



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 17. Januar 2017
(OR. en)

5365/17

ENT 13
ENV 28
MI 46

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Europäische Kommission
Eingangsdatum: 16. Januar 2017
Empfänger: Generalsekretariat des Rates
Nr. Komm.dok.: D045884/03

Betr.: VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom XXX zur Ergänzung 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 Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument D045884/03.

Anl.: D045884/03



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den **XXX**
D045884/02
[...] (2016) **XXX** draft

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

vom **XXX**

zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typp Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008

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

vom **XXX**

zur Ergänzung 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 Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008

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 8 und Artikel 14 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 selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie)², insbesondere auf Artikel 39 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates³ sieht für leichte Nutzfahrzeuge Prüfungen in Übereinstimmung mit dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) vor.
- (2) Aus der Grundlage der gemäß Artikel 14 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgeschriebenen fortlaufenden Prüfung der einschlägigen Verfahren, Prüfzyklen und Prüfergebnisse geht hervor, dass die Informationen über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen, die durch Prüfungen von Fahrzeugen gemäß dem NEFZ gewonnen werden, nicht mehr ausreichend sind und die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb nicht mehr realistisch wiedergeben.
- (3) Vor diesem Hintergrund empfiehlt es sich, ein neues Regelprüfverfahren durch Umsetzung des weltweit harmonisierten Prüfverfahrens für leichte Nutzfahrzeuge (WLTP) in die Rechtsvorschriften der Europäischen Union bereitzustellen.

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.

- (4) Das WLTP wurde auf der Ebene der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) entwickelt und als globale technische Regelung (GTR) Nr. 15 durch das Weltforum für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge (WP.29) im März 2014 angenommen.
- (5) Neben realistischeren Informationen über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen für Verbraucher und für Regulierungszwecke wird durch das WLTP auch ein globaler Rahmen für Fahrzeugprüfungen geschaffen, was zu einer stärkeren internationalen Harmonisierung von Prüfanforderungen führt.
- (6) Das WLTP umfasst eine vollständige Beschreibung eines Fahrzeug-Prüfzyklus für CO₂ und für Emissionen regulierter Schadstoffe im Rahmen standardisierter Umgebungsbedingungen. Im Hinblick auf das EU-Typgenehmigungssystem muss es durch eine weitere Verbesserung der Transparenzanforderungen für technische Parameter ergänzt werden, um es unabhängigen Parteien zu ermöglichen, die Ergebnisse der Typgenehmigungsprüfungen zu reproduzieren und die Flexibilität in den Prüfergebnissen zu verringern.
- (7) Dieser Vorschlag enthält auch ein überarbeitetes Verfahren für die Bewertung der Übereinstimmung der Produktion von Fahrzeugen. Da nach den neuen Bestimmungen der Entwicklungskoeffizient der Übereinstimmung der Produktion gemäß Anhang I Nummer 4.2.4.1 wahrscheinlich häufiger durch spezifische Prüfungen des Herstellers statt durch die Anwendung eines Standardwerts ermittelt werden wird, ist das jeweilige Prüfverfahren rechtzeitig zu ändern.
- (8) Während durch das WLTP ein neuer Prüfzyklus und ein neues Verfahren zur Messung der Emissionen bereitgestellt wird, bleiben andere verbindliche Bestimmungen, beispielsweise jene im Zusammenhang mit der Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen, der Übereinstimmung im Betrieb oder den Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen, im Wesentlichen die gleichen wie diejenigen, die in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 festgelegt sind.
- (9) Damit die zuständigen Behörden und die Hersteller die erforderlichen Verfahren zur Erfüllung der Anforderungen dieser Verordnung bereitstellen und so weit wie möglich den festgelegten Zeitplan für die Anwendung von Emissionsvorschriften befolgen können, sollte die Verordnung ab dem 1. September 2017 auf neue Typgenehmigungen im Fall von Fahrzeugen der Klassen M1, M2 und der Klasse N1 Gruppe I, ab dem 1. September 2018 im Fall von Fahrzeugen der Klasse N1 Gruppen II und III sowie Fahrzeuge der Klasse N2, ab dem 1. September 2018 für neue Fahrzeuge der Klassen M1, M2 und der Klasse N1 Gruppe I sowie ab 1. September 2019 für Fahrzeuge der Klasse N1 Gruppen II und III und Fahrzeuge der Klasse N2 angewendet werden.
- (10) Da mit dieser Verordnung das WLTP in das EU-Recht eingeführt werden soll, bleiben der Zeitplan und die Übergangsbestimmungen für die Einführung des Verfahrens zur Ermittlung der Emissionen unter realen Fahrbedingungen unverändert in Bezug auf diejenigen, die bereits in den Verordnungen (EU) 2016/427 und 2016/646 festgelegt wurden.

- (11) Die Maßnahmen dieser Verordnung stehen im Einklang mit der Stellungnahme des Technischen Ausschusses „Kraftfahrzeuge“ —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

In dieser Verordnung werden Maßnahmen zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 festgelegt.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet/bedeutet:

1. „Fahrzeugtyp hinsichtlich der Emissionen und der Reparatur- und Wartungsinformationen“ eine Gruppe von Fahrzeugen, die

- a) sich im Hinblick auf die Kriterien, die eine „Interpolationsfamilie“ im Sinne von Anhang XXI Nummer 5.6 begründen, nicht unterscheiden;
- b) in einen einzigen „CO₂-Interpolationsbereich“ im Sinne des Anhangs XXI Unteranhang 6 Nummer 1.2.3.2 fallen;
- c) sich in keinem der Merkmale unterscheiden, die einen nicht zu vernachlässigenden Einfluss auf die Auspuffemissionen haben, wie etwa – aber nicht ausschließlich – die folgenden:
 - Typen und Aufeinanderfolge der Abgasnachbehandlungseinrichtungen (z. B. 3-Wege-Katalysator, Oxidationskatalysator, Mager-NO_x-Falle, selektive katalytische Reduktion (SCR), Mager-NO_x-Katalysator, Partikelfilter oder Kombinationen davon in einem einzigen Bauteil)
 - Abgasrückführung (mit oder ohne, intern oder extern, gekühlt oder nicht gekühlt, niedriger oder hoher Druck);

2. „EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich der Emissionen und der Reparatur- und Wartungsinformationen“ die EG-Typgenehmigung in Bezug auf Auspuffemissionen, Kurbelgehäuseemissionen, Verdunstungsemissionen, Kraftstoffverbrauch und Zugang zu OBD- sowie Reparatur- und Wartungsinformationen von solchen Fahrzeugen, die in der Gruppe „Fahrzeugtyp hinsichtlich der Emissionen und der Reparatur- und Wartungsinformationen“ zusammengefasst sind;

3. „Kilometerzähler“ den Teil der Kilometerzählerausrüstung, der dem Fahrer die vom Fahrzeug seit seiner Inbetriebnahme erfasste Gesamtstrecke anzeigt;

4. „Starthilfe“ Glühkerzen, Veränderungen des Einspritzzeitpunkts und andere Einrichtungen, mit denen das Anlassen des Motors ohne Anreicherung des Luft/Kraftstoff-Gemisches des Motors unterstützt wird;
5. „Motorhubraum“ entweder
 - a) bei Hubkolbenmotoren das Nennvolumen der Zylinder, oder
 - b) bei Drehkolbenmotoren (Wankelmotoren) das doppelte Nennvolumen der Kammern;
6. „periodisch arbeitendes Regenerationssystem“ eine Abgasreinigungsanlage (z. B. ein Katalysator oder ein Partikelfilter), bei der nach weniger als 4000 km bei normalem Fahrzeugbetrieb ein periodischer Regenerationsvorgang erforderlich ist;
7. „emissionsmindernde Original-Einrichtung für den Austausch“ eine emissionsmindernde Einrichtung für den Austausch oder eine Kombination von solchen Einrichtungen, deren Typen in Anhang I Anlage 4 dieser Verordnung angegeben sind, die jedoch vom Inhaber der Fahrzeug-Typgenehmigung als selbständige technische Einheit auf dem Markt angeboten werden;
8. „Typ einer emissionsmindernden Einrichtung“ Katalysatoren und Partikelfilter, die sich in folgenden wesentlichen Merkmalen nicht unterscheiden:
 - a) Zahl der Trägerkörper, Struktur und Werkstoff
 - b) Wirkungsart der einzelnen Trägerkörper
 - c) Volumen, Verhältnis von Stirnfläche zu Länge des Trägerkörpers
 - d) verwendete Katalysatorwerkstoffe
 - e) Verhältnis der verwendeten Katalysatorwerkstoffe
 - f) Zelldichte
 - g) Abmessungen und Form
 - h) Wärmeschutz;
9. „Fahrzeug mit Einstoffbetrieb“ ein Fahrzeug, das hauptsächlich für den Betrieb mit einer Kraftstoffart ausgelegt ist;
10. „Gasfahrzeug mit Einstoffbetrieb“ ein Fahrzeug mit Einstoffbetrieb, das hauptsächlich mit Flüssiggas, Erdgas/Biomethan oder Wasserstoff betrieben wird, aber im Notfall oder beim Starten auch mit Benzin betrieben werden kann, wobei der Tank für Benzin nicht mehr als 15 Liter fassen darf;
11. „Fahrzeug mit Zweistoffbetrieb“ ein Fahrzeug mit zwei getrennten Kraftstoffspeichersystemen, das für den abwechselnden, aber nicht gleichzeitigen Betrieb mit zwei verschiedenen Kraftstoffen ausgelegt ist;

12. „Gasfahrzeug mit Zweistoffbetrieb“ ein Fahrzeug mit Zweistoffbetrieb, das mit Benzin sowie entweder mit Flüssiggas, Erdgas/Biomethan oder Wasserstoff betrieben werden kann;
13. „Flexfuel-Fahrzeug“ ein Fahrzeug mit einem einzigen Kraftstoffspeichersystem, das mit unterschiedlichen Gemischen aus zwei oder mehr Kraftstoffen betrieben werden kann;
14. „Flex-Fuel-Ethanol-Fahrzeug“ ein Flex-Fuel-Fahrzeug, das mit Benzin oder einem Gemisch aus Benzin und Ethanol mit einem Ethanolanteil von bis zu 85 % (E85) betrieben werden kann;
15. „Flexfuel-Biodiesel-Fahrzeug“ ein Flexfuel-Fahrzeug, das mit Mineralöldiesel oder einem Gemisch aus Mineralöldiesel und Biodiesel betrieben werden kann;
16. „Hybridelektrofahrzeug (HEV)“ ein Hybridfahrzeug, bei dem einer der Antriebsenergieumwandler eine elektrische Maschine ist;
17. „ordnungsgemäß gewartet und genutzt“ bei einem Prüffahrzeug, dass ein solches Fahrzeug den Annahmekriterien für ein ausgewähltes Fahrzeug nach Anlage 3 Absatz 2 der UNECE-Regelung 83⁴ entspricht;
18. „Emissionsminderungssystem“ im Zusammenhang mit einem OBD-System die elektronische Motorsteuerung sowie jedes emissionsrelevante Bauteil im Abgas- oder Verdunstungssystem, das diesem Steuergerät ein Eingangssignal übermittelt oder von diesem ein Ausgangssignal erhält;
19. „Fehlfunktionsanzeige“ (Malfunction Indicator — MI) ein optisches oder akustisches Signal, mit dem dem Fahrzeugführer eine Fehlfunktion in einem mit dem OBD-System verbundenen emissionsrelevanten Bauteil oder in dem OBD-System selbst eindeutig angezeigt wird;
20. „Fehlfunktion“ den Ausfall oder das fehlerhafte Arbeiten eines emissionsrelevanten Bauteils oder Systems, der bzw. das ein Überschreiten der in Anhang XI Absatz 2.3 genannten Emissionsgrenzwerte zur Folge hätte, oder den Fall, dass das OBD-System nicht in der Lage ist, die grundlegenden Anforderungen von Anhang XI an die Überwachungsfunktionen zu erfüllen;
21. „Sekundärluft“ das Einleiten von Luft in das Abgassystem mit Hilfe einer Pumpe oder eines Ansaugventils oder auf andere Weise zur Unterstützung der Oxidation von Kohlenwasserstoffen und Kohlenmonoxid im Abgasstrom;
22. „Fahrzyklus“ in Bezug auf OBD-Systeme die Vorgänge, die das Anlassen des Motors, die Fahrbedingungen, unter denen eine etwaige Fehlfunktion erkannt würde, und das Abstellen des Motors umfassen;
23. „Zugang zu Informationen“ die Verfügbarkeit aller OBD- sowie Reparatur- und Wartungsinformationen, die für die Inspektion, Diagnose, Wartung oder Reparatur des Fahrzeugs erforderlich sind;

⁴

ABl. L 172 vom 3.7.2015, S. 1.

24. „Mangel“ bei OBD-Systemen, dass bis zu zwei verschiedene überwachte Bauteile oder Systeme vorübergehend oder ständig Betriebseigenschaften aufweisen, die die ansonsten wirksame OBD-Überwachung dieser Bauteile oder Systeme beeinträchtigen oder den übrigen OBD-Vorschriften nicht vollständig entsprechen;
25. „verschlechterte emissionsmindernde Einrichtung für den Austausch“ eine emissionsmindernde Einrichtung gemäß Artikel 3 Absatz 11 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, die in solchem Maße gealtert oder künstlich verschlechtert wurde, dass sie den Anforderungen von Anhang XI Anlage 1 Absatz 1 der UNECE-Regelung Nr. 83 nicht mehr genügt;
26. „OBD-Informationen“ die Informationen zu einem On-Board-Diagnosesystem für ein elektronisches System eines Fahrzeugs;
27. „Reagens“ einen Stoff, außer Kraftstoff, der im Fahrzeug mitgeführt und auf Veranlassung des Emissionsminderungssystems in das Abgasnachbehandlungssystem eingeleitet wird;
28. „Masse in fahrbereitem Zustand“ die Masse des Fahrzeugs mit dem zu mindestens 90 % seines Fassungsvermögens gefüllten Kraftstofftanks, zuzüglich der Masse des Fahrers, des Kraftstoffs und der Flüssigkeiten, ausgestattet mit der Standardausrüstung gemäß den Herstellerangaben sowie, sofern vorhanden, der Masse des Aufbaus, des Führerhauses, der Anhängervorrichtung und des Ersatzrads/der Ersatzräder sowie des Werkzeugs;
29. „Zündaussetzer“ die im Zylinder eines Fremdzündungsmotors wegen des Fehlens des Zündfunken, unzureichender Kraftstoffzuteilung, ungenügender Verdichtung oder aus einem anderen Grund nicht erfolgte Verbrennung;
30. „Kaltstarteinrichtung“ eine Einrichtung, die vorübergehend das Luft/Kraftstoff-Gemisch des Motors anreichert und damit das Starten erleichtert;
31. „Nebenantrieb“ eine motorabhängige Vorrichtung für den Antrieb von auf dem Fahrzeug montierten Hilfs- und Zusatzgeräten;
32. „Kleinserienhersteller“ einen Fahrzeughersteller, dessen weltweite Jahresproduktion weniger als 10 000 Einheiten beträgt;
33. „Elektroantrieb“ ein System, das aus einem oder mehreren elektrischen Energiespeichern, einer oder mehreren Einrichtungen zur Aufbereitung elektrischer Energie und einer oder mehreren Elektromaschinen besteht, die gespeicherte elektrische Energie in mechanische Energie umwandeln, die den Rädern für den Antrieb des Fahrzeugs zugeführt wird;
34. „Fahrzeug mit reinem Elektroantrieb“ ein Fahrzeug, das mit einem Antriebsstrang ausgerüstet ist, der ausschließlich aus elektrischen Maschinen als Antriebsenergiewandler und ausschließlich aus wiederaufladbaren elektrischen Energiespeichersystemen zur Speicherung der Antriebsenergie besteht;
35. „Brennstoffzelle“ einen Energiewandler, der chemische Energie (Einspeisung) in elektrische Energie (abgegebene Leistung) oder umgekehrt umwandelt;

36. „Brennstoffzellenfahrzeug“ ein Fahrzeug, das mit einem Antriebsstrang ausgerüstet ist, der ausschließlich aus Brennstoffzellen und elektrischen Maschinen als Antriebsenergiewandler besteht;
37. „Nutzleistung“ die Leistung, die auf einem Prüfstand bei entsprechender Motordrehzahl an der Kurbelwelle oder einem entsprechenden Bauteil mit den in Anhang XX (Messung der Nutzleistung und der höchsten 30-Minuten-Leistung des elektrischen Antriebsstrangs) aufgeführten Hilfseinrichtungen abgenommen und unter atmosphärischen Bezugsbedingungen bestimmt wird;
38. „Motornennleistung (P_{rated})“ die in kW ausgedrückte maximale Motorleistung gemäß den Anforderungen von Anhang XX dieser Verordnung;
39. „höchste 30-Minuten-Leistung“ die höchste Nutzleistung eines elektrischen Gleichstrom-Antriebsystems gemäß Absatz 5.3.2. der UNECE-Regelung Nr. 85⁵;
40. „Kaltstart“ im Zusammenhang mit der OBD-Überwachung des Betriebsleistungskoeffizienten den Start eines Motors bei einer Temperatur der Motorkühlflüssigkeit oder einer gleichwertigen Temperatur, die höchstens 35 °C beträgt und höchstens 7 °C über der Umgebungstemperatur (falls bekannt) liegt;
41. „Emissionen im praktischen Fahrbetrieb“ die Emissionen eines Fahrzeugs bei normalen Nutzungsbedingungen;
42. „portables Emissionsmesssystem“ (PEMS) eine tragbare Emissionsmeseinrichtung, welche die Anforderungen von Anlage 1 zu Anhang IIIA erfüllt;
43. „Standard-Emissionsstrategie“ (BES – Base Emission Strategy) eine Emissionsstrategie, die über den gesamten Drehzahl- und Lastbereich des Motors aktiv ist, solange keine zusätzliche Emissionsstrategie aktiviert ist;
44. „zusätzliche Emissionsstrategie“ (AES – Auxiliary Emission Strategy) eine Emissionsstrategie, die in Abhängigkeit von spezifischen Umwelt- oder Betriebsbedingungen für einen bestimmten Zweck aktiv wird und eine Standard-Emissionsstrategie ersetzt oder ändert und nur so lange wirksam bleibt, wie diese Bedingungen anhalten;
45. „Kraftstoffspeichersystem“ alle Vorrichtungen, die die Lagerung des Kraftstoffs ermöglichen, einschließlich des Kraftstoffbehälters, der Einfüllvorrichtung, des Tankverschlusses und der Kraftstoffpumpe;
46. „Diffusionsfaktor“ (Permeability Factor – PF) die im Rahmen der Durchlässigkeit des Kraftstoffspeichersystems entstehenden Kohlenwasserstoffemissionen;
47. „Einschicht-Tank“ einen Kraftstoffbehälter, der aus einer einzigen Werkstoffschicht besteht;

⁵

ABl. L 323 vom 7.11.2014, S. 52.

48. „Mehrschicht-Tank“ einen Kraftstoffbehälter mit mindestens zwei verschiedenen Werkstoffschichten, von denen eine gegenüber Kohlenwasserstoffen einschließlich Ethanol undurchlässig ist.

Artikel 3

Anforderungen für die Typgenehmigung

1. Für die EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich der Emissionen und der Reparatur- und Wartungsinformationen weist der Hersteller nach, dass die Fahrzeuge den Prüfanforderungen dieser Verordnung entsprechen, wenn sie gemäß den in den Anhängen IIIA bis VIII, XI, XIV, XVI, XX und XXI genannten Prüfverfahren unterzogen werden. Außerdem gewährleistet der Hersteller, dass die Bezugskraftstoffe den Spezifikationen in Anhang IX entsprechen.

2. Die Fahrzeuge werden gemäß Anhang I Abbildung I.2.4 geprüft.

3. Als Alternative zu den Vorschriften der Anhänge II, V bis VIII, XI, XVI und XXI können Kleinserienhersteller für einen Fahrzeugtyp, der von einer Behörde eines Drittstaates zugelassen wurde, eine EG-Typgenehmigung auf der Grundlage der in Anhang I Absatz 2.1 genannten Rechtsvorschriften beantragen.

Für die EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich der Emissionen und der Reparatur- und Wartungsinformationen nach diesem Absatz sind die Emissionsprüfungen für die Verkehrssicherheitsprüfung gemäß Anhang IV und die Prüfungen von Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen gemäß Anhang XXI erfolgreich zu durchlaufen und die Vorschriften für den Zugang zu OBD- sowie Reparatur- und Wartungsinformationen gemäß Anhang XIV einzuhalten.

Die Genehmigungsbehörde unterrichtet die Kommission von den Rahmenbedingungen jeder Typgenehmigung, die nach diesem Absatz erteilt wird.

4. Besondere Vorschriften für Kraftstoffzufüllstutzen und die Eingriffssicherheit des elektronischen Systems sind in Anhang I Absätze 2.2 und 2.3 festgelegt.

5. Der Hersteller ergreift technische Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass die Auspuff- und Verdunstungsemissionen der Fahrzeuge während ihrer gesamten normalen Lebensdauer und bei normaler Nutzung entsprechend den Vorschriften dieser Verordnung wirksam begrenzt werden.

Diese Maßnahmen gelten auch für die Sicherheit der Schläuche, Dichtungen und Anschlüsse, die bei den Emissionsminderungssystemen verwendet werden und so beschaffen sein müssen, dass sie der ursprünglichen Konstruktionsabsicht entsprechen.

6. Der Hersteller gewährleistet, dass die bei der Emissionsprüfung ermittelten Werte unter den in dieser Verordnung angegebenen Prüfbedingungen den geltenden Grenzwert nicht überschreiten.

7. Für die Prüfung Typ 1 gemäß Anhang XXI sind Fahrzeuge, die mit Flüssiggas oder Erdgas/Biomethan betrieben werden, der Prüfung Typ 1 zu unterziehen, um die Anpassungsfähigkeit hinsichtlich der Unterschiede in der Zusammensetzung des Flüssiggases oder Erdgases/Biomethans nach den Vorschriften von Anhang XII nachzuweisen. Fahrzeuge, die entweder mit Benzin oder mit Flüssiggas oder mit Erdgas/Biomethan betrieben werden können, sind mit beiden Kraftstoffen zu prüfen; dabei ist die Anpassungsfähigkeit hinsichtlich der Unterschiede in der Zusammensetzung des Flüssiggases oder Erdgases/Biomethans nach den Vorschriften von Anhang XII nachzuweisen.

Abweichend von der Anforderung des vorstehenden Unterabsatzes gelten Fahrzeuge, die entweder mit Benzin oder einem gasförmigen Kraftstoff betrieben werden können, deren Benzinanlage aber nur für Notfälle oder für den Start vorgesehen ist und deren Benzintank nicht mehr als 15 Liter Benzin fasst, bei der Prüfung Typ 1 als Fahrzeuge, die nur mit einem gasförmigen Kraftstoff betrieben werden können.

8. Für die Prüfung Typ 2 gemäß Anhang IV Anlage 1 entspricht der höchstzulässige Kohlenmonoxidgehalt der bei normaler Leerlaufdrehzahl emittierten Auspuffgase den Angaben des Herstellers. Der maximale Gehalt an Kohlenmonoxid darf jedoch 0,3 Volumenprozent nicht überschreiten.

Bei erhöhter Leerlaufdrehzahl darf der volumenbezogene Kohlenmonoxidgehalt der Abgase 0,2 % (Motordrehzahl mindestens 2000 min^{-1} und Lambda-Wert $1 \pm 0,03$ oder entsprechend den Angaben des Herstellers) nicht überschreiten.

9. Der Hersteller gewährleistet hinsichtlich der Prüfung Typ 3 gemäß Anhang V, dass das Motorentlüftungssystem keine Gasemissionen aus dem Kurbelgehäuse in die Atmosphäre zulässt.

10. Die Prüfung Typ 6 zur Messung der Emissionen bei niedrigen Temperaturen gemäß Anhang VIII gilt nicht für Dieselfahrzeuge.

Bei der Beantragung einer Typgenehmigung belegen die Hersteller der Genehmigungsbehörde jedoch, dass die NO_x -Nachbehandlungseinrichtung nach einem Kaltstart bei -7 °C innerhalb von 400 Sekunden eine für das ordnungsgemäße Arbeiten ausreichend hohe Temperatur erreicht, wie in der Prüfung Typ 6 beschrieben.

Darüber hinaus macht der Hersteller der Genehmigungsbehörde Angaben zur Arbeitsweise des Abgasrückführungssystems (AGR), einschließlich seines Funktionierens bei niedrigen Temperaturen.

Diese Angaben umfassen auch eine Beschreibung etwaiger Auswirkungen auf die Emissionen.

Die Genehmigungsbehörde erteilt keine Typgenehmigung, wenn die vorgelegten Angaben nicht hinreichend nachweisen, dass die Nachbehandlungseinrichtung tatsächlich innerhalb des genannten Zeitraums eine für das ordnungsgemäße Funktionieren ausreichend hohe Temperatur erreicht.

Auf Verlangen der Kommission legt die Genehmigungsbehörde Angaben zur Leistung der NO_x -Nachbehandlungseinrichtungen und des AGR-Systems bei niedrigen Temperaturen vor.

11. Der Hersteller gewährleistet, dass bei einem nach Verordnung (EG) Nr. 715/2007 typgenehmigten Fahrzeug während seiner gesamten normalen Lebensdauer die gemäß Anhang IIIA bestimmten und in einer gemäß dem genannten Anhang durchgeführten RDE-Prüfung gemessenen Emissionen die in dem genannten Anhang festgelegten Werte nicht überschreiten.

Typgenehmigungen gemäß Verordnung (EG) Nr. 715/2007 dürfen nur erteilt werden, wenn das Fahrzeug Teil einer validierten PEMS-Prüfungsfamilie gemäß Anlage 7 des Anhangs IIIA ist.

Artikel 4

OBD-Vorschriften für die Typgenehmigung

1. Der Hersteller gewährleistet, dass alle Fahrzeuge mit einem OBD-System ausgestattet sind.
2. Das OBD-System ist so ausgelegt, gebaut und im Fahrzeug installiert, dass es in der Lage ist, während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs bestimmte Arten von Verschlechterungen oder Fehlfunktionen zu erkennen.
3. Das OBD-System entspricht unter normalen Nutzungsbedingungen den Vorschriften dieser Verordnung.
4. Wird es mit einem fehlerhaften Bauteil gemäß Anhang XI Anlage 1 geprüft, muss sich die Fehlfunktionsanzeige des OBD-Systems aktivieren.

Die OBD-Fehlfunktionsanzeige kann im Verlauf dieser Prüfung auch dann aktiviert werden, wenn die Emissionen unterhalb der OBD-Schwellenwerte gemäß Anhang XI Absatz 2.3 liegen.

5. Der Hersteller gewährleistet, dass das OBD-System unter nach vernünftigem Ermessen vorhersehbaren Betriebsbedingungen den Anforderungen an die Leistung im Betrieb gemäß Anhang XI Anlage 1 Abschnitt 3 dieser Verordnung entspricht.
6. Der Hersteller macht die Daten über die Leistungsanforderungen im Betrieb, die gemäß den Vorschriften des Anhangs XI Anlage 1 Abschnitt 7.6 der UNECE-Regelung Nr. 83 vom OBD-System eines Fahrzeugs zu speichern und zu melden sind, den nationalen Behörden und unabhängigen Marktteilnehmern problemlos ohne jegliche Verschlüsselung zugänglich.

Artikel 5

Antrag auf EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich der Emissionen und des Zugangs zu Reparatur- und Wartungsinformationen

1. Der Hersteller legt der Genehmigungsbehörde einen Antrag auf EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich der Emissionen und des Zugangs zu Reparatur- und Wartungsinformationen vor.
2. Der Antrag nach Absatz 1 wird in Übereinstimmung mit dem Muster des Beschreibungsbogens in Anhang I Anlage 3 erstellt.

3. Darüber hinaus legt der Hersteller Folgendes vor:

- a) bei Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor eine Erklärung des Herstellers über den auf eine Gesamtzahl von Zündungsvorgängen bezogenen Mindestprozentsatz der Verbrennungsaussetzer, der entweder ein Überschreiten der in Anhang XI Abschnitt 2.3 genannten Emissionsgrenzwerte zur Folge hätte, wenn diese für den Nachweis gewählte Aussetzerrate von Beginn einer Prüfung Typ 1 gemäß Anhang XI dieser Verordnung an vorgelegen hätte, oder zur Überhitzung und damit gegebenenfalls zu einer irreversiblen Schädigung des bzw. der Abgaskatalysatoren führen könnte;
- b) ausführliche Informationen in schriftlicher Form, die die Funktionsmerkmale des OBD-Systems vollständig beschreiben, einschließlich einer Liste aller wichtigen Teile des Emissionsminderungssystems des Fahrzeugs, die von dem OBD-System überwacht werden;
- c) eine Beschreibung der Fehlfunktionsanzeige des OBD-Systems, durch die dem Fahrzeugführer ein Fehler angezeigt wird;
- d) eine Erklärung des Herstellers, dass das OBD-System unter nach vernünftigem Ermessen vorhersehbaren Betriebsbedingungen den Vorschriften von Anhang XI Anlage 1 Abschnitt 3 für die Leistung im Betrieb entspricht;
- e) einen Plan mit einer ausführlichen Beschreibung der technischen Kriterien sowie der Begründung für die Erhöhung des Zählers und Nenners jeder einzelnen Überwachungsfunktion, die den Vorschriften von Anhang XI Anlage 1 Absätze 7.2 und 7.3 der UNECE-Regelung Nr. 83 entsprechen muss, sowie für die Deaktivierung von Zählern, Nennern und allgemeinem Nenner gemäß den Bedingungen nach Anhang XI Anlage 1 Absatz 7.7 der UNECE-Regelung Nr. 83;
- f) eine Beschreibung der getroffenen Maßnahmen zur Verhinderung eines unbefugten Eingriffs oder einer Veränderung am Emissionsüberwachungsrechner und dem Kilometerzähler einschließlich der Aufzeichnung der Werte des Kilometerstands für die Zwecke der Anhänge XI und XVI;
- g) gegebenenfalls die Merkmale der Fahrzeugfamilie gemäß Anhang 11 Anlage 2 der UNECE-Regelung Nr. 83;
- h) soweit zweckmäßig, Kopien anderer Typgenehmigungen mit den für die Erweiterung von Genehmigungen und die Festlegung von Verschlechterungsfaktoren erforderlichen Daten.

4. Für die Zwecke von Absatz 3 Buchstabe d verwendet der Hersteller das Muster der Bescheinigung des Herstellers über die Übereinstimmung mit den Anforderungen an die Leistung des OBD-Systems im Betrieb gemäß Anhang I Anlage 7.

5. Für die Zwecke von Absatz 3 Buchstabe e macht die Behörde, die die Genehmigung erteilt, die darin genannten Informationen anderen Genehmigungsbehörden oder der Kommission auf Verlangen zugänglich.

6. Für die Zwecke von Absatz 3 Buchstaben d und e erteilen die Genehmigungsbehörden keine Typgenehmigung für ein Fahrzeug, wenn die vom Hersteller vorgelegten Informationen den Vorschriften von Anhang XI Anlage 1 Abschnitt 3 nicht hinreichend entsprechen.

Anhang XI Anlage 1 Absätze 7.2, 7.3 und 7.7 der UNECE-Regelung Nr. 83 gelten für alle nach vernünftigem Ermessen vorhersehbaren Betriebsbedingungen.

Bei der Beurteilung der Umsetzung der in diesen Absätzen festgelegten Vorschriften berücksichtigen die Genehmigungsbehörden den Stand der Technik.

7. Für die Zwecke von Absatz 3 Buchstabe f umfassen die Maßnahmen zur Verhinderung eines unbefugten Eingriffs oder einer Veränderung am Emissionsüberwachungsrechner die Möglichkeit einer Aktualisierung unter Verwendung eines/einer vom Hersteller zugelassenen Programms oder Kalibrierung.

8. Für die Prüfungen nach Anhang I Abbildung I.2.4 stellt der Hersteller dem technischen Dienst, der die Typgenehmigungsprüfungen durchführt, ein Fahrzeug zur Verfügung, das dem zu genehmigenden Fahrzeugtyp entspricht.

9. Der Typgenehmigungsantrag für Fahrzeuge mit Einstoffbetrieb, Fahrzeuge mit Zweistoffbetrieb und Flexfuel-Fahrzeuge erfüllt die Zusatzvorschriften von Anhang I Abschnitte 1.1 und 1.2.

10. Durch Änderungen an der Bauart von Systemen, Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten, die nach der Typgenehmigung vorgenommen werden, verliert eine Typgenehmigung nur dann automatisch ihre Gültigkeit, wenn die ursprünglichen Eigenschaften oder technischen Merkmale so verändert werden, dass sie die Funktionsfähigkeit des Motors oder des Emissionsminderungssystems beeinträchtigen.

11. Der Hersteller muss ferner eine erweiterte Dokumentation mit folgenden Angaben vorlegen:

a) Informationen über den Betrieb aller zusätzlichen Emissionsstrategien (AES) und Standard-Emissionsstrategien (BES), einschließlich einer Beschreibung der von jeder AES veränderten Parameter und der Grenzen, innerhalb deren die AES arbeiten, sowie Angaben darüber, welche AES und BES unter den Bedingungen des Prüfverfahrens gemäß dieser Verordnung voraussichtlich aktiv sind;

b) Angaben zur Logik des Kraftstoffregelsystems, zu den Steuerstrategien und zu den Schaltpunkten bei allen Betriebszuständen;

c) eine Beschreibung der Betriebsart „Ausrollen“, falls vorhanden, gemäß Anhang XXI Unteranhang 4 Absatz 4.2.1.8.5 und eine Beschreibung der Betriebsart „Rollenprüfstand“ des Fahrzeugs, falls vorhanden, gemäß Anhang XXI Unteranhang 6 Absatz 1.2.4.

12. Die in Absatz 11 Buchstaben a und b genannte erweiterte Dokumentation ist streng vertraulich zu behandeln. Sie kann von der Genehmigungsbehörde oder, mit deren Einverständnis, auch vom Hersteller aufbewahrt werden. Bewahrt der Hersteller die Dokumentation auf, ist diese von der Genehmigungsbehörde zu kennzeichnen und zu datieren, sobald sie überprüft und genehmigt wurde. Sie ist der Genehmigungsbehörde zum Zeitpunkt der Genehmigung und jederzeit während der Gültigkeit der Genehmigung für Prüfzwecke zugänglich zu machen.

Artikel 6

Verwaltungsvorschriften für die EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich der Emissionen und des Zugangs zu Reparatur- und Wartungsinformationen

1. Sind die einschlägigen Vorschriften erfüllt, erteilt die Genehmigungsbehörde eine EG-Typgenehmigung und teilt eine Typgenehmigungsnummer in Übereinstimmung mit dem Nummerierungssystem gemäß Anhang VII der Richtlinie 2007/46/EG zu.

Unbeschadet der Bestimmungen von Anhang VII der Richtlinie 2007/46/EG wird Abschnitt 3 der Typgenehmigungsnummer gemäß Anhang I Anlage 6 dieser Verordnung erstellt.

Eine Genehmigungsbehörde darf diese Nummer keinem anderen Fahrzeugtyp mehr zuteilen.

2. Abweichend von Absatz 1 kann auf Antrag des Herstellers ein Fahrzeug mit einem OBD-System auch dann zur EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich der Emissionen und des Zugangs zu Reparatur- und Wartungsinformationen zugelassen werden, wenn das System einen oder mehr Mängel aufweist, wodurch die besonderen Vorschriften von Anhang XI nicht in vollem Umfang eingehalten werden, sofern die besonderen Verwaltungsvorschriften von Anhang XI Abschnitt 3 eingehalten sind.

Die Genehmigungsbehörde unterrichtet alle Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten gemäß den Vorschriften von Artikel 8 der Richtlinie 2007/46/EG von der Entscheidung, eine solche Typgenehmigung zu erteilen.

3. Bei Erteilung einer EG-Typgenehmigung nach Absatz 1 stellt die Genehmigungsbehörde einen EG-Typgenehmigungsbogen gemäß dem Muster in Anhang I Anlage 4 aus.

Artikel 7

Änderung von Typgenehmigungen

Für die Änderung von Typgenehmigungen, die nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erteilt wurden, gelten die Artikel 13, 14 und 16 der Richtlinie 2007/46/EG.

Auf Antrag des Herstellers gelten die Vorschriften von Anhang I Abschnitt 3 ohne zusätzliche Prüfungen nur für Fahrzeuge desselben Typs.

Artikel 8

Übereinstimmung der Produktion

1. Es sind Maßnahmen zur Gewährleistung der Übereinstimmung der Produktion nach Artikel 12 der Richtlinie 2007/46/EG treffen.

Außerdem sind die Vorschriften zur Übereinstimmung der Produktion in Anhang I Abschnitt 4 dieser Verordnung und die entsprechenden statistischen Verfahren in Anhang 1 Anlagen 1 und 2 anzuwenden.

2. Die Übereinstimmung der Produktion wird anhand der Beschreibung im Typgenehmigungsbogen gemäß Anhang I Anlage 4 dieser Verordnung geprüft.

Übereinstimmung im Betrieb

1. Maßnahmen zur Gewährleistung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge, die nach dieser Verordnung typgenehmigt wurden, sind gemäß Anhang X der Richtlinie 2007/46/EG und Anhang II dieser Verordnung zu treffen.

2. Die Maßnahmen zur Gewährleistung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge müssen dazu geeignet sein, die Funktionsfähigkeit der emissionsmindernden Einrichtungen während der normalen Lebensdauer der Fahrzeuge bei normaler Nutzung gemäß Anhang II dieser Verordnung zu kontrollieren.

3. Die Maßnahmen zur Gewährleistung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge sind während eines Zeitraums von bis zu fünf Jahren oder bis zu einer Laufleistung von 100 000 km zu kontrollieren; es gilt der Wert, der zuerst erreicht wird.

4. Der Hersteller ist nicht zu einer Überprüfung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge verpflichtet, wenn die Zahl der verkauften Fahrzeuge keine für die Prüfung hinreichenden Stichproben zulässt. Somit ist eine Überprüfung nicht erforderlich, wenn die jährlichen Verkaufszahlen für den betreffenden Fahrzeugtyp unionsweit 5000 nicht überschreiten.

Die Hersteller solcher Kleinserien-Fahrzeuge legen der Genehmigungsbehörde jedoch einen Bericht über alle emissionsrelevanten Haftungs- und Reparaturansprüche sowie OBD-Fehler gemäß Absatz 9.2.3 der UNECE-Regelung Nr. 83 vor. Darüber hinaus kann die Typgenehmigungsbehörde verlangen, dass solche Fahrzeugtypen gemäß Anlage 3 der UNECE-Regelung Nr. 83 geprüft werden.

6. Gibt sich die Genehmigungsbehörde bei nach dieser Verordnung typgeprüften Fahrzeugen mit den Ergebnissen der Prüfungen gemäß den in Anlage 4 der UNECE-Regelung Nr. 83 festgelegten Kriterien nicht zufrieden, so werden die in Artikel 30 Absatz 1 und in Anhang X der Richtlinie 2007/46/EG genannten Maßnahmen zur Mängelbeseitigung in Einklang mit Anlage 3 Abschnitt 6 der UNECE-Regelung Nr. 83 auf in Betrieb befindliche Fahrzeuge desselben Fahrzeugtyps, bei denen dieselben Defekte auftreten können, ausgeweitet.

Der vom Hersteller gemäß Anlage 3 Abschnitt 6.1 der UNECE-Regelung Nr. 83 vorgelegte Mängelbeseitigungsplan wird von der Genehmigungsbehörde genehmigt. Für die Ausführung des genehmigten Mängelbeseitigungsplans ist der Hersteller verantwortlich.

Die Genehmigungsbehörde unterrichtet die Mitgliedstaaten innerhalb von 30 Tagen von ihrer Entscheidung. Die Mitgliedstaaten können verlangen, dass derselbe Mängelbeseitigungsplan auf alle in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge gleichen Typs angewendet wird.

7. Hat eine Genehmigungsbehörde festgestellt, dass ein Fahrzeugtyp nicht den Vorschriften von Anlage 3 der UNECE-Regelung Nr. 83 entspricht, benachrichtigt sie unverzüglich gemäß Artikel 30 Absatz 3 der Richtlinie 2007/46/EG den Mitgliedstaat, der die ursprüngliche Typgenehmigung erteilt hat.

Im Anschluss an diese Benachrichtigung und vorbehaltlich Artikel 30 Absatz 6 der Richtlinie 2007/46/EG teilt die Genehmigungsbehörde, die die ursprüngliche Typgenehmigung erteilt hat, dem Hersteller mit, dass der Fahrzeugtyp den Anforderungen nicht entspricht und dass er

Abhilfemaßnahmen treffen muss. Der Hersteller unterbreitet der Behörde innerhalb von zwei Monaten nach dieser Mitteilung einen Plan für Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel, der inhaltlich den Anforderungen von Anlage 3 Abschnitte 6.1 bis 6.8 der UNECE-Regelung Nr. 83 entsprechen sollte. Die Behörde, die die ursprüngliche Typgenehmigung erteilt hat, konsultiert innerhalb von zwei Monaten den Hersteller, um Einvernehmen über einen Maßnahmenplan und dessen Durchführung zu erzielen. Stellt die Behörde, die die ursprüngliche Typgenehmigung erteilt hat, fest, dass kein Einvernehmen zu erzielen ist, wird das Verfahren nach Artikel 30 Absätze 3 und 4 der Richtlinie 2007/46/EG eingeleitet.

Artikel 10

Emissionsmindernde Einrichtungen

1. Der Hersteller gewährleistet, dass emissionsmindernde Einrichtungen für den Austausch, die in Fahrzeuge mit einer EG-Typgenehmigung nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 eingebaut werden, in Übereinstimmung mit Artikel 12, Artikel 13 und Anhang XIII dieser Verordnung über eine EG-Typgenehmigung als selbständige technische Einheiten im Sinne von Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie 2007/46/EG verfügen.

Katalysatoren und Partikelfilter gelten für die Zwecke dieser Verordnung als emissionsmindernde Einrichtungen.

Die einschlägigen Vorschriften sind erfüllt, wenn allen folgenden Bedingungen entsprochen ist:

- a) die Vorschriften von Artikel 13 sind erfüllt;
- b) die emissionsmindernden Einrichtungen für den Austausch wurden gemäß der UNECE-Regelung Nr. 103⁶ genehmigt.

Artikel 14 findet auch in dem in Unterabsatz 3 genannten Fall Anwendung.

2. Emissionsmindernde Original-Einrichtungen für den Austausch, die zu dem in Absatz 2.3 des Beiblatts zu Anhang I Anlage 4 angegebenen Typ gehören und die zum Einbau in ein Fahrzeug bestimmt sind, auf das sich die entsprechenden Typgenehmigungsunterlagen beziehen, müssen nicht mit Anhang XIII übereinstimmen, sofern sie die Anforderungen von Anhang XIII Absätze 2.1 und 2.2 erfüllen.

3. Der Hersteller gewährleistet, dass die emissionsmindernde Einrichtung für die Erstausrüstung mit Kennzeichnungen versehen ist.

4. Die in Absatz 3 genannten Identifizierungskennzeichnungen umfassen Folgendes:

- a) Name oder Handelsmarke des Fahrzeug- oder Motorherstellers;
- b) Fabrikmarke und Teilenummer der emissionsmindernden Einrichtung für die Erstausrüstung, wie in den Informationen in Anhang I Anlage 3 Nummer 3.2.12.2 angegeben.

⁶ ABl. L 158 vom 19.6.2007, S. 106.

Artikel 11

Antrag auf EG-Typgenehmigung eines Typs einer emissionsmindernden Einrichtung für den Austausch als selbständige technische Einheit

1. Der Hersteller legt der Genehmigungsbehörde einen Antrag auf EG-Typgenehmigung eines Typs einer emissionsmindernden Einrichtung für den Austausch als selbständige technische Einheit vor.

Der Antrag wird in Übereinstimmung mit dem Muster des Beschreibungsbogens in Anhang XIII Anlage 1 erstellt.

2. Ergänzend zu den Vorschriften in Absatz 1 stellt der Hersteller dem für die Typgenehmigungsprüfung zuständigen technischen Dienst verbindlich Folgendes zur Verfügung:

a) ein Fahrzeug (Fahrzeuge) eines Typs, das (die) gemäß dieser Verordnung typgenehmigt wurde(n) und mit einer neuen emissionsmindernden Einrichtung für die Erstausrüstung ausgerüstet ist (sind);

b) ein Muster des Typs der emissionsmindernden Einrichtung für den Austausch;

c) ein zusätzliches Muster des Typs der emissionsmindernden Einrichtung für den Austausch, falls eine emissionsmindernde Einrichtung für den Austausch für den Einbau in ein Fahrzeug mit OBD-System vorgesehen ist.

3. Für die Zwecke von Absatz 2 Buchstabe a werden die Prüffahrzeuge vom Antragsteller im Einvernehmen mit dem technischen Dienst ausgewählt.

Die Prüffahrzeuge entsprechen den Vorschriften von Anhang 4a Abschnitt 3.2 der UNECE-Regelung Nr. 83.

Die Prüffahrzeuge müssen alle folgenden Voraussetzungen erfüllen:

a) sie dürfen keine Schäden am Emissionsminderungssystem aufweisen;

b) jedes übermäßig abgenutzte oder fehlerhaft arbeitende emissionsrelevante Originalteil wird instandgesetzt oder ersetzt;

c) sie werden ordnungsgemäß abgestimmt und vor der Emissionsprüfung nach den Angaben des Herstellers eingestellt.

4. Für die Zwecke von Absatz 2 Buchstaben b und c müssen an diesem Muster deutlich lesbar und dauerhaft die Fabrik- oder Handelsmarke des Antragstellers und die handelsübliche Bezeichnung angegeben sein.

5. Für die Zwecke von Absatz 2 Buchstabe c muss das Muster gemäß Artikel 2 Nummer 25 verschlechtert worden sein.

Artikel 12

Verwaltungsvorschriften für die EG-Typgenehmigung einer emissionsmindernden Einrichtung für den Austausch als selbständige technische Einheit

1. Sind die einschlägigen Vorschriften erfüllt, erteilt die Typgenehmigungsbehörde eine EG-Typgenehmigung für eine emissionsmindernde Einrichtung für den Austausch als selbständige technische Einheit und teilt eine Typgenehmigungsnummer in Übereinstimmung mit dem Nummerierungssystem gemäß Anhang VII der Richtlinie 2007/46/EG zu.

Die Genehmigungsbehörde darf diese Nummer keiner anderen emissionsmindernden Einrichtung für den Austausch mehr zuteilen.

Ein und dieselbe Typgenehmigungsnummer kann die Verwendung des betreffenden Typs einer emissionsmindernden Einrichtung für den Austausch in einer Reihe unterschiedlicher Fahrzeugtypen abdecken.

2. Für die Zwecke von Absatz 1 stellt die Genehmigungsbehörde einen EG-Typgenehmigungsbogen gemäß dem Muster in Anhang XIII Anlage 2 aus.

3. Kann der Antragsteller der Genehmigungsbehörde oder dem technischen Dienst nachweisen, dass die emissionsmindernde Einrichtung für den Austausch einem in Abschnitt 2.3 des Beiblatts zu Anhang I Anlage 4 genannten Typ entspricht, so ist die Erteilung einer Typgenehmigung nicht von der Prüfung auf Einhaltung der Bestimmungen von Anhang XIII Abschnitt 4 abhängig.

Artikel 13

Zugang zu Informationen über OBD-Systeme sowie Reparatur und Wartungsinformationen von Fahrzeugen

1. Die Hersteller treffen die erforderlichen Vorkehrungen gemäß Artikel 6 und Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sowie Anhang XIV dieser Verordnung, um sicherzustellen, dass die Informationen über OBD-Systeme sowie Reparatur- und Wartungsinformationen von Fahrzeugen leicht und unverzüglich zugänglich sind.

2. Die Genehmigungsbehörden erteilen erst dann eine Typgenehmigung, wenn der Hersteller ihnen eine Bescheinigung über den Zugang zu Informationen über OBD-Systeme sowie Reparatur- und Wartungsinformationen von Fahrzeugen vorgelegt hat.

3. Die Bescheinigung über den Zugang zu Informationen über OBD-Systeme sowie Reparatur- und Wartungsinformationen von Fahrzeugen gilt als Nachweis der Übereinstimmung mit Artikel 6 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007.

4. Die Bescheinigung über den Zugang zu Informationen über OBD-Systeme sowie Reparatur- und Wartungsinformationen von Fahrzeugen wird in Übereinstimmung mit dem Muster in Anhang XIV Anlage 1 erstellt.

5. Sind bei Einreichen des Antrags auf Typgenehmigung die Informationen über das OBD-System sowie über Reparatur und Wartung des Fahrzeugs nicht verfügbar oder erfüllen sie nicht die Anforderungen von Artikel 6 und Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und

Anhang XIV der vorliegenden Verordnung, stellt der Hersteller diese Informationen innerhalb von sechs Monaten ab dem Zeitpunkt der Typgenehmigung bereit.

6. Die Pflicht zur Bereitstellung von Informationen innerhalb des in Absatz 5 genannten Zeitraums besteht nur dann, wenn das Fahrzeug nach der Typgenehmigung in Verkehr gebracht wird.

Wird das Fahrzeug nicht innerhalb von sechs Monaten nach der Typgenehmigung in Verkehr gebracht, werden die Informationen zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens bereitgestellt.

7. Sofern keine Beschwerden vorgebracht werden und der Hersteller die Informationen innerhalb der in Absatz 5 genannten Frist vorgelegt hat, kann die Genehmigungsbehörde auf der Grundlage einer ausgefertigten Bescheinigung über den Zugang zu Informationen über OBD-Systeme sowie Reparatur- und Wartungsinformationen von Fahrzeugen annehmen, dass der Hersteller ausreichende Vorkehrungen für den Zugang zu Informationen über OBD-Systeme sowie Reparatur und Wartung von Fahrzeugen getroffen hat.

8. Ergänzend zu den Vorschriften für den Zugang zu OBD-Informationen gemäß Anhang XI Abschnitt 4 stellt der Hersteller interessierten Kreisen die folgenden Informationen zur Verfügung:

- a) einschlägige Informationen, auf deren Grundlage Ersatzteile entwickelt werden können, die für das einwandfreie Funktionieren des OBD-Systems erforderlich sind
- b) Informationen, auf deren Grundlage generische Diagnosegeräte entwickelt werden können.

Für die Zwecke von Buchstabe a darf die Entwicklung von Ersatzteilen nicht durch die nachfolgend aufgeführten Aspekte behindert werden: durch das Zurückhalten einschlägiger Informationen, die technischen Vorschriften für Strategien zur Meldung von Fehlfunktionen, wenn die OBD-Grenzwerte überschritten werden oder wenn das OBD-System nicht in der Lage ist, die grundlegenden OBD-Überwachungsanforderungen dieser Verordnung zu erfüllen; spezielle Änderungen bei der Behandlung von OBD-Daten im Hinblick auf die Unterscheidung zwischen Benzin- und Gasbetrieb des Fahrzeugs; sowie die Typgenehmigung gasbetriebener Fahrzeuge mit leichten Mängeln in begrenzter Zahl.

Falls die Hersteller in ihren Vertragswerkstätten Diagnose- und Prüfgeräte gemäß ISO 22900 "Modular Vehicle Communication Interface (MVCI)" und ISO 22901 "Open Diagnostic Data Exchange (ODX)" verwenden, werden die ODX-Dateien für die Zwecke von Buchstabe b unabhängigen Marktteilnehmern über die Website des Herstellers zur Verfügung gestellt.

9. Das Forum für Fragen des Zugangs zu Fahrzeuginformationen („das Forum“)

Das Forum prüft, ob der Zugang zu Informationen die Fortschritte bei der Bekämpfung von Fahrzeugdiebstählen beeinträchtigt, und spricht Empfehlungen zur Verbesserung der Vorschriften über den Informationszugang aus. Insbesondere berät das Forum die Kommission bezüglich der Einführung eines Verfahrens zur Zulassung und Autorisierung unabhängiger Marktteilnehmer durch akkreditierte Organisationen, durch das die unabhängigen Marktteilnehmer Zugang zu Fahrzeugsicherheitsinformationen erhalten.

Die Kommission kann beschließen, die Erörterungen und Ergebnisse des Forums vertraulich zu behandeln.

Artikel 14

Übereinstimmung mit den Vorschriften über den Zugang zu Informationen über OBD-Systeme sowie Reparatur- und Wartungsinformationen von Fahrzeugen

1. Eine Genehmigungsbehörde kann jederzeit aus eigener Initiative, anlässlich einer Beschwerde oder aufgrund einer Bewertung eines technischen Dienstes prüfen, ob ein Hersteller sich an die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der vorliegenden Verordnung sowie an die in der Bescheinigung des Herstellers über den Zugang zu Informationen über OBD-Systeme sowie Reparatur- und Wartungsinformationen von Fahrzeugen gemachten Angaben hält.
2. Stellt eine Genehmigungsbehörde fest, dass ein Hersteller seinen Verpflichtungen hinsichtlich des Zugangs zu Informationen über OBD-Systeme sowie Reparatur- und Wartungsinformationen nicht nachgekommen ist, leitet die Behörde, die die entsprechende Typgenehmigung erteilt hat, geeignete Schritte ein, um Abhilfe zu schaffen.
3. Zu den in Absatz 2 genannten Schritten können auch der Entzug oder die Aussetzung der Typgenehmigung, Bußgelder oder sonstige Maßnahmen in Übereinstimmung mit Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 gehören.
4. Reicht ein unabhängiger Marktteilnehmer oder ein Wirtschaftsverband, der unabhängige Marktteilnehmer vertritt, bei der Genehmigungsbehörde eine Beschwerde ein, so überprüft diese, ob der Hersteller seinen Verpflichtungen hinsichtlich des Zugangs zu Informationen über OBD-Systeme sowie Reparatur- und Wartungsinformationen nachgekommen ist.
5. Im Rahmen dieser Überprüfung kann die Genehmigungsbehörde einen technischen Dienst oder einen anderen unabhängigen Sachverständigen hinzuziehen, damit dieser beurteilt, ob die Verpflichtungen eingehalten sind.

Artikel 15

Übergangsbestimmungen

1. Hersteller können bis zum 31. August 2017 für die Klassen M1, M2 und die Klasse N1 Gruppe I und bis zum 31. August 2018 für Fahrzeuge der Klasse N1 Gruppen II und III und für Fahrzeuge der Klasse N2 die Erteilung einer Typgenehmigung nach dieser Verordnung beantragen. Wird kein dementsprechender Antrag gestellt, so gilt die Verordnung (EG) Nr. 692/2008.
2. Aus Gründen, die die Emissionen von Luftschadstoffen oder den Kraftstoffverbrauch betreffen versagen die nationalen Behörden ab dem 1. September 2017 bei Fahrzeugen der Klassen M1, M2 und der Klasse N1 Gruppe I und ab dem 1. September 2018 bei Fahrzeugen der Klasse N1 Gruppen II und III und der Klasse N2 die Erteilung einer EG-Typgenehmigung oder einer nationalen Typgenehmigung für neue Fahrzeugtypen, die dieser Verordnung nicht entsprechen, wenn diese Fahrzeuge nicht von einer älteren Typgenehmigung hinsichtlich der Abgasemissionen im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und den Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 692/2008, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2016/646 abgedeckt werden.

Aus Gründen, die die Emissionen von Luftschadstoffen oder den Kraftstoffverbrauch betreffen versagen die nationalen Behörden ab dem 1. September 2017 bei Fahrzeugen der Klassen M1, M2 und der Klasse N1 Gruppe I und ab dem 1. September 2018 bei Fahrzeugen der Klasse N1 Gruppen II und III und der Klasse N2 die Erteilung einer EG-Typgenehmigung oder einer nationalen Typgenehmigung für neue Fahrzeugtypen, die dieser Verordnung – mit Ausnahme der Anforderungen von Anhang IIIA Punkt 2.1 – nicht entsprechen, wenn diese unveränderten Fahrzeuge bereits von einer älteren Typgenehmigung hinsichtlich der Abgasemissionen im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und den Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 692/2008 abgedeckt werden.

3. Aus Gründen, die die Emissionen von Luftschadstoffen oder den Kraftstoffverbrauch betreffen, betrachten die nationalen Behörden im Falle von neuen Fahrzeugen, die dieser Verordnung nicht entsprechen, ab dem 1. September 2018 bei Fahrzeugen der Klassen M1, M2 und der Klasse N1 Gruppe I und ab dem 1. September 2019 bei Fahrzeugen der Klasse N1 Gruppen II und III und der Klasse N2 Übereinstimmungsbescheinigungen als nicht mehr gültig im Sinne des Artikels 26 der Richtlinie 2007/46/EG und versagen die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge, wenn diese nicht von einer älteren Typgenehmigung hinsichtlich der Abgasemissionen im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und den Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 692/2008 abgedeckt werden.

Aus Gründen, die die Emissionen von Luftschadstoffen oder den Kraftstoffverbrauch betreffen, betrachten die nationalen Behörden im Falle von neuen Fahrzeugen, die dieser Verordnung – mit Ausnahme der Anforderungen von Anhang IIIA Punkt 2.1 – nicht entsprechen, ab dem 1. September 2018 bei Fahrzeugen der Klassen M1, M2 und der Klasse N1 Gruppe I und ab dem 1. September 2019 bei Fahrzeugen der Klasse N1 Gruppen II und III und der Klasse N2 Übereinstimmungsbescheinigungen als nicht mehr gültig im Sinne des Artikels 26 der Richtlinie 2007/46/EG und versagen die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge, wenn diese unveränderten Fahrzeuge bereits von einer älteren Typgenehmigung hinsichtlich der Abgasemissionen im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und den Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EG) Nr. 692/2008 abgedeckt werden.

Aus Gründen, die die Emissionen von Luftschadstoffen oder den Kraftstoffverbrauch betreffen, betrachten die nationalen Behörden im Falle von neuen Fahrzeugen, die dieser Verordnung nicht entsprechen, ab dem 1. September 2019 bei Fahrzeugen der Klassen M1, M2 und der Klasse N1 Gruppe I und ab dem 1. September 2020 bei Fahrzeugen der Klasse N1 Gruppen II und III und der Klasse N2 Übereinstimmungsbescheinigungen als nicht mehr gültig im Sinne des Artikels 26 der Richtlinie 2007/46/EG und versagen die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge.

4. Bis zum Ablauf von drei Jahren nach den in Artikel 10 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genannten Daten im Fall von neuen Fahrzeugtypen und von vier Jahren nach den in Artikel 10 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genannten Daten im Fall von neuen Fahrzeugen gelten folgende Bestimmungen:

a) die Anforderungen von Anhang IIIA Nummer 2.1 finden keine Anwendung;

b) mit Ausnahme der Anforderungen in Nummer 2.1 gelten die Anforderungen von Anhang IIIA, einschließlich der Anforderungen in Bezug auf die durchzuführenden RDE-Prüfungen und den aufzuzeichnenden und zur Verfügung zu stellenden Daten nur für neue

Typgenehmigungen, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vom [...] [*PO, please add date of entry into force of this Regulation*] erteilt wurden;

c) die Anforderungen des Anhangs IIIA gelten nicht für die Typgenehmigungen, die Kleinserienherstellern erteilt wurden;

d) wenn die Anforderungen gemäß den Anlagen 5 und 6 des Anhangs IIIA nur für eine der beiden in diesen Anlagen beschriebenen Datenauswertungsmethoden erfüllt sind, muss eine zusätzliche RDE-Prüfung durchgeführt werden;

wenn diese Anforderungen wieder nur für eine Methode erfüllt sind, muss die Analyse der Vollständigkeit und Normalität für beide Methoden aufgezeichnet werden und die Berechnung gemäß Nummer 9.3 des Anhangs IIIA kann auf die Methode beschränkt werden, für die die Anforderungen in Bezug auf die Vollständigkeit und Normalität erfüllt sind; die Daten sowohl der RDE-Prüfungen als auch der Analyse der Vollständigkeit und Normalität sind aufzuzeichnen und für die Untersuchung des Unterschieds der Ergebnisse der beiden Datenauswertungsmethoden bereitzustellen;

e) die Leistung an den Rädern des Prüffahrzeugs wird entweder durch Messung des Radnabendrehmoments oder anhand des CO₂-Massendurchsatzes unter Verwendung von „Velinen“ (CO₂-Geraden) nach Anhang IIIA Anlage 6 Nummer 4 bestimmt.

5. Bis zum Ablauf von acht Jahren nach den in Artikel 10 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 angegebenen Daten gilt Folgendes:

a) Prüfungen vom Typ I, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 bis zum Ablauf von drei Jahren nach den in Artikel 10 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 angegebenen Daten durchgeführt und abgeschlossen werden, sind für die Erfüllung der Anforderungen von Anhang VII und/oder Anhang XI Anlage 1 dieser Verordnung gültig;

b) Verfahren, die gemäß Anhang III Abschnitt 3.13 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 bis zum Ablauf von drei Jahren nach den in Artikel 10 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 angegebenen Daten durchgeführt werden, sind für die Zwecke der Erfüllung der Anforderungen des zweiten Absatzes von Nummer 1.1 der Anlage 1 von Unteranhang 6 des Anhangs XXI dieser Verordnung von der Genehmigungsbehörde zu akzeptieren.

6. Um eine faire Behandlung von bereits erteilten Typgenehmigungen zu gewährleisten, prüft die Kommission die Folgen des Kapitels V der Richtlinie 2007/46/EG für die Zwecke dieser Verordnung.

Artikel 16

Änderungen der Richtlinie 2007/46/EG

Die Richtlinie 2007/46/EG wird gemäß Anhang XVIII dieser Verordnung geändert.

Artikel 17

Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008

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

1. Artikel 6 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Sind die einschlägigen Anforderungen erfüllt, erteilt die Genehmigungsbehörde eine EG-Typgenehmigung und teilt eine Typgenehmigungsnummer in Übereinstimmung mit dem Nummerierungssystem gemäß Anhang VII der Richtlinie 2007/46/EG zu.

Unbeschadet der Bestimmungen von Anhang VII der Richtlinie 2007/46/EG wird Abschnitt 3 der Typgenehmigungsnummer gemäß Anhang I Anlage 6 dieser Verordnung erstellt.

Eine Genehmigungsbehörde darf diese Nummer keinem anderen Fahrzeugtyp mehr zuteilen.

Die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 gelten als erfüllt, wenn allen folgenden Bedingungen entsprochen ist:

- a) die Anforderungen von Artikel 3 Absatz 10 dieser Verordnung sind erfüllt;
- b) die Anforderungen von Artikel 13 dieser Verordnung sind erfüllt;
- c) das Fahrzeug wurde zugelassen gemäß der UNECE-Regelungen Nr. 83 Änderungsserie 07, Nr. 85 und Ergänzungen, Nr. 101 Revision 3 (mit der Änderungsserie 01 und den Ergänzungen) und, im Fall von Dieselmotoren, UNECE-Regelung Nr. 24 Teil III Änderungsserie 03.
- d) die Anforderungen von Artikel 5 Absätze 11 und 12 sind erfüllt.“

2. Der folgende Artikel 16a wird eingefügt:

„Artikel 16a

Übergangsbestimmungen

Diese Verordnung gilt ab dem 1. September 2017 im Fall der Klassen M1, M2 und der Klasse N1 Gruppe I, und ab dem 1. September 2018 im Fall von Fahrzeugen der Klasse N1 Gruppen II und III und der Klasse N2 nur für die Zwecke der Bewertung der folgenden Anforderungen an Fahrzeuge, für die eine Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung vor diesen Terminen erteilt wurde:

- a) Übereinstimmung der Produktion gemäß Artikel 8;
- b) Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge gemäß Artikel 9;
- c) Zugang zu Informationen über OBD-Systeme sowie Reparatur- und Wartungsinformationen von Fahrzeugen gemäß Artikel 13.

Diese Verordnung gilt auch für die Zwecke des Korrelationsverfahrens nach der Durchführungsverordnung [XXX][PO please insert reference].“

3. Anhang I wird gemäß Anhang XVII dieser Verordnung geändert.

Artikel 18

Änderungen der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012

Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 erhält folgende Fassung:

„5. „Masse der Sonderausrüstung“ bezeichnet die Höchstmasse der Kombinationen optionaler Ausrüstungsteile, die gemäß den Herstellerangaben zusätzlich zur Standardausrüstung am Fahrzeug angebracht werden können;“

Artikel 19

Aufhebung

Die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 wird mit Wirkung vom 1. Januar 2022 aufgehoben.

Artikel 20

Inkrafttreten und Geltung

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

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

Brüssel, den

*Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude Juncker*