



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 19. Dezember 2013
(OR. en)**

18023/13

**ENT 352
ENV 1221
CODEC 3038
DELECT 108**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	16. Dezember 2013
Empfänger:	Herr Uwe CORSEPIUS, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	C(2013) 8954 final
Betr.:	DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) Nr. .../.. DER KOMMISSION vom 16.12.2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit sowie zur Änderung ihres Anhangs V

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2013) 8954 final.

Anl.: C(2013) 8954 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 16.12.2013
C(2013) 8954 final

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

vom 16.12.2013

**zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und
des Rates in Bezug auf die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die
Leistung der Antriebseinheit sowie zur Änderung ihres Anhangs V**

(Text von Bedeutung für den EWR)

Begründung

1. HINTERGRUND DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

(a) Gründe und Ziele des delegierten Rechtsakts

Der Begriff „Fahrzeuge der Klasse L“ erfasst ein breites Spektrum unterschiedlicher Fahrzeugtypen mit zwei, drei oder vier Rädern, z. B. zwei- und dreirädrige Kleinkrafträder, zwei- und dreirädrige Krafträder, Krafträder mit Beiwagen und leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge, z. B. Straßen-Quads und Vierradmobile.

Die Typgenehmigungsanforderungen für neue Fahrzeuge der Klasse L sind derzeit in der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹ („Rahmenrichtlinie“) festgelegt. Darüber hinaus enthält eine ganze Reihe von Richtlinien, auf die in der Rahmenrichtlinie Bezug genommen wird, ausführliche technische Anforderungen für Fahrzeuge der Klasse L.

Die Kommission hat die folgenden Schwachstellen im derzeitigen Typgenehmigungsrecht für Neufahrzeuge der Klasse L ausgemacht, die es zu beheben gilt:

- Der Rechtsrahmen ist kompliziert,
- die Emissionen sind hoch und ihr Anteil an den Gesamtemissionen des Straßenverkehrs, die insgesamt abnehmen, nimmt zu,
- es gibt Bedenken bezüglich der funktionalen Sicherheit dieser Fahrzeuge in Zusammenhang mit den Typgenehmigungsanforderungen,
- es gibt keinen Rechtsrahmen für Fahrzeuge, die mit neuer Technik ausgerüstet sind, und
- bestimmte eingeführte Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbständige technische Einheiten, die im Hinblick auf die funktionale Sicherheit der Fahrzeuge oder den Umweltschutz nicht den derzeitigen Typgenehmigungsanforderungen entsprechen, sind auf dem Binnenmarkt gleichwohl verfügbar und werden zugelassen.

Mit diesem delegierten Rechtsakt werden die derzeitigen Typgenehmigungsanforderungen im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit von Fahrzeugen der Klasse L konsolidiert, wobei sie an den Fortschritt angepasst und, durch Bezugnahme auf einschlägige internationale Vorschriften (z. B. Regelungen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) wie die globale technische Regelung Nr. 2), so weit wie möglich vereinfacht werden.

(b) Bestehende Rechtsvorschriften auf dem Gebiet des delegierten Rechtsakts mit Leistungsanforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Antriebseinheit

- Rahmenrichtlinie 2002/24/EG

¹ ABl. L 124 vom 9.5.2002, S. 1.

- Richtlinien 97/24/EG² im Hinblick auf bestimmte Bauteile und Merkmale von Fahrzeugen der Klasse L einschließlich der Anforderungen an die Umweltverträglichkeit solcher Fahrzeuge und 95/1/EG³ im Hinblick auf die Leistung ihrer Antriebseinheit.

Das Typgenehmigungsrecht ist Gegenstand der 2005 gebildeten Initiative CARS 21, in deren Rahmen der Kfz-Sektor im Hinblick auf den Rechtsrahmen und die politischen Maßnahmen untersucht wird, um die Kommission bei der Wahl künftiger Maßnahmen zu beraten. Die Schaffung von CARS 21 war zum Teil eine Reaktion auf die von der Automobilindustrie zum Ausdruck gebrachte Sorge, dass die durch die Regulierung entstehenden Kosten letzten Endes die Wettbewerbsfähigkeit negativ beeinflussten und Fahrzeuge unnötig teuer machten. Der CARS-21-Abschlussbericht enthält die Schlussfolgerung, dass die meisten der geltenden Rechtsvorschriften zum Schutz der Bürger und der Umwelt beibehalten werden sollten, dass jedoch Vereinfachungen mittels einer Straffung des Rechtsrahmens und einer internationalen Harmonisierung erforderlich seien. Die Pläne für eine solche Vereinfachung wurden in der Mitteilung der Kommission Zweiter Fortschrittsbericht über die Strategie zur Vereinfachung des ordnungspolitischen Umfelds dargelegt. Alle künftigen Maßnahmen sollten sich an dieser Strategie orientieren. Die Bezugnahme auf UNECE-Regelungen, die geltendes EU-Recht ersetzen, ist eine besonders effektive Vorgehensweise, um die administrative Komplexität und die Belastung von Fahrzeugherstellern, Genehmigungsbehörden und Technischen Diensten zu verringern.

In Übereinstimmung mit der europäischen Strategie zur Verbesserung der Luftqualität hat die Europäische Union die Emissionsnormen für Kraftfahrzeuge insbesondere in Bezug auf Kohlenwasserstoffe, Kohlenmonoxid, Stickoxide und Partikel immer weiter verschärft. Mit diesem delegierten Rechtsakt wird dies nun auch für die Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen der Klasse L geschehen.

Aus diesen Gründen werden in dem delegierten Rechtsakt über die Leistungsanforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit der Fahrzeuge detaillierte technische Vorschriften und Prüfverfahren unter Bezugnahme auf den Mitentscheidungsrechtsakt, d. h. die Verordnung (EU) Nr. 168/2013, festgelegt, um dazu beizutragen, die Ziele der EU im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit und die Festlegung harmonisierter, einheitlicher Regeln für Fahrzeughersteller und andere Interessenträger zur Bestimmung der Leistung der Antriebseinheit von Fahrzeugen der Klasse L zu erreichen.

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

(a) Anhörung interessierter Kreise

Die Europäische Kommission hat eine öffentliche Konsultation eingeleitet, um die Stellungnahmen interessierter Kreise zu ihren Vorschlägen für neue Rechtsvorschriften hinsichtlich der Genehmigung von Fahrzeugen der Klasse L einzuholen. Im Konsultationspapier waren Hintergrundinformationen enthalten und es wurden darin Stellungnahmen zu den Vorschlägen erbeten.

Die Zielgruppen der Konsultation waren die am meisten betroffenen Akteure, d. h. Typgenehmigungsbehörden, Hersteller, Lieferanten und Verbraucher. Sie wurde auf einer für diesen Zweck eingerichteten Website auf Englisch, Französisch und Deutsch veröffentlicht.

² ABl. L 226 vom 18.8.1997, S. 1.

³ ABl. L 52 vom 8.3.1995, S. 1.

Die Kommission hat den Eingang aller Antworten bezüglich der Konsultation bestätigt, und diese sind veröffentlicht worden.

(b) Konsultationsmethoden, wichtigste angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Die Kommission hat die Interessengruppen mehrfach konsultiert:

Die öffentliche Konsultation, in der mögliche kontroverse Aspekte des Vorschlags zur Mitentscheidung behandelt wurden, fand im Internet im Zeitraum vom 22. Dezember 2008 bis zum 27. Februar 2009 statt. Es gingen Reaktionen aus den Mitgliedstaaten, aus der Hersteller- und Zulieferindustrie, von Verkehrsverbänden, Verbraucherorganisationen, sonstigen nichtstaatlichen Organisationen und von Privatpersonen ein.

Der Inhalt des Entwurfs für einen Vorschlag zur Mitentscheidung und des delegierten Rechtsakts wurde auf mehreren Sitzungen der für Fahrzeuge der Klasse L zuständigen Arbeitsgruppe der Europäischen Kommission (MCWG) erörtert.

Des Weiteren wurde einzelnen Interessenträgern im Rahmen zahlreicher bilateraler Sitzungen die Möglichkeit gegeben, ihre Standpunkte offen zu vertreten.

(c) Folgenabschätzung

Für jeden einzelnen der Hauptaspekte des Mitentscheidungsrechtsakts einschließlich für Teile dieses delegierten Rechtsakts wurden die möglichen Vor- und Nachteile der verschiedenen Optionen in wirtschaftlicher, ökologischer, sicherheitstechnischer und gesellschaftlicher Hinsicht qualitativ und quantitativ bewertet. Daraufhin wurden die Optionen verglichen und es wurde eine bevorzugte Option oder eine logische Kombination von zwei Optionen ermittelt und beschrieben. Diese bevorzugten Optionen bilden die Grundlage des Mitentscheidungsrechtsakts und seiner delegierten Rechtsakte.

Jedoch wurden viele detaillierte technische Aspekte dieses delegierten Rechtsakts über die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit aus den aufgehobenen, in Artikel 81 des Mitentscheidungsrechtsakts erwähnten Richtlinien übernommen, und für diese wurde eine Folgenabschätzung als unnötig erachtet.

Der Entwurf des Folgenabschätzungsberichts wurde vom Ausschuss für Folgenabschätzung geprüft, und die Verbesserungsempfehlungen wurden so weit wie möglich berücksichtigt. Die Stellungnahme des Ausschusses zum Bericht wurde zusammen mit dem Vorschlag zur Mitentscheidung, dem Abschlussbericht und dessen Zusammenfassung veröffentlicht.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

(a) Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für diesen delegierten Rechtsakt ist die Verordnung Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen⁴.

⁴ ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52.

(b) Wahl des Instruments

Eine Verordnung wird für angemessen erachtet, weil sie zum einen verbindlich ist und zum anderen nicht in nationales Recht umgesetzt werden muss.

Der delegierte Rechtsakt folgt dem „Mehrstufenkonzept“, das ursprünglich auf Verlangen des Europäischen Parlaments eingeführt und bei anderen Rechtsakten im Bereich der EU-Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen angewandt wurde. Nach diesem Konzept erfolgt die Rechtsetzung in drei Schritten:

- Die grundlegenden Bestimmungen und der Anwendungsbereich werden vom Europäischen Parlament und vom Rat im Zuge des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens in einer Verordnung festgelegt, die auf Artikel 114 AEUV basiert;
- die technischen Spezifikationen, die mit diesen grundlegenden Bestimmungen in Verbindung stehen, werden in drei delegierten Rechtsakten (Artikel 290) erlassen:
 - (a) einer Verordnung mit Anforderungen für die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit und verwandte Fragen in Bezug auf:
 - 1) Anforderungen für die Prüfung Typ I: Auspuffemissionen nach Kaltstart,
 - 2) Anforderungen für die Prüfung Typ II: Auspuffemissionen bei (erhöhter) Leerlaufdrehzahl/bei freier Beschleunigung,
 - 3) Anforderungen für die Prüfung Typ III: Gasemissionen aus dem Kurbelgehäuse,
 - 4) Anforderungen für die Prüfung Typ IV: Verdunstungsemissionen,
 - 5) Anforderungen für die Prüfung Typ V: Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen,
 - 6) Anforderungen für die Prüfung Typ VII: Energieeffizienz im Hinblick auf die CO₂-Emissionen, den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch und die elektrische Reichweite,
 - 7) Anforderungen für die Prüfung Typ VIII: Prüfung des On-Board-Diagnosesystems (OBD-System) im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit,
 - 8) Anforderungen für die Prüfung Typ IX: Geräuschpegel,
 - 9) Prüfverfahren und technische Anforderungen für die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs, das maximale Drehmoment und die maximale Nenn-Dauerleistung oder Dauernutzleistung,
 - 10) Definition der Fahrzeug-Antriebsfamilie und
 - 11) Änderung von Anhang V Teil A der Verordnung (EU) Nr. 168/2013.
 - (b) Einer Verordnung mit Anforderungen für die funktionale Sicherheit der Fahrzeuge und

- (c) einer Verordnung mit Anforderungen für die Fahrzeugauslegung;
- in einem Durchführungsrechtsakt (Artikel 291 AEUV) werden Verwaltungsvorschriften zum Beschreibungsbogen, zu den Definitionen des Typgenehmigungsbogens, zur Übereinstimmungsbescheinigung und damit zusammenhängenden Anforderungen an die Übereinstimmung der Produktion usw. festgelegt.

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

vom 16.12.2013

zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit sowie zur Änderung ihres Anhangs V

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION -

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen⁵, insbesondere auf die Artikel 18 Absatz 3, Artikel 23 Absatz 12, Artikel 24 Absatz 3 und Artikel 74,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Begriff „Fahrzeuge der Klasse L“ erfasst ein breites Spektrum leichter Fahrzeugtypen mit zwei, drei oder vier Rädern, z. B. Fahrräder mit Antriebssystem, zwei- und dreirädrige Kleinkrafträder, zwei- und dreirädrige Krafträder und Krafträder mit Beiwagen sowie leichte vierrädrige Fahrzeuge z. B. Straßen-Quads, Gelände-Quads und Vierradmobile.
- (2) In der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 ist die Möglichkeit der Anwendung von Regelungen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) für die EU-Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung vorgesehen. Gemäß dieser Verordnung werden Typgenehmigungen im Einklang mit UNECE-Regelungen, die verbindlich gelten, als EU-Typgenehmigungen angesehen.
- (3) Die verbindliche Anwendung von UNECE-Regelungen trägt zur Vermeidung von Doppelarbeit nicht nur hinsichtlich der technischen Anforderungen, sondern auch hinsichtlich der Zertifizierungs- und Verwaltungsverfahren bei. Außerdem könnten Typgenehmigungen, die unmittelbar auf international vereinbarten Standards basieren, den Zugang zu den Märkten von Drittstaaten verbessern, insbesondere derjenigen, die Vertragspartei des Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von

⁵ ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52.

Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden („Geändertes Abkommen von 1958“) sind, dem die Union mit dem Beschluss 97/836/EG⁶ des Rates beigetreten ist, und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie stärken. Die bislang verfügbaren UNECE-Regelungen sind jedoch, sofern überhaupt vorhanden, veraltet und werden daher überarbeitet und an den technischen Fortschritt angepasst.

- (4) Die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 sieht daher die Aufhebung mehrerer Richtlinien über die Genehmigung von Fahrzeugen der Kategorie L sowie von ihren Systemen und Bauteilen und von dafür bestimmten selbständigen technischen Einheiten auf dem Gebiet der Anforderungen an Umweltverträglichkeit und Leistung der Antriebseinheit vor. Diese Richtlinien sollten für die EU-Typgenehmigung zunächst durch die Bestimmungen dieser Verordnung ersetzt werden. Langfristig werden nach Abschluss des Überarbeitungsverfahrens auf VN-Ebene entsprechende UNECE-Regelungen zur Verfügung stehen, so dass dann die Bestimmungen dieser Verordnung durch Verweise auf die genannten UNECE-Regelungen ersetzt werden können.
- (5) Insbesondere wurde die UNECE-Regelung Nr. 41 über die Geräusentwicklung von Krafträdern der Klassen L3e und L4e im Jahr 2011 an den technischen Fortschritt angepasst. Die UNECE-Regelung Nr. 41 sollte daher für die Rechtsvorschriften der EU zur Typgenehmigung verbindlich gelten und Anhang III von Kapitel 9 der Richtlinie 97/24/EG⁷ ersetzen, damit Krafträder nur noch einen Satz von Geräuschanforderungen für Kraft erfüllen müssen, welche von den Vertragsparteien des Geänderten Abkommens von 1958 weltweit anerkannt sind. Die UNECE-Regelung Nr. 85 über die Messung der Nutzleistung von Elektromotoren sollte aus demselben Grund, nämlich um die gegenseitige Anerkennung durch die Vertragsparteien des Geänderten Übereinkommens von 1958 zu erreichen, auf dem Gebiet der Anforderungen an die Leistung der Antriebseinheit bei Elektromotoren verbindlich werden.
- (6) Die Umweltnormen Euro 4 und Euro 5 gehören zu den Maßnahmen, mit denen die Emissionen von Partikeln und Ozonvorläuferstoffen wie Stickstoffoxiden und Kohlenwasserstoffen verringert werden sollen. Eine erhebliche Verringerung der Kohlenwasserstoffemissionen von Fahrzeugen der Klasse L ist notwendig, um die Luftqualität zu verbessern und Auspuffanlagen, die als System typgenehmigt werden, in Einklang mit den Luftverschmutzungsgrenzwerten zu bringen; dies würde, über die direkte Reduzierung der bei diesen Fahrzeugen unverhältnismäßig hohen Auspuff- und Verdunstungsemissionen von Kohlenwasserstoffen hinaus, dazu beitragen, die Emissionen flüchtiger Partikel und möglicherweise auch den Smog in städtischen Gebieten einzudämmen.
- (7) Eine der Maßnahmen gegen übermäßige Kohlenwasserstoffemissionen von Fahrzeugen der Klasse L besteht in der Begrenzung der Verdunstungsemissionen auf die in Anhang VI Teil C der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 festgelegten Massewerte für

⁶ Beschluss 97/836/EG des Rates vom 27. November 1997 über den Beitritt der Europäischen Gemeinschaft zu dem Übereinkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen über die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Vorschriften erteilt wurden („Geändertes Übereinkommen von 1958“) (ABl. L 346 vom 17.12.1997, S. 78).

⁷ ABl. L 226 vom 18.8.1997, S. 1.

Kohlenwasserstoffe. Zu diesem Zweck muss bei der Typgenehmigung eine Prüfung Typ IV durchgeführt werden, um die Verdunstungsemissionen des Fahrzeugs zu messen. Für die Prüfung Typ IV in einer gasdichten Klimakammer zur Bestimmung der Verdunstungsemissionen (SHED-Prüfung) ist entweder ein schnellgealterter Aktivkohlebehälter anzubringen, oder es ist, bei Anbau eines gebrauchten Behälters, ein additiver Verschlechterungsfaktor anzuwenden. In der in Artikel 23 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erwähnten Umweltverträglichkeitsstudie wird untersucht werden, ob die Beibehaltung dieses Verschlechterungsfaktors eine kostengünstige Alternative zur Anbringung eines repräsentativen schnellgealterten Aktivkohlebehälters darstellt. Sollte die Studie ergeben, dass diese Methode nicht kostengünstig ist, folgt zu gegebener Zeit ein Vorschlag zur Streichung dieser Alternative; dieser sollte nach Inkrafttreten der Stufe Euro 5 gültig werden.

- (8) Um zu verhindern, dass technische Handelshemmnisse zwischen den Mitgliedstaaten entstehen, und sicherzustellen, dass Verbraucher und Nutzer objektiv und genau informiert werden, ist eine standardisierte Methode zur Messung der Energieeffizienz (Kraftstoff- oder Energieverbrauch, Kohlendioxidemissionen sowie elektrische Reichweite) der Fahrzeuge erforderlich.
- (9) Die Methoden zur Messung der Leistung der Antriebseinheit einschließlich der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit, des maximalen Drehmoments und der maximalen Dauer-Gesamtleistung von Fahrzeugen der Klasse L können sich von einem Mitgliedstaat zum anderen unterscheiden und somit den Handel innerhalb der Union hemmen. Daher sind harmonisierte Anforderungen an die Methoden zur Messung der Leistung der Antriebseinheit von Fahrzeugen der Klasse L erforderlich, damit Genehmigungen von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten für sämtliche Typen derartiger Fahrzeuge gelten können.
- (10) Die Anforderungen an die funktionale Sicherheit und die Umweltverträglichkeit erfordern bei bestimmten Fahrzeugtypen der Klasse L eine Beschränkung unbefugter Eingriffe. Damit die Instandhaltung und Wartung des Fahrzeugs durch den Fahrzeughalter nicht behindert wird, sind diese Beschränkungen strikt auf unbefugte Eingriffe zu begrenzen, die die Leistung des Fahrzeugs im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit und die Antriebseinheit sowie seine funktionale Sicherheit erheblich verändern. Da schädliche unbefugte Eingriffe in den Antriebsstrang des Fahrzeugs sowohl seine Umweltverträglichkeit als auch seine funktionale Sicherheit beeinträchtigen, sollten die ausführlichen Vorschriften dieser Verordnung zur Leistung der Antriebseinheit und zur Schalldämpfung auch als Grundlage für die Durchsetzung von Maßnahmen zur Verhinderung unbefugter Eingriffe dienen.
- (11) In Anhang V Teil A der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 werden die 8 Prüfungstypen aufgeführt, mit denen die Umweltverträglichkeit der zu genehmigenden Fahrzeuge der Klasse L bewertet werden kann. Es empfiehlt sich, im vorliegenden delegierten Rechtsakt ausführliche Prüfvorschriften festzulegen und Anhang V Teil A der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 dahingehend zu ändern, dass die vom Europäischen Parlament und dem Rat vereinbarten Prüfgrenzwerte mit den in dieser Verordnung festgelegten ausführlichen Prüfverfahren und technischen Anforderungen verknüpft werden. Durch die Änderungen gemäß Anhang XII dieser Verordnung sollte in Anhang V Teil A der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 ein Verweis auf die in dieser Verordnung festgelegten ausführlichen Prüfverfahren und Anforderungen eingefügt werden.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I GEGENSTAND UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1 Gegenstand

Diese Verordnung enthält die detaillierten technischen Anforderungen und Prüfverfahren hinsichtlich der Umweltverträglichkeit und der Leistung der Antriebseinheit für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klasse L und der für solche Fahrzeuge bestimmten Systeme, Bauteile und selbständigen technischen Einheiten in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 sowie eine Liste von UNECE-Regelungen und dazugehörigen Änderungen.

Artikel 2 Begriffsbestimmungen

Es gelten die Begriffsbestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 168/2013. Darüber hinaus bezeichnet der Ausdruck

- (1) „WMTC, Phase 1“ Phase 1 des World harmonised Motorcycle Test Cycle (weltweit einheitlicher Prüfzyklus für Krafträder) gemäß der globalen technischen Regelung Nr. 2⁸ der UNECE, der seit 2006 alternativ zum europäischen Fahrzyklus als Zyklus für die Emissionsprüfung Typ I für Kraftradtypen der Klasse L3e eingesetzt wird;
- (2) „WMTC, Phase 2“ Phase 2 des *World harmonised Motorcycle Test Cycle* gemäß der geänderten globalen technischen Regelung Nr. 2 der UNECE⁹, der bei der Genehmigung von Euro-4-kompatiblen Fahrzeugen der (Unter-)Klassen L3e, L4e, L5e-A und L7e-A als obligatorischer Zyklus der Emissionsprüfung Typ I dient;
- (3) „WMTC Phase 3“ den überarbeiteten WMTC gemäß Anhang VI Teil A der Verordnung (EU) Nr. 168/2013, der mit dem *World harmonised Motorcycle Test Cycle* gemäß der geänderten globalen technischen Regelung Nr. 2¹⁰ der UNECE identisch ist, speziell für Fahrzeuge mit geringer bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit angepasst wurde und als obligatorischer Zyklus der Emissionsprüfung Typ I bei der Genehmigung von Euro-5-kompatiblen Fahrzeugen der Klasse L zum Einsatz kommt;

⁸ „Messverfahren für zweirädrige Krafträder mit Fremd- oder Selbstzündungsmotor hinsichtlich der Emissionen gasförmiger Schadstoffe, der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs (VN-Dokument ECE/TRANS/180/Add2e vom 30. August 2005)“ einschließlich Änderung 1 (UNECE-Dokument ECE/TRANS/180a2a1e vom 29. Januar 2008).

⁹ Die Phase 2 des WMTC ist gleich der Phase 1, geändert durch die Berichtigung 2 zur Ergänzung 2 (ECE/TRANS/180a2c2e vom 9. September 2009) und die Berichtigung 1 zur Änderung 1 (ECE/TRANS/180a2a1c1e vom 9. September 2009).

¹⁰ Darüber hinaus werden die Berichtigungen und Änderungen, die in der in Artikel 23 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Umweltverträglichkeitsstudie aufgeführt sind, sowie solche, die von der UNECE WP29 vorgeschlagen und angenommen werden, als ständige Verbesserung des weltweit einheitlichen Prüfzyklus für Fahrzeuge der Klasse-L berücksichtigt.

- (4) „bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit“ die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs, ermittelt gemäß Artikel 15 der vorliegenden Verordnung;
- (5) „Abgasemissionen“ Emissionen von gasförmigen Schadstoffen und Partikeln aus dem Auspuff;
- (6) „Partikelfilter“ eine in die Auspuffanlage eines Fahrzeugs eingebaute Filtervorrichtung zur Verringerung der Partikel im Abgasstrom;
- (7) „ordnungsgemäß gewartet und genutzt“ die Tatsache, dass ein Fahrzeug die auf einen guten Wartungsstand und eine normale Nutzung gemäß den Empfehlungen des Fahrzeugherstellers bezogenen Kriterien für seine Annahme als Prüffahrzeug erfüllt;
- (8) „vorgeschriebener Kraftstoff“ für einen Motor die für den betreffenden Motor gewöhnlich verwendete Art von Kraftstoff:
 - (a) Ottokraftstoff (E5),
 - (b) Flüssiggas (LPG),
 - (c) Erdgas/Biomethan,
 - (d) entweder Ottokraftstoff (E5) oder Flüssiggas,
 - (e) entweder Ottokraftstoff (E5) oder Erdgas/Biomethan,
 - (f) Diesel (B5),
 - (g) Gemisch aus Ethanol (E85) und Ottokraftstoff (E5) (Flexfuel),
 - (h) Gemisch aus Biodiesel und Diesel (B5) (Flexfuel),
 - (i) Wasserstoff (H₂) oder Gemisch (Wasserstoff-Erdgas, H₂NG) aus Erdgas/Biomethan und Wasserstoff,
 - (j) entweder Ottokraftstoff (E5) oder Wasserstoff (Zweistoffbetrieb);
- (9) „Typgenehmigung eines Fahrzeugs im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit“ die Genehmigung eines Fahrzeugtyps, einer Variante oder einer Version hinsichtlich der folgenden Bedingungen:
 - (a) Erfüllung der Bestimmungen von Anhang V Teile A und B der Verordnung (EU) Nr. 168/2013,
 - (b) Zugehörigkeit zur selben Antriebsfamilie nach den Kriterien des Anhangs XI;
- (10) „Fahrzeugtyp hinsichtlich der Umweltverträglichkeit“ eine Gruppe von Fahrzeugen der Klasse L, die sich in folgenden Punkten nicht voneinander unterscheiden:
 - a) der äquivalenten, in Abhängigkeit von der Bezugsmasse gemäß Anhang II Anlagen 5, 7 oder 8 ermittelten Schwungmasse,

- b) den Antriebsmerkmalen nach Anhang XI zur Antriebsfamilie;
- (11) „System mit periodischer Regenerierung“ eine emissionsmindernde Einrichtung, z. B. einen Katalysator, einen Partikelfilter oder eine sonstige emissionsmindernde Einrichtung, bei der nach weniger als 4000 km bei normalem Fahrzeugbetrieb ein periodischer Regenerierungsvorgang erforderlich ist;
- (12) „mit alternativem Kraftstoff betriebenes Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das für den Betrieb mit mindestens einem Kraftstofftyp, der entweder bei atmosphärischer Temperatur und atmosphärischem Druck gasförmig ist oder im Wesentlichen nicht aus Mineralöl gewonnen wird, ausgelegt ist;
- (13) „Flexfuel-H₂NG-Fahrzeug“ ein Flexfuel-Fahrzeug, das für den Betrieb mit verschiedenen Gemischen aus Wasserstoff und Erdgas oder Biomethan ausgelegt ist;
- (14) „Stammfahrzeug“ ein Fahrzeug, das repräsentativ für eine Antriebsfamilie nach Anhang XI ist;
- (15) „Typ der emissionsmindernden Einrichtung“ eine Kategorie von emissionsmindernden Einrichtungen, die der Verringerung der Schadstoffemissionen dienen und sich in ihren wesentlichen Merkmalen in Bezug auf ökologische Leistung und Bauart nicht voneinander unterscheiden;
- (16) „Katalysator“ eine emissionsmindernde Einrichtung, die giftige Nebenprodukte von Verbrennungsprozessen im Abgas eines Motors durch die katalysierte chemische Reaktion in weniger toxische Stoffe umwandelt;
- (17) „Katalysatortyp“ eine Kategorie von Katalysatoren, die sich in folgenden Punkten nicht voneinander unterscheiden:
- a) Zahl der beschichteten Trägerkörper, Struktur und Werkstoff,
 - b) Art der katalytischen Wirkung (Oxidations-, Dreiwegekatalysator oder eine katalytische Wirkung anderer Art),
 - 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,
 - i) ins Auspuffsystem eines Fahrzeugs integrierter nicht abtrennbarer Auspuffkrümmer, Katalysator und Schalldämpfer oder abtrennbare und auswechselbare Einheiten des Auspuffsystems;

- (18) „Bezugsmasse“ die Masse des Fahrzeugs der Klasse L in fahrbereitem Zustand gemäß Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 zuzüglich der Masse des Fahrers (75 kg) und gegebenenfalls der Masse der Antriebsbatterie;
- (19) „Kraftübertragungsstrang“ den Teil des Antriebsstrangs unterhalb des Ausgangs des oder der Antriebseinheiten, zu dem, falls vorhanden, die Kupplungen mit Drehmomentwandler, das Getriebe und seine Steuerung, ein Wellen-, Riemen- oder Kettenantrieb, die Differentiale, der Endantrieb und der Reifen des Antriebsrads (Radius) gehören;
- (20) „Start-Stopp-System“ das automatische Ausschalten und Starten des Motors, um durch Verringerung des Leerlaufbetriebs Kraftstoffverbrauch sowie Schadstoff- und CO₂-Emissionen zu senken;
- (21) „Software des Antriebsstrangs“ einen Satz von Algorithmen zum Betrieb der Datenverarbeitung der Steuergeräte des Antriebsstrangs, des Antriebs oder des Kraftübertragungsstrangs, der eine geordnete Folge von Befehlen zur Änderung des Zustandes der Steuergeräte enthält;
- (22) „Kalibrierung des Antriebsstrangs“ die Anwendung eines spezifischen Satzes von Kennfelddaten und Parameter, die von der Software des Steuergerätes zur Feinabstimmung der Steuerung des Antriebsstrangs, der Antriebseinheit(en) oder der Kraftübertragungsstrangeinheit(en) des Fahrzeugs genutzt werden;
- (23) „Steuergerät des Antriebsstrangs“ ein kombiniertes Steuergerät für Verbrennungsmotoren, elektrische Fahrmotoren oder Systeme der Kraftübertragungsstrangeinheit wie das Getriebe oder die Kupplung;
- (24) „Motorsteuergerät“ den Bordrechner, der den Motor oder die Motoren des Fahrzeugs zum Teil oder vollständig steuert;
- (25) „Steuergerät des Kraftübertragungsstrangs“ den Bordrechner, der den Kraftübertragungsstrang des Fahrzeugs zum Teil oder vollständig steuert;
- (26) „Sensor“ ein Gerät, das eine physikalische Größe oder einen physikalischen Zustand misst und in ein elektrisches Signal umwandelt, welches als Eingabe in ein Steuergerät dient;
- (27) „Aktuator“ ein Gerät, das das Ausgangssignal einer Steuereinheit zur Steuerung des Antriebsstrangs, des Motors/der Motoren oder des Kraftübertragungsstrangs in Bewegung, Wärme oder einen sonstigen physikalischen Zustand umwandelt;
- (28) „Vergaser“ eine Vorrichtung, die Kraftstoff und Luft so mischt, dass die Mischung in einem Verbrennungsmotor verbrannt werden kann;
- (29) „Überströmkanal“ eine Verbindung zwischen Kurbelgehäuse und Brennraum eines Zweitaktmotors, durch die das frische Luft-Kraftstoff-Schmieröl-Gemisch in den Brennraum gelangt;
- (30) „Ansaugsystem“ ein System aus Bauteilen, die dafür sorgen, dass Frischluft oder frisches Luft-Kraftstoff-Gemisch in den Motor gelangt; hierzu gehören, falls vorhanden,

Luftfilter, Ansaugrohre, Resonator(en), Drosselklappengehäuse und Ansaugkrümmer eines Motor;

- (31) „Turbolader“ einen von einer Abgasturbine angetriebenen Kreiselerdichter, der die dem Verbrennungsmotor zugeführte Luftmenge und damit die Leistung der Antriebseinheit steigert;
- (32) „Ladeluftgebläse“ einen Ansaugluftkompressor, der zur Aufladung eines Verbrennungsmotors und damit zur Steigerung der Leistung der Antriebseinheit dient;
- (33) „Brennstoffzelle“ eine Vorrichtung zur Umwandlung chemischer Energie aus Wasserstoff in elektrische Energie für den Antrieb des Fahrzeugs;
- (34) „Kurbelgehäuse“ die Räume, die innerhalb oder außerhalb eines Motors liegen können und durch innere oder äußere Leitungen, durch die Gase und Dämpfe entweichen können, mit dem Ölsumpf verbunden sind;
- (35) „Durchlässigkeitsprüfung“ die Prüfung der Verluste durch die Wand des nichtmetallischen Kraftstoffspeicherbehälters und die Vorkonditionierung der nichtmetallischen Kraftstoffspeicherbehälter vor der Kraftstoffspeicherprüfung gemäß Anhang II Teil C Nummer 8 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013;
- (36) „Durchlässigkeit“ die Verluste durch die Wände der Kraftstoffspeicherbehälter und -fördersysteme, die allgemein durch Ermittlung des Gewichtsverlusts geprüft werden;
- (37) „Verdunstung“ die Atmungsverluste, die aus dem Kraftstoffspeicherbehälter, dem Kraftstoffförderungs-system oder sonstigen Quellen in die Atmosphäre entweichen;
- (38) „Zurücklegen der Fahrtstrecke“ das Zurücklegen einer vorgegebenen Strecke durch ein repräsentatives Prüffahrzeug oder eine Flotte repräsentativer Prüffahrzeuge gemäß Artikel 23 Absatz 3 Buchstabe a oder b der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 in Übereinstimmung mit den Prüfvorschriften in Anhang VI der vorliegenden Verordnung;
- (39) „Elektroantrieb“ ein System, das aus einem oder mehreren elektrischen Energiespeichern (z. B. Batterien, elektromechanische Schwungräder, Superkondensatoren oder sonstigen Vorrichtungen), 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;
- (40) „elektrische Reichweite“ die Strecke, die Fahrzeuge, die mit einem reinen Elektroantrieb oder einem extern aufladbaren Hybrid-Elektroantrieb betrieben werden, mit einer voll aufgeladenen Batterie (oder einem anderen elektrischen Energiespeicher) im Elektrobetrieb zurücklegen können, gemessen nach dem Verfahren von Anhang VII Anlage 3 Nummer 3;
- (41) „Gesamtreichweite“ die nach dem in Anhang VII Anlage 3 Nummer 3 beschriebenen Verfahren gemessene gesamte Strecke, die bei vollständigen kombinierten Fahrzyklen zurückgelegt wird, bis die durch die externe Aufladung der Batterie (oder eines anderen elektrischen Energiespeichers) zugeführte Energie verbraucht ist;

- (42) „höchste Dreißig-Minuten-Geschwindigkeit“ eines Fahrzeugs die maximal erreichbare 30 Minuten lang gemessene Geschwindigkeit des Fahrzeugs als Ergebnis der Dreißig-Minuten-Leistung nach der UNECE-Regelung Nr. 85;
- (43) „Typgenehmigung im Hinblick auf die Leistung der Antriebseinheit“ die Genehmigung eines Fahrzeugtyps, einer Variante oder einer Version hinsichtlich der folgenden Bedingungen im Zusammenhang mit der Leistung der Antriebseinheiten:
- (a) der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit(en),
 - (b) des maximalen Nenn-Dauerdrehmoments oder des maximalen Nutzdrehmoments,
 - (c) der maximalen Nenn-Dauerleistung oder der maximalen Nutzleistung,
 - (d) des maximalen Gesamtdrehmoments und der maximalen Gesamtleistung bei einer Hybridanwendung;
- (44) „Antriebstyp“ Antriebseinheiten, deren Eigenschaften sich hinsichtlich der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit, der maximalen Nutzleistung, der maximalen Nenn-Dauerleistung und des maximalen Drehmoments nicht wesentlich unterscheiden;
- (45) „Nutzleistung“ die Leistung, die auf einem Prüfstand am Ende der Kurbelwelle oder an dem entsprechenden Bauteil der Antriebseinheit bei den vom Hersteller bei der Typgenehmigung gemessenen Drehzahlen abgegeben wird, wobei die in Anhang X Anlage 2.1 Tabelle Anl 2.1-1 oder in Anhang X Anlage 2.2 Tabelle Anl 2.2-1 aufgeführten Hilfseinrichtungen angebaut sind und der Wirkungsgrad des Getriebes berücksichtigt wird, wenn die Nutzleistung nur mit angebautem Getriebe gemessen werden kann;
- (46) „maximale Nutzleistung“ die bei Volllast abgegebene maximale Nutzleistung von Antriebseinheiten, die einen oder mehrere Verbrennungsmotoren umfassen;
- (47) „maximales Drehmoment“ den höchsten unter Volllast des Motors gemessenen Drehmomentwert;
- (48) „Hilfseinrichtungen“ alle in Anhang X Anlage 2.1 Tabelle Anl 2.1-1 oder Anhang X Anlage 2.2 Tabelle Anl 2.2-1 aufgeführten Geräte und Einrichtungen.

KAPITEL II

VERPFLICHTUNGEN DES HERSTELLERS IN BEZUG AUF DIE UMWELTVERTRÄGLICHKEIT VON FAHRZEUGEN

Artikel 3

Einbau- und Nachweisanforderungen im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen der Klasse L

1. Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten mit Einfluss auf die Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen der Klasse L, mit denen diese von den Herstellern ausgerüstet werden, müssen so ausgelegt, gefertigt und montiert sein, dass

sie, sofern das Fahrzeug normal betrieben und nach den Vorschriften des Herstellers gewartet wird, die Erfüllung der ausführlichen technischen Anforderungen und Prüfverfahren dieser Verordnung ermöglichen.

2. Der Hersteller muss der Genehmigungsbehörde durch physische Prüfung nachweisen, dass die in der Union auf dem Markt bereitgestellten, zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeuge der Klasse L den ausführlichen technischen Anforderungen und Prüfverfahren im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeit solcher Fahrzeuge gemäß Artikel 5 bis 15 entsprechen.
3. Ändert der Hersteller nach Inverkehrbringen des im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit genehmigten Fahrzeugtyps die Merkmale des emissionsmindernden Systems oder die Leistung eines emissionsrelevanten Bauteils, hat er dies der Genehmigungsbehörde unverzüglich zu melden. Der Hersteller muss der Genehmigungsbehörde beweisen, dass die geänderten Eigenschaften der emissionsmindernden Einrichtung oder des Bauteils bei der Umweltverträglichkeit zu keiner Verschlechterung der bei der Typgenehmigung nachgewiesenen Leistung führen.
4. Der Hersteller stellt sicher, dass Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände, die in der Union auf dem Markt bereitgestellt oder in Betrieb genommen werden, die ausführlichen technischen Anforderungen und Prüfverfahren im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge gemäß dieser Verordnung erfüllen. Genehmigte Fahrzeuge der Klasse L mit solchen Ersatzteilen oder Ausrüstungsgegenständen müssen dieselben Prüfanforderungen und Leistungsgrenzwerte einhalten wie Fahrzeuge, die mit Originalteilen oder originalen Ausrüstungsgegenständen ausgerüstet sind, und müssen mindestens die Haltbarkeitsanforderungen von Artikel 22 Absatz 2, Artikel 23 und Artikel 24 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erfüllen.
5. Der Hersteller hat dafür zu sorgen, dass die Typgenehmigungsverfahren zur Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion im Hinblick auf die ausführlichen Anforderungen an Umweltverträglichkeit und Leistung der Antriebseinheit gemäß Artikel 33 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und Anhang II Teil C Nummer 3 derselben Verordnung eingehalten werden.
6. Die Hersteller legen der Genehmigungsbehörde eine Beschreibung der Maßnahmen zur Verhinderung unbefugter Eingriffe am Steuerungssystem des Antriebsstrangs einschließlich der Rechner zur Kontrolle der Umweltverträglichkeit und der Leistung der Antriebseinheit gemäß Anhang II Teil C Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 vor.
7. Für hybride Anwendungen oder Anwendungen mit einem Start-Stopp-System muss der Hersteller das Fahrzeug mit einem „Wartungsmodus“ ausstatten, in dem für Prüfungen von Umweltverträglichkeit und Leistung der Antriebseinheit oder für Inspektionen ein ständiger Betrieb des Verbrennungsmotors möglich ist. Ist für diese Inspektion oder für die Durchführung der Prüfung ein spezielles Verfahren erforderlich, muss dieses im Wartungshandbuch (oder entsprechenden Unterlagen) beschrieben sein. Dieses spezielle Verfahren darf außer der mit dem Fahrzeug mitgelieferten Ausrüstung keine spezielle Ausrüstung erfordern.

Artikel 4
Anwendung von UNECE-Regelungen

1. Die in Anhang I dieser Verordnung aufgeführten UNECE-Regelungen und ihre Änderungen finden Anwendung auf die Typgenehmigung im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit.
2. Fahrzeuge, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 25 km/h nicht übersteigt, müssen alle einschlägigen Anforderungen der für Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h geltenden UNECE-Regelungen erfüllen.
3. Bezugnahmen auf die Fahrzeugklassen L1, L2, L3, L4, L5, L6 und L7 in den UNECE-Regelungen gelten jeweils als Bezugnahmen auf die Fahrzeugklassen L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e und L7e einschließlich aller Unterklassen gemäß der vorliegenden Verordnung.

Artikel 5
Technische Spezifikationen, Anforderungen und Prüfverfahren im Hinblick für die Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen der Klasse L

1. Die Prüfverfahren für Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit sind gemäß den in dieser Verordnung festgelegten Prüfvorschriften durchzuführen.
2. Die Prüfverfahren werden von der Genehmigungsbehörde oder unter ihrer Aufsicht durchgeführt; die Durchführung kann auch durch den technischen Dienst erfolgen, wenn dieser von der Genehmigungsbehörde dazu ermächtigt ist. Der Hersteller wählt ein repräsentatives Stammfahrzeug aus, um zur Zufriedenheit der Genehmigungsbehörde nachzuweisen, dass die Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge der Klasse L den Anforderungen genügt, wobei die Vorschriften von Anhang XI einzuhalten sind.
3. Die Messmethoden und Prüfungsergebnisse sind an die Genehmigungsbehörde zu melden, wobei das Format der Prüfberichte sich nach Artikel 32 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 168/201 richtet.
4. Die Typgenehmigung im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit ist, was die Prüfungen Typ I, II, III, IV, V, VII und VIII betrifft, auf andere Fahrzeugvarianten und -versionen sowie Antriebsarten und -familien auszuweiten, falls die in Anhang XI festgelegten Parameter der Fahrzeugversion, des Antriebs oder des Emissionsminderungssystems identisch sind oder innerhalb der im genannten Anhang vorgeschriebenen und angegeben Toleranzgrenzen liegen.
5. Hybride Anwendungen oder Anwendungen mit einem Start-Stopp-System sind, wenn dies im Prüfverfahren vorgeschrieben ist, mit laufendem Verbrennungsmotor zu prüfen.

Artikel 6

Anforderungen für die Prüfung Typ I: Auspuffemissionen nach Kaltstart

Die in Anhang V Teil A der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Verfahren und Anforderungen für die Prüfung der Auspuffemissionen nach Kaltstart im Rahmen der Prüfung Typ I sind gemäß Anhang II der vorliegenden Verordnung durchzuführen bzw. zu überprüfen.

Artikel 7

Anforderungen für die Prüfung Typ II: Auspuffemissionen bei (erhöhter) Leerlaufdrehzahl und bei freier Beschleunigung

Die in Anhang V Teil A der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Verfahren und Anforderungen für die Prüfung der Auspuffemissionen bei (erhöhter) Leerlaufdrehzahl und bei freier Beschleunigung im Rahmen der Prüfung Typ II sind gemäß Anhang III der vorliegenden Verordnung durchzuführen bzw. zu überprüfen.

Artikel 8

Anforderungen für die Prüfung Typ III: Emissionen aus dem Kurbelgehäuse

Die in Anhang V Teil A der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Verfahren und Anforderungen für die Prüfung der Emissionen aus dem Kurbelgehäuse im Rahmen der Prüfung Typ III sind gemäß Anhang IV der vorliegenden Verordnung durchzuführen bzw. zu überprüfen.

Artikel 9

Anforderungen für die Prüfung Typ IV: Verdunstungsemissionen

Die in Anhang V Teil A der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Verfahren und Anforderungen für die Prüfung der Verdunstungsemissionen im Rahmen der Prüfung Typ IV sind gemäß Anhang V der vorliegenden Verordnung durchzuführen bzw. zu überprüfen.

Artikel 10

Anforderungen für die Prüfung Typ V: Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen

Die in Anhang V Teil A der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Verfahren und Anforderungen für die Prüfung der Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen im Rahmen der Prüfung Typ V sind gemäß Anhang VI der vorliegenden Verordnung durchzuführen bzw. zu überprüfen.

Artikel 11

Anforderungen für die Prüfung Typ VII: CO₂-Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Verbrauch an elektrischer Energie oder elektrische Reichweite

Die in Anhang V Teil A der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Verfahren und Anforderungen für die Prüfung der Energieeffizienz im Hinblick auf die CO₂-

Emissionen, den Kraftstoffverbrauch, den Verbrauchs an elektrischer Energie und die elektrische Reichweite im Rahmen der Prüfung Typ VII sind gemäß Anhang VII der vorliegenden Verordnung durchzuführen bzw. zu überprüfen.

Artikel 12

Anforderungen für die Prüfung Typ VIII: Prüfung des On-Board-Diagnosesystems (OBD-System) im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit

Die in Anhang V Teil A der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Verfahren und Anforderungen für die Prüfung der Umweltaspekte des On-Board-Diagnosesystems (OBD) im Rahmen der Prüfung Typ VIII sind gemäß Anhang VIII der vorliegenden Verordnung durchzuführen bzw. zu überprüfen.

Artikel 13

Anforderungen für die Prüfung Typ IX: Geräuschpegel

Die in Anhang V Teil A der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Verfahren und Anforderungen für die Prüfung des Geräuschpegels im Rahmen der Prüfung Typ IX sind gemäß Anhang IX der vorliegenden Verordnung durchzuführen bzw. zu überprüfen.

KAPITEL III VERPFLICHTUNGEN DER HERSTELLER IN BEZUG AUF DIE ANTRIEBSLEISTUNG VON FAHRZEUGEN

Artikel 14

Allgemeine Verpflichtungen

1. Bevor ein Fahrzeug der Klasse L auf dem Markt bereitgestellt wird, muss der Hersteller der Genehmigungsbehörde die Leistung der Antriebseinheit des betreffenden Fahrzeugtyps der Klasse L entsprechend den in der vorliegenden Verordnung festgelegten Anforderungen nachweisen.
2. Bei der Bereitstellung eines Fahrzeugs der Klasse L auf dem Markt, bei seiner Zulassung oder vor seiner Inbetriebnahme muss der Hersteller sicherstellen, dass die Leistung der Antriebseinheit des betreffenden Fahrzeugtyps der Klasse L den in der Beschreibungsmappe nach Artikel 27 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 an die Genehmigungsbehörde gemeldeten Wert nicht übersteigt.
3. Die Leistung der Antriebseinheit eines Fahrzeugs mit einem System, einem Bauteil oder einer selbständigen technischen Einheit für den Austausch darf die eines Fahrzeugs, das mit dem originalen System oder Bauteil oder der originalen selbständigen technischen Einheit ausgerüstet ist, nicht übersteigen.

Artikel 15
Anforderungen an die Antriebsleistung

Die in Anhang II Teil A Nummer 2 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Verfahren und Anforderungen für die Prüfung der Leistung der Antriebseinheit sind gemäß Anhang X der vorliegenden Verordnung durchzuführen bzw. zu überprüfen.

KAPITEL IV
VERPFLICHTUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN

Artikel 16
Typgenehmigung von Fahrzeugen der Klasse L sowie deren Systemen, Bauteilen oder selbständigen technischen Einheiten

1. Es ist den nationalen Behörden nicht gestattet, aus Gründen der Umweltverträglichkeit die von einem Hersteller beantragte Typgenehmigung im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit oder die nationale Genehmigung für einen neuen Fahrzeugtyp zu verweigern oder die Bereitstellung auf dem Markt, Zulassung oder Inbetriebnahme eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbständigen technischen Einheit zu untersagen, wenn das betreffende Fahrzeug der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 sowie den ausführlichen Prüfungsanforderungen gemäß der vorliegenden Verordnung entspricht.
2. Ab den in Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 festgelegten Zeitpunkten müssen die nationalen Behörden bei Neufahrzeugen, die die Umweltverträglichkeitsanforderungen der Stufe Euro 4 gemäß Anhang VI Teil A Nummer 1, Teil B Nummer 1, Teil C Nummer 1 und Teil D sowie gemäß Anhang VIII der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 oder die Umweltverträglichkeitsanforderungen der Stufe Euro 5 gemäß Anhang VI Teil A Nummer 2, Teil B Nummer 2, Teil C Nummer 2 und Teil D sowie gemäß Anhang VII der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 nicht erfüllen, Übereinstimmungsbescheinigungen, die vorherige Umweltgrenzwerte enthalten, als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 43 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 betrachten und müssen die Bereitstellung solcher Fahrzeuge auf dem Markt, ihre Zulassung und ihre Inbetriebnahme aufgrund der Emissionen, des Kraftstoff- oder Energieverbrauchs, der geltenden Anforderungen an die funktionale Sicherheit oder die Bauart untersagen.
3. Bei der Anwendung von Artikel 77 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 ist das typgenehmigte Fahrzeug von den nationalen Behörden gemäß Anhang I der genannten Verordnung einzustufen.

Artikel 17
Typgenehmigung von emissionsmindernden Einrichtungen für den Austausch

1. Die nationalen Behörden untersagen die Bereitstellung neuer emissionsmindernder Einrichtungen für den Austausch auf dem Markt oder ihren Einbau in ein Fahrzeug, wenn diese für den Einbau in nach dieser Verordnung genehmigte Fahrzeuge bestimmt sind und nicht zu einem Typ gehören, für den im Hinblick auf Umweltverträglichkeit

und Leistung der Antriebseinheit eine Genehmigung in Übereinstimmung mit Artikel 23 Absatz 10 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und mit dieser Verordnung erteilt wurde.

2. Die nationalen Behörden können weiterhin EU-Typgenehmigungen nach Artikel 35 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 für emissionsmindernde Einrichtungen für den Austausch, welche zu einem von der Richtlinie 2002/24/EG erfassten Typ gehören, zu den ursprünglich geltenden Bedingungen erweitern. Die nationalen Behörden untersagen die Bereitstellung solcher emissionsmindernden Einrichtungen für den Austausch auf dem Markt oder ihren Einbau in ein Fahrzeug, es sei denn sie entsprechen einem Typ, für den eine einschlägige Genehmigung erteilt wurde.
3. Ein Typ einer emissionsmindernden Einrichtung für den Austausch, der zum Einbau in einen gemäß dieser Verordnung genehmigten Fahrzeugtyp bestimmt ist, ist gemäß Anhang II Anlage 10 und gemäß Anhang VI zu prüfen.
4. Originale emissionsmindernde Einrichtungen für den Austausch, die zu einem von dieser Verordnung erfassten Typ gehören und zum Einbau in ein Fahrzeug bestimmt sind, auf das sich das einschlägige Gesamtfahrzeug-Typgenehmigungsdokument bezieht, müssen die Prüfungsanforderungen in Anhang II Anlage 10 nicht erfüllen, wenn sie die Anforderungen von Nummer 4 der genannten Anlage erfüllen.

KAPITEL V

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 18

Änderung von Anhang V der Verordnung (EU) Nr. 168/2013

Anhang V Teil A der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 wird nach Maßgabe von Anhang XII geändert

Artikel 19

Inkrafttreten

1. Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
2. Sie gilt ab dem 1. Januar 2016.

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

Geschehen zu Brüssel am 16.12.2013

Für die Kommission
Der Präsident
José Manuel BARROSO