



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 13. Februar 2017
(OR. en)

6215/17

ENV 125
ENT 36
MI 123

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Europäische Kommission
Eingangsdatum:	3. Februar 2017
Empfänger:	Generalsekretariat des Rates

Nr. Komm.dok.:	D048924/04
Betr.:	VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom XXX zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/xxx der Kommission und der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Emissionen leichter Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge im praktischen Fahrbetrieb (Euro 6)

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument D048924/04.

Anl.: D048924/04



Brüssel, den **XXX**
D048924/04
[...] (2016) **XXX** draft

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

vom **XXX**

zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/xxx der Kommission und der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Emissionen leichter Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge im praktischen Fahrbetrieb (Euro 6)

(Text von Bedeutung für den EWR)

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

vom **XXX**

zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/xxx der Kommission und der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Emissionen leichter Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge im praktischen Fahrbetrieb (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 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 selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie)², insbesondere auf Artikel 39 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist eine Einzelverordnung im Rahmen des durch die Richtlinie 2007/46/EG eingeführten Typgenehmigungsverfahrens.
- (2) Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 schreibt für neue leichte Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge die Einhaltung bestimmter Emissionsgrenzwerte sowie zusätzliche Anforderungen für den Zugang zu Informationen vor. Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen speziellen technischen Vorschriften wurden von der Kommission mit der Verordnung (EG) Nr. 2017/xxx³ erlassen.

¹ ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.

² ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

³ Verordnung (EU) 2017/xxx 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 (ABl. L xxx).

- (3) Die Kommission hat hierzu auf der Grundlage eigener Forschung und externer Informationen die Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 eingehend analysiert und ist zu dem Schluss gekommen, dass die in der Betriebspraxis mit Fahrzeugen des Typs Euro 5/6 tatsächlich entstehenden Emissionen, insbesondere die NO_x-Emissionen von Dieselfahrzeugen, die im vorgeschriebenen Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) gemessenen Emissionen erheblich überschreiten.
- (4) Durch die Einführung und anschließende Überarbeitung von Euro-Normen wurden die Emissionsanforderungen für die Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge nach und nach erheblich verschärft. Zwar wurden für Fahrzeuge im Allgemeinen bei den limitierten Schadstoffen durchweg erhebliche Emissionsverminderungen erreicht, jedoch nicht bei den NO_x-Emissionen aus Dieselmotoren von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen. Daher sind Maßnahmen nötig, um diesen Missstand zu beenden.
- (5) Abschaltvorrichtungen zur Verringerung der Emissionsminderungsleistung sind gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verboten. Die Enthüllungen im Zusammenhang mit der Verwendung von Abschaltvorrichtungen in Dieselfahrzeugen und die sich anschließenden nationalen Nachforschungen haben die Notwendigkeit einer verstärkten Durchsetzung der Vorschriften in Bezug auf Abschaltvorrichtungen deutlich gemacht. Daher ist es angemessen, bei der Typgenehmigung eine bessere Überwachung der in den Fahrzeugen angewandten Emissionsminderungsstrategien zu verlangen und dabei auf den Grundsätzen aufzubauen, die nach der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ und ihren Durchführungsbestimmungen bereits für schwere Nutzfahrzeuge gelten.
- (6) Es ist wichtig, das Problem der NO_x-Emissionen von Dieselfahrzeugen anzugehen, um zu einer Verringerung der gegenwärtig anhaltend hohen Konzentrationen von NO₂ in der Umgebungsluft, die eine erhebliche Gefährdung der menschlichen Gesundheit darstellen, beizutragen.
- (7) Die Kommission hat im Januar 2011 eine Arbeitsgruppe eingerichtet, in der alle Interessenträger an der Entwicklung eines Prüfverfahrens zur Messung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (real driving emissions — RDE) mitwirken, das ein realistischeres Bild von den im Fahrbetrieb auf der Straße gemessenen Emissionen vermittelt. Die Gemeinsame Forschungsstelle der Kommission veröffentlichte in den Jahren 2011 und 2013 zwei Studien zur Machbarkeit von Straßenprüfungen und zur Bewertung anderer technischer Optionen. Nach ausführlichen Fachdiskussionen wurde der in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 angeregte Weg beschritten, das heißt, der Einsatz portabler Emissionsmesssysteme (PEMS) sowie das Regulierungskonzept verbindlicher Höchstwerte (NTE-Grenzwerte) wurden entwickelt und als zusätzliches Regulierungsverfahren eingeführt.

⁴ Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG (ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1).

- (8) Die ersten beiden Teile des RDE-Prüfverfahrens wurden mit den Verordnungen (EU) 2016/427⁵ und (EU) 2016/646⁶ der Kommission eingeführt. Folgende weitere Maßnahmen sind nun in Bezug auf die beiden Teile erforderlich: Ergänzung durch Vorschriften, die es ermöglichen, den Kaltstart zu berücksichtigen; Einführung des notwendigen Protokolls und der Grenzwerte für die Messung der Partikelanzahlemissionen; korrekte Berücksichtigung von Regenerierungsvorgängen sowie Bereitstellung von Vorschriften für Hybridelektrofahrzeuge, leichte Nutzfahrzeuge und Kleinserienhersteller.
- (9) Der Kaltstart trägt bedeutend zu den Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen bei, insbesondere in städtischen Gebieten, wo die Anzahl der Kaltstarts am größten ist. Vor allem im Winter tragen Kaltstarts in hohem Maße zur Luftverschmutzung in Städten bei und sollten daher in geeigneter Weise reguliert werden. Damit eine umfassende und effektive Bewertung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb durchgeführt werden kann, ist es notwendig, den Kaltstart in die Bewertung der NO_x- und PN-Emissionen des innerstädtischen Anteils der Fahrt und der vollständigen Fahrt unter Verwendung der bestehenden Bewertungsmethoden aufzunehmen.
- (10) Außerdem sollten besondere Bestimmungen in Bezug auf die Vorkonditionierung des Fahrzeugs und das Fahren während der Kaltstartphase festgelegt werden, um die Schwankungen bei den Prüfbedingungen, die den Kaltstartanteil beeinflussen könnten, zu verringern.
- (11) Da neue Daten darauf hinweisen, dass Warmstart-Fahrzeugemissionen, die höher als erwartet sind, in der EU immer noch ein Problem darstellen, ist es notwendig, eine Reihe von Prüfungen mit Warmstarts durchzuführen.
- (12) Mit der Verordnung (EU) Nr. 715/2007 wurde ein vorläufiger Euro-6-Grenzwert für Partikelzahl-Emissionen aus Fahrzeugen mit Benzindirekteinspritzung eingeführt, um eine zweckmäßige Vorlaufzeit für die effektive Integration von Partikelzahl-Emissionsminderungstechnologien zu ermöglichen, und es wurde gleichzeitig festgelegt, dass Partikelzahl-Emissionen innerhalb von drei Jahren ab den obligatorischen Euro-6-Terminen auch im praktischen Fahrbetrieb geregelt sein sollten.
- (13) Zu diesem Zweck richtete die Kommission im Jahr 2013 eine von der Gemeinsamen Forschungsstelle geleitete Taskforce ein, die die neu entwickelte PEMS-Ausrüstung zur Messung der Partikelmasse und der Partikelzahl untersuchen und eine in diesen Rechtsakt aufzunehmende Messmethode für Partikelzahl-Emissionen im praktischen Fahrbetrieb entwickeln soll.
- (14) Die Ausrüstung zur Messung der Partikelzahl wurde unter den unterschiedlichsten Bedingungen für zuverlässig und leistungsfähig befunden. Es wird erwartet, dass die

⁵ Verordnung (EU) 2016/427 der Kommission vom 10. März 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6) (ABl. L 82 vom 31.3.2016, S. 1).

⁶ Verordnung (EU) 2016/646 der Kommission vom 20. April 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6) (ABl. L 109 vom 26.4.2016, S. 1).

Ausrüstung mit der Zeit weiter verbessert wird. Die Emissionsprofile von Kleinstpartikeln unterhalb der derzeitigen Bestimmungsgrenze von 23 nm werden zurzeit von der Kommission untersucht, um sicherzustellen, dass die Messmethoden in geeigneter Weise die Partikelzahl-Emissionen im praktischen Fahrbetrieb abdecken.

- (15) Es sollten auch Vorschriften für die Bewertung von Hybridelektrofahrzeugen festgelegt werden. Die Methode sollte für Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeuge angepasst werden, um die praktische Durchführbarkeit und Zuverlässigkeit der RDE-Vorschriften zu gewährleisten und eine vollständigere Bewertungsmethode vorzubereiten, die ein genaues Abbild der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb von Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeugen erzielt, und die damit auch in lokale oder nationale Anreizsysteme zur Förderung der Verwendung solcher Fahrzeuge aufgenommen werden kann.
- (16) Die Regenerierung sollte im Rahmen des RDE-Verfahrens in die Bewertung der Fahrzeugemissionen einfließen. Damit die Konsistenz des RDE-Verfahrens mit den weltweit harmonisierten Prüfverfahren für leichte Nutzfahrzeuge (WLTP) gewährleistet ist, sollte eine Methode eingeführt werden, die die Anwendung von K_i -Faktoren für durch die Regenerierung verursachte Emissionsüberschreitungen vorsieht, sowie ein diesbezügliches Bewertungssystem.
- (17) Es kann erforderlich sein, die K_i -Faktoren zu aktualisieren, um Änderungen in der Fahrzeugspezifikation und dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen. Überarbeitungen könnten notwendig werden, um zu gewährleisten, dass die K_i -Faktoren das Auftreten und die Größenordnung von Regenerierungsvorgängen im praktischen Fahrbetrieb widerspiegeln.
- (18) Damit auch leichte Nutzfahrzeuge mit Geschwindigkeitsbegrenzung mit dem RDE-Verfahren geprüft werden können, sollten spezielle Vorschriften für die Geschwindigkeitsbegrenzungen dieser Fahrzeuge festgelegt werden.
- (19) Um unabhängigen Kleinserienherstellern mit einer weltweiten Jahresproduktion von weniger als 10 000 Einheiten die Anpassung an das RDE-Verfahren zu ermöglichen, sollte ihnen zusätzliche Zeit eingeräumt werden, damit sie die NTE-Grenzwerte vollständig einhalten können. Jedoch ist es zweckmäßig, ihnen die Verpflichtung zur Überwachung der NO_x -Emissionen während dieses Zeitraums aufzuerlegen.
- (20) Hersteller sehr kleiner Serien sollten von den Vorschriften des RDE-Verfahrens ausgenommen werden. Mit jährlich weniger als 1 000 verkauften Fahrzeugen in der Europäischen Union tragen sie nur unwesentlich zu den Gesamtemissionen leichter Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge bei.
- (21) Gemäß Artikel 15 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 2017/xxx wird eine Untersuchung der Rechtsvorschriften der Richtlinie 2007/46/EG notwendig, nachdem die WLTP-Prüfungen eingeführt sind, um eine faire Behandlung hinsichtlich der bereits zuvor nach den Prüfanforderungen des NEFZ genehmigten Fahrzeuge zu gewährleisten.
- (22) Diese Untersuchung zeigt, dass die Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 2017/xxx auf neu zugelassene Fahrzeuge angewendet werden sollte, einschließlich auf jene, deren Typen zuvor auf der Grundlage der NEFZ-Prüfungen gemäß Verordnung (EG) Nr. 692/2008 genehmigt wurden. Alle neuen Fahrzeuge, unabhängig davon, ob ihre

Typen zuvor auf der Grundlage der NEFZ-Prüfungen oder der WLPT-Prüfungen zum ersten Mal genehmigt wurden, müssen ab dem 1. September 2019 gemäß Artikel 15 der Verordnung (EU) Nr. 2017/xxx die Anforderungen von Anhang IIIA der genannten Verordnung erfüllen. Für Fahrzeuge der Klasse N1 Unterklassen II und III und Fahrzeuge der Klasse N2 ist der Stichtag der 1. September 2020.

- (23) Damit die Typgenehmigungsbehörden über die Anwendung dieser Vorschrift vollständig informiert sind, sollte diese in Teil II.5, Anmerkungen, des EG-Typgenehmigungsbogens erwähnt werden, gemäß Anlage 4 von Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 2017/xxx.
- (24) Die Vorschriften über die Verpflichtung von Herstellern, die zusätzlichen Emissionsstrategien anzugeben, stehen eindeutig mit dem Verbot von Abschaltvorrichtungen im Zusammenhang. Daher sollte in den Rechtsvorschriften die Notwendigkeit für die Genehmigungsbehörde, während der Typgenehmigung eine Entscheidung auf der Grundlage der Risikobewertung sowie der Auswirkungen von zusätzlichen Emissionsstrategien auf Gesundheit und Umwelt zu treffen, eindeutig festgestellt werden und der Inhalt der erweiterten Dokumentation sollte der Behörde diese Entscheidung ermöglichen.
- (25) Damit die Transparenz gewährleistet und ein Vergleich mit bei unabhängigen Prüfungen gemessenen Werten möglich ist und damit die Entwicklung von Anreizsystemen durch lokale oder nationale Behörden ermöglicht wird, sollte die Verpflichtung für den Hersteller, die Höchstwerte der NO_x-Emissionen und der Partikelzahl in RDE-Prüfungen in der Übereinstimmungsbescheinigung eines jeden Fahrzeugs anzugeben, eingeführt werden.
- (26) Die Kommission sollte die Bestimmungen des RDE-Prüfverfahrens beobachten und diese Bestimmungen anpassen, um neue Fahrzeug- und/oder Messtechnologien zu berücksichtigen und um ihre Wirksamkeit zu gewährleisten. Die Kommission sollte außerdem die angemessene Höhe des endgültigen Übereinstimmungsfaktors für gasförmige Schadstoffe und Partikel jährlich mit Blick auf den technischen Fortschritt prüfen. Sie sollte insbesondere die zwei alternativen Methoden für die Bewertung der PEMS-Emissionsdaten gemäß den Anlagen 5 und 6 zu Anhang IIIA der Verordnung (EU) Nr. 2017/xxx im Hinblick auf die Entwicklung eines einheitlichen Verfahrens überprüfen.
- (27) Es ist deshalb angebracht, die Verordnung (EU) Nr. 2017/xxx und die Richtlinie 2007/46/EG entsprechend zu ändern.
- (28) Die Maßnahmen dieser Verordnung stehen im Einklang mit der Stellungnahme des Technischen Ausschusses „Kraftfahrzeuge“ —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) 2017/xxx wird wie folgt geändert:

- (1) Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 32 erhält folgende Fassung:

„(32) „Kleinserienhersteller“ einen Hersteller mit einer weltweiten Jahresproduktion von weniger als 10 000 Einheiten in dem Jahr, das demjenigen vorausgeht, für das die Typgenehmigung erteilt wird und

a) der nicht zu einer Gruppe verbundener Hersteller gehört, oder

b) der zu einer Gruppe verbundener Hersteller mit einer weltweiten Jahresproduktion von weniger als 10 000 Einheiten in dem Jahr, das demjenigen vorausgeht, für das die Typgenehmigung erteilt wird, gehört, oder

c) der zu einer Gruppe verbundener Hersteller gehört, aber seine eigenen Produktionsanlagen und sein eigenes Konstruktionszentrum betreibt.“;

b) folgende Nummern 32a, 32b und 32c werden eingefügt:

„(32a) „eigene Produktionsanlage“: eine Herstellungs- oder Fertigungsanlage, die vom Hersteller zum Zwecke der Herstellung oder Fertigung neuer Fahrzeuge für diesen Hersteller genutzt wird, gegebenenfalls auch zur Herstellung oder Fertigung von Fahrzeugen, die zur Ausfuhr bestimmt sind;

(32b) „eigenes Konstruktionszentrum“: eine Anlage, in der das gesamte Fahrzeug konzipiert und entwickelt wird und die der Nutzung durch den Hersteller vorbehalten ist und unter seiner Kontrolle steht;

(32c) „Hersteller sehr kleiner Serien“ einen Kleinserienhersteller gemäß Nummer (32) mit EU-weit weniger als 1000 Zulassungen in dem Jahr, das demjenigen vorausgeht, für das die Typgenehmigung erteilt wird.“.

(2) Artikel 3 wird wie folgt geändert:

Dem Absatz 11 wird folgender Unterabsatz angefügt:

Die Anforderungen von Anhang IIIA gelten nicht für mit Schadstoffemissionen verknüpfte Typgenehmigungen gemäß Verordnung (EG) Nr. 715/2007, die Herstellern sehr kleiner Serien erteilt wurden.“.

(3) Artikel 5 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 11 erhält folgende Fassung:

„11. Damit die Genehmigungsbehörden unter Berücksichtigung des Verbots von Abschaltvorrichtungen nach Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 beurteilen können, ob die zusätzliche Emissionsstrategie angemessen eingesetzt wird, muss der Hersteller zudem eine erweiterte Dokumentation gemäß Anhang I Anlage 3a dieser Verordnung übermitteln.“.

Die in Absatz 11 genannte erweiterte Dokumentation ist streng vertraulich zu behandeln. Die Dokumentation ist von der Genehmigungsbehörde zu kennzeichnen und zu datieren und von ihr für einen Zeitraum von mindestens zehn Jahren nach Erteilung der Genehmigung aufzubewahren. Die erweiterte Dokumentation ist der Kommission auf Verlangen zu übermitteln.“;

(b) Absatz 12 wird gestrichen.

(4) Artikel 15 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„Die Anforderungen von Anhang IIIA Nummer 2.1 gelten, mit Ausnahme der Anforderungen für die Partikelzahl (PN), nicht;“;

ii) folgender Unterabsatz wird angefügt:

„Wurde für ein Fahrzeug der Klasse M und der Klasse N1 Unterklasse I vor dem 1. September 2017 oder für ein Fahrzeug der Klasse N1 Unterklassen II und III und der Klasse N2 vor dem 1. September 2018 im Einklang mit den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihren Durchführungsrechtsakten eine Typgenehmigung erteilt, so wird es nicht als neuer Fahrzeugtyp für die Zwecke des ersten Unterabsatzes betrachtet. Gleiches gilt, wenn ausgehend vom ursprünglichen Typ neue Typen ausschließlich auf Grundlage der Anwendung der neuen Typendefinition in Artikel 2 Absatz 1 dieser Verordnung geschaffen werden. In diesen Fällen ist die Anwendung dieses Unterabsatzes in Teil II.5, Anmerkungen, des EG-Typgenehmigungsbogens zu erwähnen, gemäß Anhang I Anlage 4 der Verordnung (EU) Nr. 2017/xxx, und auf die vorhergehende Typgenehmigung Bezug zu nehmen.“;

b) Folgender Absatz 7 wird angefügt:

„Bis fünf Jahre und vier Monate nach den in Artikel 10 Absätze 4 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genannten Zeitpunkten gelten die Anforderungen von Nummer 2.1 des Anhangs IIIA nicht für mit Schadstoffemissionen verknüpfte Typgenehmigungen gemäß Verordnung (EG) Nr. 715/2007, die Herstellern kleiner Serien gemäß Artikel 2 Absatz 32 erteilt wurden. Jedoch müssen Hersteller kleiner Serien im Zeitraum zwischen drei Jahren und fünf Jahren und vier Monaten nach den in Artikel 10 Absatz 4 genannten Zeitpunkten und zwischen vier Jahren und fünf Jahren und vier Monaten nach den in Artikel 10 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genannten Zeitpunkten die RDE-Werte ihrer Fahrzeuge überwachen und melden.“;

(5) folgender Artikel 18a wird angefügt:

„Artikel 18a

Hybridfahrzeuge und aufladbare Hybridfahrzeuge

Die Kommission bereitet eine überarbeitete Methodik vor, in der ein verlässliches und vollständiges Bewertungsverfahren für Hybridfahrzeuge und aufladbare Hybridfahrzeuge enthalten ist, und mit dem gewährleistet wird, dass die RDE-Werte unmittelbar mit den Werten herkömmlicher Fahrzeuge vergleichbar sind, damit das Verfahren in der nächsten Änderung der Verordnung berücksichtigt werden kann.“.

- (6) Anhang I wird gemäß Anhang I dieser Verordnung geändert.
- (7) Anhang IIIA wird entsprechend Anhang II dieser Verordnung geändert.

Artikel 2

Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG wird gemäß Anhang III dieser Verordnung geändert.

Artikel 3

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*