



Rat der
Europäischen Union

077661/EU XXV. GP
Eingelangt am 25/09/15

Brüssel, den 24. September 2015
(OR. en)

12353/15

ENV 586
ENT 199
MI 583

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Europäische Kommission
Eingangsdatum:	23. September 2015
Empfänger:	Generalsekretariat des Rates
Nr. Komm.dok.:	D040155/01
Betr.:	Verordnung (EU) .../... der Kommission vom XXX zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5/6)

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument D040155/01.

Anl.: D040155/01



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den **XXX**
D040155/01
[...](2015) **XXX** draft

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

vom **XXX**

**zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 hinsichtlich der Emissionen von
leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5/6)**

(Text von Bedeutung für den EWR)

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

vom XXX

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5/6)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 muss die Kommission die Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission² überprüfen und bei Bedarf so anpassen, dass sie den im praktischen Fahrbetrieb tatsächlich entstehenden Emissionen entsprechen.
- (2) Die Kommission hat hierzu auf der Grundlage eigener Forschungen und externer Informationen eine eingehende Analyse mit dem Ergebnis durchgeführt, dass die in der Betriebspraxis mit Fahrzeugen des Typs Euro 5/6 tatsächlich entstehenden Emissionen, insbesondere die NO_x-Emissionen von Dieselfahrzeugen, erheblich die Emissionen überschreiten, die im vorgeschriebenen Neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) gemessen werden.
- (3) Durch die Einführung und anschließende Überarbeitung von Euro-Normen wurden die Emissionsanforderungen für die Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge erheblich verschärft. Zwar erreichten die Fahrzeuge bei den limitierten Schadstoffen durchweg erhebliche Emissionsverminderungen, jedoch nicht bei den NO_x-Emissionen aus Dieselmotoren (insbesondere von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen). Daher sind Maßnahmen nötig, um diesen Missstand zu beenden. Maßnahmen zur

¹ ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1-16.

² Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1).

Verringerung der NO_x-Emissionen aus Dieselmotoren dürften auch zur Abnahme der gegenwärtig anhaltend hohen Konzentrationen von NO₂ in der Umgebungsluft beitragen, die einen engen Zusammenhang mit jenen Emissionen aufweisen und nicht nur eine erhebliche Gefährdung der menschlichen Gesundheit darstellen, sondern auch eine Herausforderung bei der Einhaltung der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³.

- (4) Die Kommission hat am Januar 2011 eine Arbeitsgruppe eingerichtet, in der alle Interessenträger an der Entwicklung eines Prüfverfahrens zur Messung der Emissionen im Praxisbetrieb (real driving emission – RDE) mitwirken, das ein realistischeres Bild von den im Fahrbetrieb auf der Straße gemessenen Emissionen vermittelt. Dazu wurde der in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 angeregte technische Weg beschritten, nämlich der Einsatz portabler Emissionsmesssysteme (PEMS) sowie das Regulierungskonzept verbindlicher Höchstwerte.
- (5) Damit sich die Hersteller allmählich an die RDE-Anforderungen anpassen können, sollten die betreffenden Prüfverfahren in zwei Schritten eingeführt werden, wie es im Rahmen von CARS 2020 mit dem Interessenträgern vereinbart worden war⁴: Während eines ersten Übergangszeitraums sollten die Prüfverfahren lediglich zu Überwachungszwecken eingesetzt werden, anschließend jedoch in Verbindung mit verbindlichen quantitativen RDE-Anforderungen für alle neuen Typgenehmigungen bzw. Fahrzeuge. Die endgültigen quantitativen RDE-Anforderungen werden in zwei aufeinanderfolgenden Schritten eingeführt.
- (6) Es sollten quantitative RDE-Anforderungen erlassen werden, um die Auspuffemissionen unter allen normalen Betriebsbedingungen auf die Grenzwerte der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zu begrenzen. Dabei sollten statistische und technische Ungenauigkeiten der Messverfahren berücksichtigt werden.
- (7) Eine einzelne RDE-Prüfung bei der anfänglichen Typgenehmigung kann das Spektrum der maßgeblichen Verkehrs- und Umweltbedingungen nicht vollständig erfassen. Für die zuverlässige Erfassung eines breitestmöglichen Spektrums solcher Bedingungen durch eine vorgeschriebene RDE-Prüfung sind daher Prüfungen im Betrieb von äußerster Wichtigkeit, denn sie sorgen für die Einhaltung der verbindlichen Anforderungen unter allen normalen Betriebsbedingungen.
- (8) Für Kleinserienhersteller stellt die Durchführung von PEMS-Prüfungen nach den geplanten Verfahrensregelungen unter Umständen eine erhebliche Belastung dar, die in keinem ausgewogenen Verhältnis zu den erwarteten Umweltvorteilen steht. Es ist daher angemessen, für diese Hersteller besondere Ausnahmen zuzulassen. Das Prüfverfahren zur Messung von Emissionen in der Betriebspraxis sollte bei Bedarf aktualisiert und verbessert werden, um beispielsweise Änderungen der Fahrzeugtechnik zu berücksichtigen. Zur Unterstützung des Überarbeitungsverfahrens sollten die im Übergangszeitraum gewonnenen Fahrzeug- und Emissionsdaten herangezogen werden.

³ Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1).

⁴ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen CARS 2020: Ein Aktionsplan für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Automobilindustrie in Europa (COM(2012) 0636 final).

- (9) Damit die Typgenehmigungsbehörden und Hersteller die zur Einhaltung der Anforderungen dieser Verordnung erforderlichen Verfahren einführen können, sollte sie vom 1. Januar 2016 an gelten.
- (10) Daher sollte die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 entsprechend geändert werden.
- (11) Die Maßnahmen dieser Verordnung stehen im Einklang mit der Stellungnahme des Technischen Ausschusses „Kraftfahrzeuge“ —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

- 1) In Artikel 2 werden die folgenden Nummern 41 und 42 angefügt:
- „41. „Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (real driving emissions – RDE)“
Emissionen eines Fahrzeugs bei normalen Betriebsbedingungen;
42. „portables Emissionsmesssystem“ (PEMS) eine transportable Emissionsmesseinrichtung, welche die in Anhang IIIA Anlage 1 aufgeführten Anforderungen erfüllt;“
- 2) Dem Artikel 3 wird folgender Absatz 10 angefügt:
- „10. Der Hersteller stellt sicher, dass die nach den Vorschriften des Anhangs IIIA dieser Verordnung bestimmten und während einer RDE-Prüfung nach diesem Anhang ausgestoßenen Emissionen eines Fahrzeugs, das nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 typgenehmigt worden ist, während seiner gesamten normalen Nutzungsdauer die in Anhang IIIA festgelegten Werte nicht überschreiten.
- Die Typgenehmigung nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 kann nur erteilt werden, wenn das Fahrzeug zu einer bestätigten PEMS-Prüfungsfamilie im Sinne von Anhang IIIA Anlage 7 ist, gehört.
- Bis zum Erlass bestimmter Werte für die Parameter $CF_{pollutant}$ in der Tabelle in Anhang IIIA Nummer 2.1 dieser Verordnung gelten folgende Bestimmungen:
- (a) Die Anforderungen von Anhang IIIA Nr. 2.1 dieser Verordnung gelten erst nach Erlass bestimmter Werte für die Parameter $CF_{pollutant}$ in der Tabelle von Anhang IIIA Nummer 2.1 dieser Verordnung.
- (b) Die übrigen Anforderungen des Anhang IIIA, insbesondere jene mit Bezug zu durchzuführenden RDE-Prüfungen sowie zu aufzuzeichnenden und bereitzustellenden Daten, gelten nur für neue Typgenehmigungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, die nach dem 20. Tag erteilt werden, der auf die Veröffentlichung des Anhangs IIIA im *Amtsblatt der Europäischen Union* folgt.

(c) Die Anforderungen des Anhangs IIIA gelten nicht für Typgenehmigungen, die Kleinserienherstellern im Sinne des Artikels 2 Absatz 32 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 erteilt werden.

(d) Werden die Anforderungen des Anhangs IIIA Anlagen 5 und 6 nur für eine der beiden der in diesen Anlagen beschriebenen Datenauswertungsmethoden erfüllt, sind folgende Verfahren zu befolgen:

i) eine zusätzliche RDE-Prüfung ist durchzuführen;

ii) werden jene Anforderungen abermals nur für eine Methode erfüllt, wird die Analyse der Vollständigkeit und Normalität für beide Methoden aufgezeichnet, und die in Anhang IIIA Nr. 9.3 geforderte Berechnung kann auf die Methode beschränkt werden, bei der die Anforderungen an Vollständigkeit und Normalität erfüllt sind.

Die Daten sowohl der RDE-Prüfungen als auch der Analyse der Vollständigkeit und Normalität werden aufgezeichnet und zur Untersuchung des Unterschieds der Ergebnisse der beiden Datenauswertungsmethoden bereitgestellt.

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

3) Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 4 erhält folgende Fassung:

„Die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 gelten als erfüllt, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) die Anforderungen des Artikels 3 Absatz 10 sind erfüllt;

b) die Anforderungen des Artikels 13 der vorliegenden Verordnung sind erfüllt;

c) bei Fahrzeugen mit einer Typgenehmigung entsprechend den Anforderungen der Euro-5-Emissionsgrenzwerte in Anhang I Tabelle 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wurde das Fahrzeug gemäß der UNECE-Regelung Nr. 83 Änderungsserie 06, der UNECE-Regelung Nr. 85, der UNECE-Regelung Nr. 101 Änderungsserie 01 und, im Fall von Selbstzündungsmotoren, gemäß der UNECE-Regelung Nr. 24 Teil III Änderungsserie 03 genehmigt;

d) für Fahrzeuge mit einer Typgenehmigung entsprechend den Anforderungen der Euro-6-Emissionsgrenzwerte in Anhang I Tabelle 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wurde das Fahrzeug gemäß der UNECE-Regelung Nr. 83 Änderungsserie 07, der UNECE-Regelung Nr. 85 und ihren Ergänzungen, der UNECE-Regelung Nr. 101 Revision 03 (einschließlich Änderungsserie 01 und ihrer Ergänzungen), und, im Fall von Selbstzündungsmotoren, gemäß der UNECE-Regelung Nr. 24 Teil III Änderungsserie 03 genehmigt.“

4) Anhang I Nummer 2.4.1 Tabelle I.2.4 wird wie folgt geändert:

a) unterhalb der Zeile, die mit den Worten „Partikelmasse und –zahl (Prüfung Typ 1)“ beginnt, werden folgende Zeilen eingefügt:

„

Gasförmige Schadstoffe, RDE (Prüfung Typ 1A)	Ja	Ja	Ja	Ja ⁽⁴⁾	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja	-	-
Partikelzahl, RDE (Prüfung Typ 1A) ⁽⁶⁾	Ja	-	-	-	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja (beide Kraftstoffe)	-	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja	-	-

„

b) folgende Erläuterung wird angefügt:

„

⁽⁶⁾ Die RDE-Prüfung der Partikelzahl wird nur auf Fahrzeuge angewendet, für die in Anhang I Tabelle 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 Euro-6-Emissionsgrenzwerte für die Partikelzahl (P) festgelegt sind.

“

- 5) Ein neuer Anhang IIIA wird nach Maßgabe des Anhangs dieser Verordnung eingefügt.

Artikel 2

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

Sie gilt ab dem 1. Januar 2016.

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

Brüssel, den

*Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude Juncker*