



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 17. Januar 2012 (18.01)
(OR. en)**

5446/12

**ENT 11
ENV 24
MI 23**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Europäische Kommission

Eingangsdatum: 11. Januar 2012

Empfänger: Generalsekretariat des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: D016983/03

Betr.: VERORDNUNG (EU) Nr. .../.. DER KOMMISSION vom XXX zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6)

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument D016983/03.

Anl.: D016983/03



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den **XXX**
D016983/03
[...] (2011) **XXX** Entwurf

VERORDNUNG (EU) Nr. .../.. DER KOMMISSION

vom **XXX**

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6)

(Text von Bedeutung für den EWR)

VERORDNUNG (EU) Nr. .../.. DER KOMMISSION

vom **XXX**

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge¹, insbesondere auf Artikel 5 Absatz 3,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sowie in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge³ werden gemeinsame technische Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Ersatzteilen hinsichtlich ihrer Emissionen sowie Regeln zur Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge, zur Dauerhaltbarkeit von emissionsmindernden Einrichtungen, zu On-Board-Diagnosesystemen (OBD-Systemen), zur Messung des Kraftstoffverbrauchs sowie zur Zugänglichkeit der Informationen über Reparatur und Wartung von Fahrzeugen festgelegt.
- (2) Nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist für Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor, die nach der Euro-6-Norm genehmigt werden sollen, ein Grenzwert für die Partikelzahl (PN) festzulegen.

¹ ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.

² ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

³ ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1.

- (3) Die von Fahrzeugen ausgestoßenen Partikel können sich in den Lungenbläschen von Menschen ablagern und zu Erkrankungen der Atmungsorgane und des Herz-Kreislauf-Systems sowie zu erhöhter Sterblichkeit führen. Ein hohes Maß an Schutz vor solchen Partikeln liegt daher im öffentlichen Interesse.
- (4) Zur Messung der Partikelemissionen von Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotoren wird derzeit das für Dieselfahrzeuge entwickelte Messverfahren „Programm zur Partikelmessung“ (PMP) angewandt. Es ist jedoch erwiesen, dass sich die Partikelemissionen von Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotoren und von Dieselfahrzeugen im Hinblick auf das Größenspektrum und die chemische Zusammensetzung unterscheiden können. Größenspektrum und chemische Zusammensetzung der Partikel sowie die Wirksamkeit der derzeitigen Messtechnik bei der Kontrolle von schädlichen Partikelemissionen sollten ständig geprüft werden. Eine Überarbeitung des Messverfahrens für Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotoren könnte in der Zukunft erforderlich werden.
- (5) Nach heutigem Wissensstand haben konventionelle Fremdzündungsmotoren mit indirekter Einspritzung, bei denen der Kraftstoff in den Ansaugkrümmer oder den Ansaugkanal und nicht direkt in den Brennraum gespritzt wird, einen niedrigen Partikelaustritt. Es erscheint daher angebracht, regulierende Maßnahmen einstweilen auf Fahrzeuge mit Direkteinspritzung zu beschränken, ohne eine weitere Erforschung und Überwachung der Leistung aller Fremdzündungsmotoren in Bezug auf die Partikelemissionen, insbesondere was Größenspektrum und chemische Zusammensetzung der ausgestoßenen Partikel sowie die Emissionen unter tatsächlichen Betriebsbedingungen betrifft, auszuschließen; erforderlichenfalls sollte die Kommission weitere Rechtsvorschriften vorschlagen, wobei auch der künftige Marktanteil von Motoren mit indirekter Einspritzung zu berücksichtigen ist.
- (6) In der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 wurde für die Partikelzahl ein Grenzwert von 6×10^{11} #/km für Euro-6-Dieselfahrzeuge festgelegt. Nach dem Grundsatz der technologieunabhängigen Gesetzgebung sollte für Euro-6-Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotoren derselbe Emissionsgrenzwert gelten, da nichts darauf hindeutet, dass Partikel aus Motoren mit Fremdzündung eine geringere spezifische Toxizität aufweisen als Partikel aus Dieselmotoren.
- (7) Benzinpartikelfilter, eine wirksame Abgasnachbehandlungstechnologie zur Verringerung der Partikelemissionen von Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotoren, dürften für den Einbau in einige Euro-6-Fahrzeuge künftig zu annehmbaren Kosten zur Verfügung stehen. Es erscheint zudem wahrscheinlich, dass in einem Zeitraum von drei Jahren ab den verbindlichen Euro-6-Daten gemäß Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bei zahlreichen Anwendungen mittels motortechnischer Maßnahmen eine ähnliche Verringerung der Partikelzahl zu erheblich niedrigeren Kosten erreichbar ist. Motortechnische Maßnahmen müssen unter allen Motorbetriebsbedingungen wirksam sein, um sicherzustellen, dass es auch ohne Abgasnachbehandlungseinrichtungen zu keiner Verschlechterung der Emissionswerte unter tatsächlichen Betriebsbedingungen kommt.

- (8) Damit alle notwendigen Technologien entwickelt werden können und genügend Vorlaufzeit vorhanden ist, sollte ein zweistufiger Ansatz verfolgt werden, bei dem die Partikelzahlgrenzwerte der Euro-6-Norm für Dieselfahrzeuge in der zweiten Stufe auch für Fahrzeuge mit fremdgezündeten Direkteinspritzmotoren gelten würden.
- (9) Hierbei ist auf die Partikelemissionen von Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotoren unter tatsächlichen Betriebsbedingungen und auf die Entwicklung entsprechender Prüfverfahren zu achten. Die Kommission sollte entsprechende Messverfahren spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten der Euro-6-Norm entwickeln und einführen.
- (10) Die Kommission sollte ständig prüfen, wie sich die Maßnahmen zur Verringerung der Partikelzahl auf die CO₂-Emissionen von Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotoren auswirken.
- (11) Gemäß Artikel 4 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 können Fahrzeuge, die unter die Verordnung fallen, erst nach der Euro-6-Emissionsnorm typgenehmigt werden, nachdem OBD-Schwellenwerte eingeführt worden sind. Die OBD ist ein wichtiges Instrument zum Erkennen von Fehlfunktionen bei emissionsmindernden Einrichtungen.
- (12) Die Kommission hat in ihrer Mitteilung 2008/C 182/08 über die Anwendung und die künftige Entwicklung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über Emissionen von Fahrzeugen für den Leichtverkehr und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen (Euro 5 und Euro 6)⁴ eine Reihe von OBD-Schwellenwerten vorgeschlagen, die im Großen und Ganzen den Werten entsprechen, die in den Vereinigten Staaten und in Kanada von 2013 an für die meisten Fahrzeuge für den Leichtverkehr gelten werden; dort entsprechen die OBD-Systeme mehrheitlich den Vorschriften des *Californian Air Resources Board* (CARB – Behörde für die Reinhaltung der Luft). Eine Angleichung der Vorschriften der Union an die der Vereinigten Staaten entspräche den Zielsetzungen der internationalen Harmonisierung und würde für ein hohes Maß an Umweltschutz sorgen.
- (13) Die in den Vereinigten Staaten geltenden Anforderungen an OBD bringen jedoch technische Schwierigkeiten für Fahrzeughersteller, die keine Ausfuhren dorthin tätigen, mit sich. Für eine dreijährige Anlaufzeit sollten daher weniger strenge OBD-Anforderungen erlassen werden, so dass die Industrie mehr Vorlaufzeit zur Verfügung hat.
- (14) Die in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 festgelegten endgültigen Euro-6-OBD-Schwellenwerte für CO, NMHC und die Partikelmasse (PM) sollten weniger streng sein als die in der Mitteilung 2008/C 182/08 vorgeschlagenen Werte, um besondere technische Schwierigkeiten auf diesen Gebieten zu berücksichtigen. Zudem sollte in dieser Verordnung kein Euro-6-OBD-Schwellenwert für die Partikelzahl festgelegt werden.

- (15) Die ökologische Notwendigkeit, die technische Machbarkeit und das Kosten/Nutzen-Verhältnis von strengeren Euro-6-OBD-Schwellenwerten für CO und NMHC sowie der Festlegung eines Euro-6-OBD-Schwellenwertes für die Partikelzahl sollten zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden. Falls sich daraus Änderungen der diesbezüglichen Rechtsvorschriften ergeben, sollte der Industrie bei deren Einführung stets eine angemessene Vorlaufzeit eingeräumt werden. Angesichts der Komplexität der OBD-Systeme beträgt diese typischerweise drei bis vier Jahre.
- (16) Die Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 692/2008 sollten daher entsprechend geändert werden.
- (17) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Technischen Ausschusses „Kraftfahrzeuge“ —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. In Artikel 3 wird der Punkt am Ende von Nummer 17 durch einen Semikolon ersetzt.
2. In Artikel 3 wird folgende Nummer 18 angefügt:

„18. „Direkteinspritzmotor“ einen Motor, der einen Betrieb ermöglicht, bei dem der Kraftstoff in die Ansaugluft gespritzt wird, nachdem diese die Einlassventile passiert hat;“
3. In Artikel 10 wird folgender Absatz 7 angefügt:

„7. Bis zu drei Jahre nach den geltenden Daten für neue Typgenehmigungen sowie für die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge gemäß den Absätzen 4 und 5 gilt auf Wunsch des Herstellers für Fahrzeuge mit fremdgezündetem Direkteinspritzmotor ein Emissionsgrenzwert für die Partikelzahl von 6×10^{12} #/km.“
4. Anhang I wird entsprechend Anhang I dieser Verordnung geändert.

Artikel 2

Die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 4 Absatz 7 wird gestrichen.
2. Die Anhänge I, XI und XVI werden entsprechend Anhang II dieser Verordnung geändert.

Artikel 3

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

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

Brüssel, den

*Für die Kommission
Der Präsident
José Manuel Barroso*

Anhang I
Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wird wie folgt geändert:

1. Der Text in Zeile 2 der letzten Spalte von Tabelle 1 (Euro-5-Emissionsgrenzwerte) erhält folgende Fassung:

„Partikelzahl (PN)“

2. Tabelle 2 erhält folgende Fassung:

„Tabelle 2: Euro-6-Emissionsgrenzwerte

Fahrzeugklasse	Grup- pe	Bezugs- masse (RM) (kg)	Grenzwerte															
			Masse des Kohlenmonoxids (CO)		Masse der gesamten Kohlenwasserstoffe (THC)		Masse der Nichtmethan-Kohlenwasserstoffe (NMHC)		Masse der Stickoxide (NOx)		Summe der Massen der gesamten Kohlenwasserstoffe und Stickoxide (THC + NOx)		Partikelmasse (PM) ⁽¹⁾		Partikelzahl (PN)			
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ⁽²⁾	CI	PI ⁽²⁾⁽³⁾	CI
M	—	Alle	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	4,5	4,5	6,0 x 10 ¹¹	6,0 x 10 ¹¹
N ₁	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	4,5	4,5	6,0 x 10 ¹¹	6,0 x 10 ¹¹
	II	1 305 < RM ≤ 1760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	4,5	4,5	6,0 x 10 ¹¹	6,0 x 10 ¹¹

	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0 x 10¹¹	6,0 x 10¹¹
N₂	—	Alle	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	6,0 x 10¹¹	6,0 x 10¹¹

Erläuterung: PI = Fremdzündungsmotor, CI = Selbstzündungsmotor.

(1) Bei der Partikelmasse gilt für Fahrzeuge, die vor dem 1.9.2011 mit dem vorherigen Messverfahren für die Partikelmasse nach den Emissionsgrenzwerten dieser Tabelle typgenehmigt wurden, ein Emissionsgrenzwert von 5,0 mg/km.

(2) Bei Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotoren gelten die Grenzwerte für die Partikelmasse und die Partikelzahl nur für Fahrzeuge mit Direkteinspritzmotoren.

(3) Bis zu drei Jahre nach den Daten für neue Typgenehmigungen bzw. neue Fahrzeuge gemäß Artikel 10 Absätze 4 und 5 gilt auf Wunsch des Herstellers für Euro-6-Fahrzeuge mit fremdgezündetem Direkteinspritzmotor ein Emissionsgrenzwert für die Partikelzahl von 6.0×10^{12} #/km. Spätestens zu diesen Zeitpunkten ist ein Typgenehmigungsverfahren einzuführen, das die wirksame Begrenzung der Zahl der Partikel, die Fahrzeuge unter tatsächlichen Betriebsbedingungen ausstoßen, sicherstellt.“

ANHANG II
Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008

Die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 wird wie folgt geändert:

1. Anhang I Anlage 6 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 erhält Satz 2 folgende Fassung:

„Dieser Nummer sind ein Zeichen oder mehrere Zeichen gemäß Tabelle 1 hinzuzufügen, die für die unterschiedlichen Fahrzeugklassen stehen.“

b) Tabelle 1 erhält folgende Fassung:

„Tabelle 1

<i>Zeichen</i>	<i>Emissions norm</i>	<i>OBD-Norm</i>	<i>Fahrzeugklasse und -gruppe</i>	<i>Motor</i>	<i>Einführungszeitpunkt: neue Typen</i>	<i>Einführungszeitpunkt: Neufahrzeuge</i>	<i>Letztes Zulassungsdatum</i>
<i>A</i>	<i>Euro 5a</i>	<i>Euro 5</i>	<i>M, N₁ Gruppe I</i>	<i>PI, CI</i>	<i>1.9.2009</i>	<i>1.1.2011</i>	<i>31.12.2012</i>
<i>B</i>	<i>Euro 5a</i>	<i>Euro 5</i>	<i>M₁ – Fahrzeuge für bestimmte soziale Erfordernisse (außer M₁G)</i>	<i>CI</i>	<i>1.9.2009</i>	<i>1.1.2012</i>	<i>31.12.2012</i>
<i>C</i>	<i>Euro 5a</i>	<i>Euro 5</i>	<i>M₁G – Fahrzeuge für bestimmte soziale Erfordernisse</i>	<i>CI</i>	<i>1.9.2009</i>	<i>1.1.2012</i>	<i>31.8.2012</i>
<i>D</i>	<i>Euro 5a</i>	<i>Euro 5</i>	<i>N₁ Gruppe II</i>	<i>PI, CI</i>	<i>1.9.2010</i>	<i>1.1.2012</i>	<i>31.12.2012</i>
<i>E</i>	<i>Euro 5a</i>	<i>Euro 5</i>	<i>N₁ Gruppe III, N₂</i>	<i>PI, CI</i>	<i>1.9.2010</i>	<i>1.1.2012</i>	<i>31.12.2012</i>
<i>F</i>	<i>Euro 5b</i>	<i>Euro 5</i>	<i>M, N₁ Gruppe I</i>	<i>PI, CI</i>	<i>1.9.2011</i>	<i>1.1.2013</i>	<i>31.12.2013</i>
<i>G</i>	<i>Euro 5b</i>	<i>Euro 5</i>	<i>M₁ – Fahrzeuge für bestimmte soziale Erfordernisse (außer M₁G)</i>	<i>CI</i>	<i>1.9.2011</i>	<i>1.1.2013</i>	<i>31.12.2013</i>
<i>H</i>	<i>Euro 5b</i>	<i>Euro 5</i>	<i>N₁ Gruppe II</i>	<i>PI, CI</i>	<i>1.9.2011</i>	<i>1.1.2013</i>	<i>31.12.2013</i>
<i>I</i>	<i>Euro 5b</i>	<i>Euro 5</i>	<i>N₁ Gruppe III, N₂</i>	<i>PI, CI</i>	<i>1.9.2011</i>	<i>1.1.2013</i>	<i>31.12.2013</i>
<i>J</i>	<i>Euro 5b</i>	<i>Euro 5+</i>	<i>M, N₁ Gruppe I</i>	<i>PI, CI</i>	<i>1.9.2011</i>	<i>1.1.2014</i>	<i>31.8.2015</i>
<i>K</i>	<i>Euro 5b</i>	<i>Euro 5+</i>	<i>M₁ – Fahrzeuge für bestimmte soziale Erfordernisse (außer M₁G)</i>	<i>CI</i>	<i>1.9.2011</i>	<i>1.1.2014</i>	<i>31.8.2015</i>

L	Euro 5b	Euro 5+	N ₁ Gruppe II	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2016
M	Euro 5b	Euro 5+	N ₁ Gruppe III, N ₂	PI, CI	1.9.2011	1.1.2014	31.8.2016
N	Euro 6a	Euro 6-	M, N ₁ Gruppe I	CI			31.12.2012
O	Euro 6a	Euro 6-	N ₁ Gruppe II	CI			31.12.2012
P	Euro 6a	Euro 6-	N ₁ Gruppe III, N ₂	CI			31.12.2012
Q	Euro 6b	Euro 6-	M, N ₁ Gruppe I	CI			31.12.2013
R	Euro 6b	Euro 6-	N ₁ Gruppe II	CI			31.12.2013
S	Euro 6b	Euro 6-	N ₁ Gruppe III, N ₂	CI			31.12.2013
T	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	M, N ₁ Gruppe I	CI			31.8.2015
U	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	N ₁ Gruppe II	CI			31.8.2016
V	Euro 6b	Euro 6-plus IUPR	N ₁ Gruppe III, N ₂	CI			31.8.2016
W	Euro 6b	Euro 6-1	M, N ₁ Gruppe I	PI, CI	1.9.2014	1.9.2015	31.8.2018
X	Euro 6b	Euro 6-1	N ₁ Gruppe II	PI, CI	1.9.2015	1.9.2016	31.8.2019
Y	Euro 6b	Euro 6-1	N ₁ Gruppe III, N ₂	PI, CI	1.9.2015	1.9.2016	31.8.2019
ZA	Euro 6c	Euro 6-2	M, N ₁ Gruppe I	PI, CI	1.9.2017	1.9.2018	
ZB	Euro 6c	Euro 6-2	N ₁ Gruppe II	PI, CI	1.9.2018	1.9.2019	
ZC	Euro 6c	Euro 6-2	N ₁ Gruppe III, N ₂	PI, CI	1.9.2018	1.9.2019	
ZX	n. z.	n. z.	Alle Fahrzeuge	Batterie, reine Elektrofahrzeuge	1.9.2009	1.1.2011	
ZY	n. z.	n. z.	Alle Fahrzeuge	Brennstoffzelle, reine Elektrofahrzeuge	1.9.2009	1.1.2011	
ZZ	n. z.	n. z.	Alle Fahrzeuge, die mit Zertifikaten gemäß Anhang I Absatz 2.1.1 versehen sind	PI, CI	1.9.2009	1.1.2011	

Erläuterung:

Emissionsnorm „Euro 5a“ = ausgenommen das überarbeitete Messverfahren für Partikel, die Partikelzahlnorm und die Niedrigtemperatur-Emissionsprüfung bei Flexfuel-Fahrzeugen mit Biokraftstoff,

Emissionsnorm „Euro 5b“ = die vollständigen Emissionsanforderungen der Emissionsnorm „Euro 5“ einschließlich des überarbeiteten Messverfahrens für Partikel, der Partikelzahlnorm für CI-Fahrzeuge und der Niedrigtemperatur-Emissionsprüfung bei Flexfuel-Fahrzeugen mit Biokraftstoff,

Emissionsnorm „Euro 6a“ = ausgenommen das überarbeitete Messverfahren für Partikel, die Partikelzahlnorm und die Niedrigtemperatur-Emissionsprüfung bei Flexfuel-Fahrzeugen mit Biokraftstoff,

Emissionsnorm „Euro 6b“ = die Emissionsanforderungen der Emissionsnorm „Euro 6“ einschließlich des überarbeiteten Messverfahrens für Partikel, der Partikelzahlnorm (vorläufige Werte für PI-Fahrzeuge) und der Niedrigtemperatur-Emissionsprüfung bei Flexfuel-Fahrzeugen mit Biokraftstoff,

Emissionsnorm „Euro 6c“ = die vollständigen Emissionsanforderungen der Emissionsnorm „Euro 6“, d. h. die Emissionsnorm „Euro 6b“ und endgültige Partikelzahlnormen für PI-Fahrzeuge,

OBD-Norm „Euro 5“ = Basisanforderungen der OBD-Norm „Euro5“, ausgenommen Betriebsleistungskoeffizient („in use performance ratio“ — IUPR), NOx-Überwachung bei Benzinfahrzeugen und verschärfte Schwellenwerte für die Partikelmasse bei Dieselfahrzeugen,

OBD-Norm „Euro 5+“ = einschließlich eines gelockerten Betriebsleistungskoeffizienten (IUPR), NOx-Überwachung bei Benzinfahrzeugen und verschärfter Schwellenwerte für die Partikelmasse bei Dieselfahrzeugen,

OBD-Norm „Euro 6-“ = gelockerte OBD-Schwellenwerte,

OBD-Norm „Euro 6-plus IUPR“ = einschließlich gelockerter OBD-Schwellenwerte und eines gelockerten Betriebsleistungskoeffizienten (IUPR),

OBD-Norm „Euro 6-1“ = die vollständigen OBD-Anforderungen der OBD-Norm „Euro 6“, jedoch mit vorläufigen OBD-Schwellenwerten gemäß der Definition in Anhang XI Absatz 2.3.4 und teilweise gelockertem IUPR,

OBD-Norm „Euro 6-2“ = die vollständigen OBD-Anforderungen der OBD-Norm „Euro 6“, jedoch mit endgültigen OBD-Schwellenwerten gemäß der Definition in Anhang XI Absatz 2.3.3.

“:

2. Anhang XI wird wie folgt geändert:

a) Die folgenden Absätze 2.3.3 und 2.3.4 werden eingefügt:

„2.3.3. Die Grenzwerte für die OBD von Fahrzeugen, die mindestens drei Jahre nach den in Artikel 10 Absätze 4 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 angegebenen Daten nach den Euro-6-Emissionsgrenzwerten von Anhang I Tabelle 2 der genannten Verordnung typgenehmigt werden, sind in der folgenden Tabelle aufgeführt:

Endgültige Euro-6-OBD-Grenzwerte

Klasse	Gruppe	Bezugs- masse (RM) (kg)	Kohlenmonoxid- masse		Masse der Nichtmethan- Kohlenwasserstoffe		Masse der Stickoxide		Partikelmasse		Partikelzahl	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI
			(CO) (mg/km)		(NMHC) (mg/km)		(NOx) (mg/km)		(PM) (mg/km)		(PN) (#/km)	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI
M	—	Alle	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		
N _I ⁽³⁾	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12		
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	110	180	12	12		
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		
N ₂	-	Alle	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		

Erläuterung: PI = Fremdzündungsmotor, CI = Selbstzündungsmotor.

Anmerkung:

Die OBD-Grenzwerte in dieser Tabelle werden von der Kommission bis zum 1. September 2014 überprüft. Sollten sie technisch nicht machbar erscheinen, sind die Werte oder der jeweilige verbindliche Geltungsbeginn entsprechend zu ändern, wobei die Auswirkungen anderer neuer Anforderungen und Prüfungen, die künftig für Euro-6-Fahrzeuge eingeführt werden, zu berücksichtigen sind. Wenn die Überprüfung ergibt, dass hierfür eine ökologische Notwendigkeit besteht, die technische Machbarkeit gegeben ist und netto ein finanzieller Nutzen daraus entsteht, sind strengere Werte zu erlassen und OBD-Schwellenwerte für die Partikelzahl oder, falls zutreffend, für andere limitierte Schadstoffe einzuführen. Hierbei ist der Industrie eine angemessene Vorlaufzeit zur Einführung der technischen Entwicklungen einzuräumen.

2.3.4. Bis zu drei Jahre nach den Daten für neue Typpenehmigungen bzw. neue Fahrzeuge gemäß Artikel 10 Absätze 4 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 gelten auf Wunsch des Herstellers für Fahrzeuge, die nach den Euro-6-Emissionsgrenzwerten von Anhang I Tabelle 2 der genannten Verordnung typpenehmigt werden, folgende OBD-Schwellenwerte:

Vorläufige Euro-6-OBD-Grenzwerte

Klasse	Gruppe	Bezugs- masse (RM) (kg)	Kohlenmonoxid- masse		Masse der Nichtmethan- Kohlenwasserstoffe		Masse der Stickoxide		Partikelmasse	
			PI	CI	PI	CI ⁽²⁾	PI	CI	CI	PI
			(CO) (mg/km)		(NMHC) (mg/km)		(NOx) (mg/km)		(PM) (mg/km)	
M	—	Alle	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
N _I ⁽³⁾	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	190	220	25	25
N ₂	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30
	-	Alle	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30

Erläuterung: PI = Fremdzündungsmotor, CI = Selbstzündungsmotor.

b) Absatz 2.14 erhält folgende Fassung:

„2.14. „Entgegen Anhang 11 Absatz 3.3.5 der UN/ECE-Regelung Nr. 83 sind die folgenden Einrichtungen im Hinblick auf Totalausfall oder Ausbau zu überwachen, falls Letzteres zu einem Überschreiten der zulässigen Emissionsgrenzen führen würde:

- ab dem 1. September 2011 Partikelfilter, die als selbstständige Einheit oder als Bestandteil einer kombinierten emissionsmindernden Einrichtung an Selbstzündungsmotoren angeschlossen sind,
- bei Fahrzeugen, für die die OBD-Schwellenwerte der Tabellen in den Absätzen 2.3.3 oder 2.3.4 zugrunde gelegt wurden, NO_x-Nachbehandlungssysteme, die als selbstständige Einheit oder als Bestandteil einer kombinierten emissionsmindernden Einrichtung an einen Selbstzündungsmotor angeschlossen sind,
- bei Fahrzeugen, für die die OBD-Schwellenwerte der Tabellen in den Absätzen 2.3.3 oder 2.3.4 zugrunde gelegt wurden, Dieseloxidationskatalysatoren, die als selbstständige Einheit oder als Bestandteil einer kombinierten emissionsmindernden Einrichtung an einen Selbstzündungsmotor angeschlossen sind.

Die in Absatz 1 genannten Einrichtungen sind auch im Hinblick auf Ausfälle zu überwachen, die zu einer Überschreitung der geltenden OBD-Schwellenwerte führen würden.“

c) In Anlage 1 Nummer 3.1.5 wird der folgende Satz hinzugefügt:

„Bei neuen Typpgenehmigungen und Neufahrzeugen muss die in Absatz 2.9 dieses Anhangs vorgeschriebene Überwachungsfunktion bis zu drei Jahre nach den in Artikel 10 Absatz 4 bzw. 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 angegebenen Daten einen IUPR von mindestens 0,1 aufweisen.“

3. In Anhang XVI erhält Absatz 6.2 folgende Fassung:

„6.2. Der Hersteller muss nachweisen, dass die Verwendung von Sensoren gemäß Absatz 6.1 oder etwaiger anderer Sensoren im Fahrzeug dazu führt, dass sich das in Absatz 3 beschriebene Warnsystem aktiviert, dass ein entsprechender Warnhinweis angezeigt wird (z. B. „zu hohe Emissionen – Harnstoff prüfen“, „zu hohe Emissionen – AdBlue prüfen“ oder „zu hohe Emissionen – Reagens prüfen“) und sich das in Absatz 8.3 beschriebene Aufforderungssystem für den Fahrer aktiviert, wenn die in Absatz 4.2, 5.4 oder 5.5 beschriebenen Situationen eintreten.

Im Sinne dieses Absatzes wird davon ausgegangen, dass diese Situationen eintreten:

- bei Fahrzeugen, die nach den Euro-5-Emissionsgrenzwerten in Anhang 1 Tabelle 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genehmigt wurden, wenn der geltende NO_x-Emissionsgrenzwert der genannten Tabelle, multipliziert mit dem Faktor 1,5, überschritten wird,

- bei Fahrzeugen, die nach den Euro-6-Emissionsgrenzwerten in Anhang 1 Tabelle 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genehmigt wurden, wenn der geltende OBD-Schwellenwert in Bezug auf NO_x gemäß den Tabellen in Anhang XI Absatz 2.3.2, 2.3.3 oder 2.3.4 überschritten wird.

In der Prüfung zum Nachweis der Konformität mit diesen Anforderungen dürfen die NO_x -Emissionen die in Absatz 2 genannten Werte um höchstens 20 % übersteigen.“