für die Ausfuhr in Drittländer bestimmt sind, sofern aus diesen Bescheinigungen eindeutig hervorgeht, dass die betreffenden Fahrzeuge und Motoren nicht in der Gemeinschaft in Verkehr gebracht werden dürfen.

2. Ab dem 1. Oktober 2014 betrachten die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für neue Fahrzeuge, die dieser Verordnung nicht entsprechen, als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 26 der Richtlinie 2007/46/EG und verweigern aus Gründen, die die Emissionen betreffen, ihre Zulassung und untersagen ihren Verkauf und ihre Inbetriebnahme.

Ab dem gleichen Datum untersagen die nationalen Behörden den Verkauf oder den Betrieb von neuen Motoren, die dieser Verordnung nicht entsprechen; ausgenommen sind Ersatzmotoren für bereits in Betrieb befindliche Fahrzeuge.

3. Unbeschadet der Absätze 1 und 2 dieses Artikels und vorbehaltlich des Inkrafttretens der Durchführungsmaßnahmen nach Artikel 4 Absatz 3, Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 1 und Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 1 dürfen die nationalen Behörden aus Gründen, die die Emissionen von Fahrzeugen betreffen, weder eine vom Hersteller beantragte EG-Typgenehmigung oder nationale Typgenehmigung für einen neuen Fahrzeug- bzw. Motortyp versagen noch die Zulassung eines neuen Fahrzeugs verweigern oder den Verkauf oder die Inbetriebnahme eines neuen Fahrzeugs bzw. den Verkauf oder den Einsatz eines neuen Motors untersagen, wenn das betreffende Fahrzeug bzw. der betreffende Motor dieser Verordnung entspricht.

#### *Artikel 9*

##### ***Verpflichtungen der Mitgliedstaaten betreffend die Typgenehmigung von Ersatzteilen***

Die nationalen Behörden untersagen den Verkauf oder den Einbau neuer emissionsmindernder Einrichtungen für den Austausch, die zum Einbau in nach dieser Verordnung genehmigte Fahrzeuge bestimmt sind, wenn sie nicht einem nach dieser Verordnung genehmigten Typ entsprechen.

#### *Artikel 10*

##### ***Finanzielle Anreize***

1. Vorbehaltlich des Inkrafttretens der Durchführungsmaßnahmen dieser Verordnung können die Mitgliedstaaten finanzielle Anreize für in Serie hergestellte Fahrzeuge vorsehen, die dieser Verordnung entsprechen.

Diese Anreize gelten für alle in dem betreffenden Mitgliedstaat zum Verkauf angebotenen Neufahrzeuge, die dieser Verordnung entsprechen. Sie laufen jedoch spätestens am 1. Oktober 2014 aus.

2. Vorbehaltlich des Inkrafttretens der Durchführungsmaßnahmen dieser Verordnung können die Mitgliedstaaten finanzielle Anreize für die Nachrüstung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge auf die Emissionsnormen des Anhangs I und für die Verschrottung von Fahrzeugen, die dieser Verordnung nicht entsprechen, vorsehen.
3. Die finanziellen Anreize gemäß Absatz 1 und 2 dürfen für den jeweiligen Fahrzeugtyp nicht die Mehrkosten übersteigen, die die zur Einhaltung der in Anhang I festgelegten Emissionsgrenzwerte notwendigen technischen Einrichtungen und ihr Einbau in das Fahrzeug verursachen.
4. Die Kommission ist über Pläne zur Einführung oder Änderung der in den Absätzen 1 und 2 genannten finanziellen Anreize zu unterrichten.

### *Artikel 11*

#### **Sanktionen**

1. Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften über Sanktionen für Verstöße gegen die Bestimmungen dieser Verordnung fest und treffen alle zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission spätestens bis zum [DATUM 18 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] die entsprechenden Bestimmungen mit und melden ihr umgehend etwaige spätere Änderungen dieser Bestimmungen.
2. Zu den mit Sanktionen belegten Verstößen der Hersteller gehören folgende:
  - a) Abgabe falscher Erklärungen während der Genehmigungsverfahren oder der Verfahren, die zu einem Rückruf führen;
  - b) Verfälschung der Ergebnisse von Prüfungen für die Typgenehmigung oder zur Kontrolle der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge;
  - c) Zurückhalten von Daten oder technischen Spezifikationen, die zu einem Rückruf oder einem Entzug der Typgenehmigung führen könnten;
  - d) Verwendung von Abschaltstrategien;
  - e) Verweigerung des Zugangs zu Informationen.

Zu den mit Sanktionen belegten Verstößen von Herstellern, Reparaturbetrieben und Fahrzeugbetreibern gehört auch die Manipulation von Systemen, die mit einem sich verbrauchenden Reagens arbeiten.

Zu den mit Sanktionen belegten Verstößen von Fahrzeugbetreibern gehört auch der Betrieb eines Fahrzeugs ohne sich verbrauchendes Reagens.

## Artikel 12

### *Neuformulierung der Spezifikationen*

1. Nach Abschluss des Partikelmessprogramms im Rahmen der UN/ECE, das unter der Regie des Weltforums zur Harmonisierung fahrzeugtechnischer Vorschriften durchgeführt wird, trifft die Kommission folgende Maßnahmen, ohne jedoch das Umweltschutzniveau innerhalb der Gemeinschaft zu senken:
  - a) Einführung von Grenzwerten für die Partikelzahl und gegebenenfalls Festlegung des Werts des zulässigen NO<sub>2</sub>-Anteils am NO<sub>x</sub>-Grenzwert gemäß Artikel 39 Absatz 2 der Richtlinie 2007/46/EG;
  - b) Erlass eines Messverfahrens für die Partikelzahl.
2. Die Kommission legt Korrelationsfaktoren zwischen dem europäischen instationären (ETC) bzw. stationären Fahrzyklus (ESC) gemäß der Richtlinie 2005/55/EG und dem weltweit harmonisierten instationären (WHTC) bzw. stationären Fahrzyklus (WHSC) fest und passt die Grenzwerte entsprechend an.
3. Die Kommission überprüft die Verfahren, Prüfungen und Anforderungen nach Artikel 5 Absatz 4 sowie die für die Emissionsmessung verwendeten Fahrzyklen.

Erweist sich bei der Überprüfung, dass diese Verfahren, Prüfungen, Anforderungen und Fahrzyklen nicht mehr geeignet sind oder den tatsächlichen Gegebenheiten nicht mehr entsprechen, so werden sie so angepasst, dass sie den in der Betriebspraxis tatsächlich entstehenden Emissionen entsprechen.
4. Die Kommission beobachtet die in Artikel 3 Nummer 2 aufgeführten Schadstoffe. Kommt sie zu dem Schluss, dass es angebracht ist, die Emissionen weiterer Schadstoffe zu regeln, so ändert sie die vorliegende Verordnung entsprechend.

## Artikel 13

### *Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007*

Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 5 Absatz 3 wird wie folgt geändert:
  - i) Nach Buchstabe h wird das Wort „und“ gestrichen.
  - ii) Folgender Buchstabe j wird angefügt:

„j) Messung der Motorleistung.“
2. Artikel 14 Absatz 6 wird gestrichen.

*Artikel 14*

***Änderung der Richtlinie 2007/46/EG***

Die Anlagen IV, VI und IX der Richtlinie 2007/46/EG werden gemäß Anhang II der vorliegenden Richtlinie geändert.

*Artikel 15*

***Aufhebung***

1. Die Richtlinie 80/1269/EWG des Rates, die Richtlinien 88/195/EWG, 97/21/EG, 1999/99/EG und 2005/78/EG der Kommission sowie die Richtlinie 2005/55/EG werden mit Wirkung vom 1. Oktober 2014 aufgehoben.
2. Bezugnahmen auf die aufgehobenen Richtlinien gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung.

*Artikel 16*

***Inkrafttreten***

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

Sie gilt ab dem 1. April 2013. Artikel 8 Absatz 3 und Artikel 10 gelten ab dem Inkrafttreten und Anhang II Nummer 1 Buchstabe a Ziffer i, Buchstabe b Ziffer i, Nummer 2 Buchstabe a, Nummer 3 Buchstabe a Ziffer i, Buchstabe b Ziffer i, Buchstabe c Ziffer i und Buchstabe d Ziffer i gelten ab dem 1. Oktober 2014.

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

Brüssel, den

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*

## ANHANG I

### Euro-VI-Emissionsgrenzwerte

|             | Grenzwerte     |                 |                  |                             |                                 |                          |                               |                                    |
|-------------|----------------|-----------------|------------------|-----------------------------|---------------------------------|--------------------------|-------------------------------|------------------------------------|
|             | CO<br>(mg/kWh) | THC<br>(mg/kWh) | NMHC<br>(mg/kWh) | CH <sub>4</sub><br>(mg/kWh) | NO <sub>x</sub> (3)<br>(mg/kWh) | NH <sub>3</sub><br>(ppm) | Partikel<br>masse<br>(mg/kWh) | Partikel<br>zahl<br>(1)<br>(#/kWh) |
| ESC<br>(SZ) | 1500           | 130             |                  |                             | 400                             | 10                       | 10                            |                                    |
| ETC<br>(SZ) | 4000           | 160             |                  |                             | 400                             | 10                       | 10                            |                                    |
| ETC<br>(FZ) | 4000           |                 | 160              | 500                         | 400                             | 10                       | 10                            |                                    |
| WHSC<br>(2) |                |                 |                  |                             |                                 |                          |                               |                                    |
| WHTC<br>(2) |                |                 |                  |                             |                                 |                          |                               |                                    |

Hinweis:

FZ = Fremdzündungsmotor,

SZ = Selbstzündungsmotor.

1) Ein Wert wird zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt.

2) Die Grenzwerte für den weltweit harmonisierten stationären (WHSC) und instationären Fahrzyklus (WHTC) werden zu einem späteren Zeitpunkt eingeführt, wenn Korrelationsfaktoren zu den geltenden Fahrzyklen (ESC und ETC) festgelegt worden sind.

3) Der Wert des zulässigen NO<sub>2</sub>-Anteils am NO<sub>x</sub>-Grenzwert kann zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt werden.

## ANHANG II

### Änderung der Richtlinie 2007/46/EG

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

1. Anhang IV Teil I wird wie folgt geändert:

a) Die Tabelle wird wie folgt geändert:

i) Nummer 40 wird gestrichen.

ii) Folgende Nummer 41a wird eingefügt:

| Genehmigungs-gegenstand  | Nummer des Rechtsakts   | Fundstelle im Amtsblatt   | Anzuwenden auf Fahrzeugklasse |                 |                |                 |                 |                |                |                |                |                |  |  |
|--|---|---|-------------------------------|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--|--|
|  |   |   | M <sub>1</sub>                | M <sub>2</sub>  | M <sub>3</sub> | N <sub>1</sub>  | N <sub>2</sub>  | N <sub>3</sub> | O <sub>1</sub> | O <sub>2</sub> | O <sub>3</sub> | O <sub>4</sub> |  |  |
| 41a Emissionen (Euro VI) schwerer Nutzfahrzeuge/ Zugang zu Informationen | [EG] Nr. .../...<br><i>Nummer dieser Verordnung einsetzen</i> ] | [L ..., vom ..., S. ... <i>Fundstellenangabe zu dieser Verordnung einsetzen</i> ] | X <sup>12</sup>               | X <sup>12</sup> | X              | X <sup>12</sup> | X <sup>12</sup> | X              |                |                |                |                |  |  |

iii) Folgende Fußnote wird angefügt:

<sup>12</sup>

Bei Fahrzeugen mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg, die (auf Antrag des Herstellers und falls ihre Bezugsmasse nicht mehr als 2 840 kg beträgt) nicht nach der Verordnung EG (Nr.) 715/2007 typgenehmigt sind.“

b) Die Tabelle der Anlage wird wie folgt geändert:

i) Nummer 40 wird gestrichen.

ii) Folgende Nummer 41a wird eingefügt:

|     | Genehmigungs-gegenstand   | Nummer des Rechtsakts   | Fundstelle im Amtsblatt   | M <sub>1</sub> |
|-----|---|---|---|----------------|
| 41a | Emissionen (Euro VI) schwerer Nutzfahrzeuge (mit Ausnahme sämtlicher Anforderungen bezüglich des On-Board-Diagnosesystems (OBD) und des Zugangs zu Informationen)/Zugang zu Informationen | [EG] Nr. .../...<br><i>Nummer dieser Verordnung einsetzen</i> ] | [L ..., vom ..., S. ... <i>Fundstellenangabe zu dieser Verordnung einsetzen</i> ] | A              |



2. In der Anlage von Anhang VI wird die Tabelle wie folgt geändert:

a) Nummer 40 wird gestrichen.

b) Folgende Nummer 41a wird eingefügt:

| Genehmigungsgegenstand   | Nummer des Rechtsakts                                | Geändert durch | Gültig für die Varianten |
|--|--|----------------|--------------------------|
| 41a Emissionen (Euro VI) schwerer Nutzfahrzeuge/ Zugang zu Informationen | [EG) Nr. .../... Nummer dieser Verordnung einsetzen] |                |                          |

3. Anhang XI wird wie folgt geändert:

a) Die Tabelle der Anlage 1 wird wie folgt geändert:

i) Nummer 40 wird gestrichen

ii) Folgende Nummer 41a wird eingefügt:

| Nr. | Genehmigungsgegenstand   | Nummer des Rechtsakts                                | $M_1 \leq 2\,500$<br>( <sup>1</sup> ) kg | $M_1 > 2\,500$<br>( <sup>1</sup> ) kg | $M_2$ | $M_3$ |
|-----|--|--|--|---------------------------------------|-------|-------|
| 41a | Emissionen (Euro VI) schwerer Nutzfahrzeuge/ Zugang zu Informationen | [EG) Nr. .../... Nummer dieser Verordnung einsetzen] | G+H                                      | G+H                                   | G+H   | G+H   |

b) Die Tabelle der Anlage 2 wird wie folgt geändert:

i) Nummer 40 wird gestrichen.

ii) Folgende Nummer 41a wird in die Tabelle eingefügt:

| Nr. | Genehmigungsgegenstand   | Nummer des Rechtsakts                                | $M_1$ | $M_2$ | $M_3$ | $N_1$ | $N_2$ | $N_3$ | $O_1$ | $O_2$ | $O_3$ | $O_4$ |
|-----|--|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 41a | Emissionen (Euro VI) schwerer Nutzfahrzeuge/ Zugang zu Informationen | [EG) Nr. .../... Nummer dieser Verordnung einsetzen] | X     | X     | X     | X     | X     | X     |       |       |       |       |

c) Die Tabelle der Anlage 4 wird wie folgt geändert:

i) Nummer 40 wird gestrichen.

ii) Folgende Nummer 41a wird eingefügt:

| Nr. | Genehmigungs-gegenstand  | Nummer des Rechtsakts                                | M <sub>2</sub> | M <sub>3</sub> | N <sub>1</sub> | N <sub>2</sub> | N <sub>3</sub> | O <sub>1</sub> | O <sub>2</sub> | O <sub>3</sub> | O <sub>4</sub> |
|-----|--|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 41a | Emissionen (Euro VI) schwerer Nutzfahrzeuge/ Zugang zu Informationen | [EG) Nr. .../... Nummer dieser Verordnung einsetzen] | H              | H              | H              | H              | H              |                |                |                |                |

d) Die Tabelle der Anlage 5 wird wie folgt geändert:

i) Nummer 40 wird gestrichen.

ii) Folgende Nummer 41a wird eingefügt:

| Nr. | Genehmigungs-gegenstand  | Nummer des Rechtsakts                                | Mobilkrane der Klasse N <sub>3</sub> |
|-----|--|--|--------------------------------------|
| 41a | Emissionen (Euro VI) schwerer Nutzfahrzeuge/ Zugang zu Informationen | [EG) Nr. .../... Nummer dieser Verordnung einsetzen] | X                                    |