



Rat der  
Europäischen Union

085330/EU XXV. GP  
Eingelangt am 25/11/15

Brüssel, den 25. November 2015  
(OR. en)

14506/15

ENV 735  
ENT 253  
MI 753

### ÜBERMITTLUNGSVERMERK

---

Absender:	Europäische Kommission
Eingangsdatum:	23. November 2015
Empfänger:	Generalsekretariat des Rates
Nr. Komm.dok.:	D042120/03
Betr.:	VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom XXX zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6)

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument D042120/03.

---

Anl.: D042120/03



Brüssel, den **XXX**  
D042120/03  
[...] (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 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 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 Fahrzeuge<sup>1</sup>, insbesondere auf Artikel 5 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist einer der Einzelrechtsakte für die Zwecke des gemeinschaftlichen Typgenehmigungsverfahrens gemäß der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>2</sup>.
- (2) Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 schreibt für neue leichte 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. 692/2008<sup>3</sup> erlassen.
- (3) Die Kommission hat hierzu auf der Grundlage eigener Forschung und externer Informationen die Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung gemäß der Verordnung 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<sub>x</sub>-Emissionen von

---

<sup>1</sup> ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.

<sup>2</sup> 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) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

<sup>3</sup> 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).

Dieselfahrzeugen Emissionen, 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<sub>x</sub>-Emissionen aus Dieselmotoren (insbesondere von leichten Nutzfahrzeugen). Daher sind Maßnahmen nötig, um diesen Missstand zu beenden.
- (5) „Abschalteinrichtungen“ im Sinne von Artikel 3 Absatz 10 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zur Verringerung der Emissionsminderungsleistung sind verboten. Die jüngsten Ereignisse haben deutlich gemacht, dass die Rechtsvorschriften in dieser Hinsicht konsequenter durchgesetzt werden müssen. Daher ist es angemessen zu verlangen, dass die vom Hersteller bei der Typgenehmigung angewandte Emissionsminderungsstrategie – gemäß den Grundsätzen, die nach der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und ihren Durchführungsbestimmungen bereits für schwere Nutzfahrzeuge gelten (Euro 6) – besser überwacht wird.
- (6) Maßnahmen zur Verringerung der NO<sub>x</sub>-Emissionen von Dieselfahrzeugen dürften auch zur Abnahme der gegenwärtig anhaltend hohen Konzentrationen von NO<sub>2</sub> in der Umgebungsluft beitragen, die eine erhebliche Gefährdung der menschlichen Gesundheit darstellen.
- (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. Dazu wurde nach ausführlichen Fachdiskussionen der in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 angeregte Weg beschritten, nämlich der Einsatz portabler Emissionsmesssysteme (PEMS) sowie das Regulierungskonzept verbindlicher Höchstwerte (NTE-Grenzwerte).
- (8) Im Einvernehmen mit den Akteuren des CARS-2020-Prozesses<sup>4</sup> sollten die RDE-Prüfverfahren in zwei Stufen eingeführt werden: 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 und neuen Fahrzeuge.
- (9) Die RDE-Prüfverfahren wurden mit der Verordnung (EU) Nr. [xxx/2015] der Kommission<sup>5</sup> eingeführt. Nun müssen 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.

---

<sup>4</sup> 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) 636 final).

<sup>5</sup> Verordnung (EU) Nr. [xxx/2015] der Kommission vom [XXX] zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (ABl. L XX vom XX.XX.2015, S. X)

- (10) Damit sich die Hersteller allmählich an die RDE-Vorschriften anpassen können, sollten die endgültigen quantitativen RDE-Anforderungen in zwei aufeinanderfolgenden Stufen eingeführt werden. Auf der ersten Stufe, die vier Jahre nach den Daten für die verbindliche Anwendung von Euro 6 in Kraft treten sollte, sollte ein Übereinstimmungsfaktor von 2,1 gelten. Die zweite Stufe sollte ein Jahr und vier Monate nach der ersten folgen; dann sollte die vollständige Einhaltung des Emissionsgrenzwertes für NO<sub>x</sub> von 80 mg/km gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zuzüglich einer Marge zur Berücksichtigung der zusätzlichen Messunsicherheiten beim Einsatz von portablen Emissionsmesssystemen (PEMS) gelten.
- (11) Zwar ist es wichtig, dass mit dem RDE-Prüfverfahren möglichst alle Fahrsituationen abgedeckt werden, doch sollte vermieden werden, dass die geprüften Fahrzeuge auf verzerrte Weise gefahren werden, d. h. mit der Absicht, das Bestehen oder Durchfallen des Fahrzeugs bei der Prüfung nicht aufgrund seiner technischen Eigenschaften, sondern aufgrund extremer Fahrmuster zu bewirken. Deshalb werden zusätzliche Randbedingungen für die RDE-Prüfung eingeführt, um auf solche Situationen einzugehen.
- (12) Es liegt in der Natur der Sache, dass während einzelner PEMS-Fahrten aufgetretene Fahrbedingungen möglicherweise nicht vollständig den „normalen Betriebsbedingungen eines Fahrzeugs“ entsprechen. Die Gewichtung der Emissionsminderung kann daher bei solchen Fahrten variieren. Infolgedessen, und zur Berücksichtigung der statistischen und technischen Ungewissheiten der Messverfahren, könnte in der Zukunft in Erwägung gezogen werden, in den NTE-Emissionsgrenzwerten einzelner PEMS-Fahrten die Merkmale dieser Fahrten zu berücksichtigen, die anhand bestimmter messbarer Parameter, z. B. im Zusammenhang mit Fahrdynamik und Arbeitslast, beschrieben werden. Wenn dieser Grundsatz angewandt wird, sollte es nicht zu einer Verschlechterung der Umweltschutzleistungen und der Aussagekraft der RDE-Prüfverfahren kommen, was anhand einer von Fachleuten überprüften wissenschaftlichen Studie nachgewiesen werden sollte. Außerdem sollten für die Beurteilung der Wirksamkeit der emissionsmindernden Einrichtung während einer PEMS-Fahrt nur Parameter berücksichtigt werden, die durch objektive wissenschaftliche Gründe und nicht nur aus Gründen der Kalibrierung des Motors oder der emissionsmindernden Einrichtungen oder Systeme, gerechtfertigt sind.
- (13) Im Hinblick auf die notwendige Verringerung der NO<sub>x</sub>-Emissionen in den Städten sollte dringend geprüft werden, ob die relative Gewichtung der innerorts, außerorts und auf der Autobahn gefahrenen Anteile der RDE-Prüfung so geändert werden kann, dass in der Praxis ein niedriger Konformitätsfaktor sichergestellt wird; so wird eine weitere Grenzbedingung hinsichtlich der Fahrdynamik im dritten RDE-Paket geschaffen, oberhalb deren ab den Daten für die Einführung der Stufe 1 die erweiterten Bedingungen gelten.
- (14) Die Kommission sollte die Bestimmungen des RDE-Prüfverfahrens beobachten und diese Bestimmungen anpassen, um neue Entwicklungen in der Fahrzeugtechnik zu berücksichtigen und um ihre Wirksamkeit zu gewährleisten. Die Kommission sollte außerdem die angemessene Höhe des endgültigen Übereinstimmungsfaktors 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 (EG) Nr. 692/2008 im Hinblick auf die Entwicklung eines einheitlichen Verfahrens überprüfen.

- (15) Es ist deshalb angebracht, die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 entsprechend zu ändern.
- (16) 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 43 und 44 angefügt:

”

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.

“;

- 2. Artikel 3 Absatz 10 dritter Unterabsatz erhält folgende Fassung:

”

Bis zu drei Jahre nach den in Artikel 10 Absatz 4 und vier Jahre nach den in Artikel 10 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 genannten Daten gelten folgende Bestimmungen:

“

- 3. Artikel 3 Absatz 10 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

”

Die Vorschriften von Nummer 2.1 des Anhangs IIIA finden keine Anwendung.

“

- 4. In Artikel 5 werden die folgenden Absätze 11 und 12 eingefügt:

”

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 Randbedingungen, 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.

12. Die in Absatz 11 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.

“

5. Anlage 6 zu Anhang I wird entsprechend Anhang I dieser Verordnung geändert.
6. Anhang IIIa wird entsprechend Anhang II dieser Verordnung geändert.

## *Artikel 2*

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*