



Rat der  
Europäischen Union

030347/EU XXVI. GP  
Eingelangt am 11/07/18

Brüssel, den 11. Juli 2018  
(OR. en)

11057/18

ENT 133  
ENV 518  
MI 528

### ÜBERMITTLUNGSVERMERK

---

Absender:	Europäische Kommission
Eingangsdatum:	6. Juli 2018
Empfänger:	Generalsekretariat des Rates
Nr. Komm.dok.:	D056279/03
Betr.:	VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom XXX zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission und der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission im Hinblick auf die Verbesserung der emissionsbezogenen Typprüfungen und -verfahren für leichte Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge, unter anderem in Bezug auf die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und auf Emissionen im praktischen Fahrbetrieb und zur Einführung von Einrichtungen zur Überwachung des Kraftstoff- und des Stromverbrauchs

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument D056279/03.

Anl.: D056279/03



Brüssel, den **XXX**  
D056279/03  
[...] (2017) **XXX** draft

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

**vom **XXX****

**zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission und der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission im Hinblick auf die Verbesserung der emissionsbezogenen Typprüfungen und -verfahren für leichte Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge, unter anderem in Bezug auf die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und auf Emissionen im praktischen Fahrbetrieb und zur Einführung von Einrichtungen zur Überwachung des Kraftstoff- und des Stromverbrauchs**

(Text von Bedeutung für den EWR)

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

vom **XXX**

**zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission und der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission im Hinblick auf die Verbesserung der emissionsbezogenen Typgenehmigungsprüfungen und -verfahren für leichte Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge, unter anderem in Bezug auf die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und auf Emissionen im praktischen Fahrbetrieb und zur Einführung von Einrichtungen zur Überwachung des Kraftstoff- und des Stromverbrauchs**

(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 und Artikel 14 Absatz 3,

gestützt auf die Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie)<sup>2</sup>, insbesondere auf Artikel 39 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ist ein Einzelrechtsakt im Rahmen des durch die Richtlinie 2007/46/EG eingeführten Typgenehmigungsverfahrens. Darin werden für neue leichte Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge die Einhaltung bestimmter Emissionsgrenzwerte vorgeschrieben sowie zusätzliche Anforderungen für den Zugang zu Informationen festgelegt. Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen speziellen technischen Vorschriften sind in der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission<sup>3</sup> festgelegt, mit der die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission<sup>4</sup> ersetzt und aufgehoben wurde.

---

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

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

<sup>3</sup> Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 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 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1).

<sup>4</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

- (2) Einige Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission gelten weiterhin bis zu ihrer Aufhebung mit Wirkung zum 1. Januar 2022. Es muss jedoch klargestellt werden, dass diese Bestimmungen die Möglichkeit umfassen, Erweiterungen bestehender Typgenehmigungen zu beantragen, die nach der genannten Verordnung erteilt wurden.
- (3) Mit der Verordnung (EU) 2017/1151 wurde ein neues Regelprüfverfahren durch Umsetzung des weltweit harmonisierten Prüfverfahrens für leichte Nutzfahrzeuge (WLTP) in die Rechtsvorschriften der Europäischen Union eingeführt. Der WLTP umfasst strengere und detaillierte Bedingungen für die Durchführung der Emissionsprüfungen und die Typgenehmigung.
- (4) Außerdem wurde mit den Verordnungen (EU) 2016/427<sup>5</sup>, (EU) 2016/646<sup>6</sup> und (EU) 2017/1154 der Kommission<sup>7</sup> eine neue Methode für die Prüfung von Fahrzeugemissionen im praktischen Fahrbetrieb, das RDE-Prüfverfahren, eingeführt.
- (5) Um die WLTP-Prüfungen zu ermöglichen, ist eine gewisse Toleranzspanne erforderlich. Diese Toleranz für die Prüfungen sollte jedoch nicht ausgenutzt werden, um Ergebnisse zu erzielen, die von denen abweichen, die mit der Ausführung der Prüfung bei den festgelegten Bedingungen verbunden sind. Daher sollte eine Methode zur Normalisierung der Auswirkungen spezifischer Prüftoleranzen bei den Ergebnissen der CO<sub>2</sub>- und Kraftstoffverbrauchsprüfungen eingeführt werden, damit gleiche Ausgangsbedingungen für die verschiedenen Fahrzeughersteller geschaffen werden und sichergestellt wird, dass die gemessenen Werte für CO<sub>2</sub>- und Kraftstoffverbrauch näher an den tatsächlichen Werten im praktischen Fahrbetrieb liegen.
- (6) Die bei den Regelprüfverfahren im Labor gemessenen Werte für den Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch sollten um Informationen zum durchschnittlichen Verbrauch des Fahrzeugs im praktischen Fahrbetrieb auf der Straße ergänzt werden. Die Sammlung und Aggregation solcher Informationen in anonymisierter Form ist von großer Bedeutung, um zu bewerten, ob die Regelprüfverfahren die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie den durchschnittlichen Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch im praktischen Fahrbetrieb angemessen widerspiegeln. Zudem sollte die Verfügbarkeit von Echtzeitinformationen über den Kraftstoffverbrauch im Fahrzeug die Prüfungen auf der Straße erleichtern.

---

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).

<sup>5</sup> 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).

<sup>6</sup> 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).

<sup>7</sup> Verordnung (EU) 2017/1154 der Kommission vom 7. Juni 2017 zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission 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 Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission und der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 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) (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 708).

- (7) Damit eine rechtzeitige Bewertung der Repräsentativität der neuen Regelprüfverfahren, insbesondere für Fahrzeuge mit großen Marktanteilen, sichergestellt wird, sollte der Anwendungsbereich der neuen Anforderungen für die On-Board-Überwachung des Kraftstoffverbrauchs in einer ersten Phase auf konventionelle Fahrzeuge und Hybridfahrzeuge, die mit Flüssigkraftstoff betrieben werden, sowie auf extern aufladbare Hybridfahrzeuge beschränkt sein, da bisher ausschließlich für diese Antriebsarten entsprechende technische Standards existieren.
- (8) Bei den meisten neuen Fahrzeugen wird der Mengenverbrauch an Kraftstoff und/oder elektrischer Energie bereits intern bestimmt und gespeichert; für die Einrichtungen, die gegenwärtig zur Überwachung dieser Informationen verwendet werden, gibt es jedoch keine einheitlichen Anforderungen. Um sicherzustellen, dass die von diesen Einrichtungen bereitgestellten Daten zugänglich sind und als harmonisierte Vergleichsbasis für verschiedene Fahrzeugklassen und Hersteller verwendet werden können, sollten grundlegende Anforderungen an die Typgenehmigung in Bezug auf diese Einrichtungen festgelegt werden.
- (9) Mit der Verordnung (EU) 2016/646 der Kommission<sup>8</sup> wurde die Verpflichtung für die Hersteller eingeführt, die Verwendung zusätzlicher Emissionsstrategien zu melden. Mit der Verordnung (EU) 2016/1154 der Kommission<sup>6</sup> wurde die Überwachung von Emissionsstrategien durch die Typgenehmigungsbehörden verstärkt. Bei der Anwendung dieser Anforderungen hat sich jedoch gezeigt, dass die Anwendung der Regeln zu zusätzlichen Emissionsstrategien durch die verschiedenen Typgenehmigungsbehörden harmonisiert werden muss. Daher ist es angezeigt, ein einheitliches Format für die erweiterte Dokumentation und eine gemeinsame Methodik für die Bewertung zusätzlicher Emissionsstrategien festzulegen.
- (10) Die Entscheidung darüber, auf Anfrage Zugang zur erweiterten Dokumentation des Herstellers zu ermöglichen, sollte den nationalen Behörden überlassen bleiben, und daher sollte die Vertraulichkeitsklausel im Zusammenhang mit diesem Dokument aus der Verordnung (EU) 2017/1151<sup>3</sup> gestrichen werden. Die einheitliche Anwendung der Rechtsvorschriften in der Union sollte von dieser Streichung ebenso unberührt bleiben wie die Möglichkeit für alle Parteien, Zugang zu allen einschlägigen Informationen für die Durchführung von RDE-Prüfungen zu erhalten.
- (11) Nach der Einführung der RDE-Prüfungen in der Phase der Typgenehmigung müssen nun die Regeln für Prüfungen der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge aktualisiert werden, um sicherzustellen, dass die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb auch während der normalen Lebensdauer der Fahrzeuge bei normaler Nutzung wirksam beschränkt werden.
- (12) Für die Anwendung der neuen RDE bei Prüfungen der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge werden mehr Ressourcen für die Durchführung der Prüfungen der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und der Bewertung der Ergebnisse benötigt. Die Höchstzahl von Fahrzeugen in einer statistischen Stichprobe sowie die Kriterien für das Bestehen oder Nichtbestehen für die Stichprobe, die für alle Prüfungen der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge gelten, sollten angepasst werden, um die Erfordernis zur Durchführung wirksamer Prüfungen der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge mit den verschärften Prüfanforderungen auszugleichen.

---

<sup>8</sup> 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).

- (13) Die Prüfung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge wird gegenwärtig im Rahmen der Prüfung Typ 1 nur für Schadstoffemissionen durchgeführt. Um sicherzustellen, dass die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erfüllt sind, sollte sie jedoch auf Auspuff- und Verdunstungsemissionen ausgeweitet werden. Daher sollten Prüfungen des Typs 4 und des Typs 6 für die Zwecke der Prüfungen der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge eingeführt werden. Angesichts der Kosten und der Komplexität solcher Prüfungen sollten sie fakultativ bleiben.
- (14) Eine Überprüfung der gegenwärtigen Prüfungen der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge, die von den Herstellern durchgeführt werden, ergab, dass den Typgenehmigungsbehörden nur wenige Fälle von Nichtübereinstimmung gemeldet wurden, obwohl die Hersteller Rückrufaktionen und andere freiwillige Maßnahmen im Zusammenhang mit Emissionen durchgeführt hatten. Daher müssen die Transparenz und die Kontrolle für die Prüfungen der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge verstärkt werden.
- (15) Zur wirksameren Kontrolle des Verfahrens zur Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge sollten die Typgenehmigungsbehörden jedes Jahr für die Durchführung der Prüfungen und Kontrollen eines Prozentsatzes der genehmigten Fahrzeugtypen zuständig sein.
- (16) Zur Erleichterung der Weitergabe der bei der Prüfung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge ermittelten Informationen sowie zur Unterstützung der Typgenehmigungsbehörden bei der Entscheidungsfindung sollte die Kommission eine elektronische Plattform einrichten.
- (17) Zur Verbesserung des Verfahrens zur Auswahl der Fahrzeuge für die Prüfung durch die Typgenehmigungsbehörden sind Informationen zu möglichen Problemen und Fahrzeugtypen mit hohen Emissionen erforderlich. Fernmessungen, vereinfachte On-Board-Emissionsüberwachungssysteme (SEMS) und Prüfungen mit portablen Emissionsmesssystemen (PEMS) sollten als gültige Instrumente zur Bereitstellung von Informationen an die Typgenehmigungsbehörden anerkannt werden, die bei der Auswahl der zu prüfenden Fahrzeuge zugrunde gelegt werden können.
- (18) Die Sicherstellung der Qualität der Prüfungen der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge ist von größter Wichtigkeit. Daher müssen die Regeln für die Akkreditierung von Prüflaboratorien festgelegt werden.
- (19) Um Prüfungen möglich zu machen, müssen alle Informationen öffentlich zugänglich sein. Außerdem sollten manche der für die Durchführung von Prüfungen der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge erforderlichen Informationen leicht zugänglich sein und daher in der Übereinstimmungsbescheinigung angegeben werden.
- (20) Zur Erhöhung der Transparenz des Verfahrens zur Prüfung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge sollten die Typgenehmigungsbehörden verpflichtet sein, einen jährlichen Bericht mit den Ergebnissen ihrer Prüfungen der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge zu veröffentlichen.
- (21) Die Methoden, die vorgegeben wurden, um sicherzustellen, dass ausschließlich Fahrten, die unter normalen Bedingungen stattgefunden haben, bei RDE-Prüfungen berücksichtigt werden, haben dazu geführt, dass zu viele Prüfungen ungültig waren; daher sollten sie überarbeitet und vereinfacht werden.

- (22) Eine Überprüfung der Methoden zur Evaluierung der Schadstoffemissionen einer gültigen Fahrt ergab, dass die Ergebnisse der beiden derzeit zulässigen Methoden nicht kohärent sind. Daher sollte eine neue einfache und transparente Methode festgelegt werden. Die in der neuen Methode verwendeten Bewertungsfaktoren sollten ständig durch die Kommission überprüft werden, um den neuesten Stand der Technik widerzuspiegeln.
- (23) Die Verwendung von extern aufladbaren Hybridfahrzeugen, die teilweise im Elektrobetrieb und teilweise mit dem Verbrennungsmotor betrieben werden, sollte bei der RDE-Prüfung angemessen berücksichtigt werden und bei den berechneten RDE-Emissionen sollte dieser Vorteil erkennbar sein.
- (24) Auf Ebene der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) wurde ein neues Verfahren für die Prüfung auf Verdunstungsemissionen entwickelt, das den technischen Fortschritt bei der Kontrolle von Verdunstungsemissionen von benzinbetriebenen Fahrzeugen berücksichtigt, dieses Verfahren an das WLTP-Prüfverfahren anpasst und neue Vorschriften für abgedichtete Tanks einführt. Daher ist es angezeigt, die geltenden Vorschriften der Union für Prüfungen auf Verdunstungsemissionen anzupassen, um die Änderungen auf UNECE-Ebene zu berücksichtigen.
- (25) Ebenfalls unter der Schirmherrschaft der UNECE wurde das WLTP-Prüfverfahren weiter verbessert und um eine Reihe neuer Elemente ergänzt, unter anderem alternative Methoden zur Messung der Fahrwiderstandsparameter eines Fahrzeugs, klarere Anforderungen für Fahrzeuge mit Zweistoffbetrieb, Verbesserungen der CO<sub>2</sub>-Interpolationsmethode, Aktualisierungen einschlägiger Anforderungen an zweiachsige Rollenprüfstände und Reifenrollwiderstände. Diese neuen Entwicklungen sollten nun in die Rechtsvorschriften der Union aufgenommen werden.
- (26) Die praktischen Erfahrungen bei der Umsetzung des WLTP seit der verpflichtenden Einführung für neue Fahrzeugtypen am 1. September 2017 haben gezeigt, dass dieses Verfahren stärker an das Typgenehmigungssystem der Union angepasst werden sollte, vor allem in Bezug auf die in den einschlägigen Unterlagen enthaltenen Informationen.
- (27) Die Änderungen der Typgenehmigungsunterlagen, die sich aus den Änderungen in dieser Verordnung ergeben, müssen sich auch in der Übereinstimmungsbescheinigung und den gesamten Typgenehmigungsunterlagen für ein Fahrzeug nach der Richtlinie 2007/46/EG widerspiegeln.
- (28) Es ist deshalb angebracht, die Verordnung (EU) Nr. 2017/1151, die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 und die Richtlinie 2007/46/EG entsprechend zu ändern.
- (29) Die Maßnahmen dieser Verordnung stehen im Einklang mit der Stellungnahme des Technischen Ausschusses „Kraftfahrzeuge“ —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

#### *Änderung der Verordnung (EU) 2017/1151*

Die Verordnung (EU) 2017/1151 wird wie folgt geändert:

- (1) Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) in einen einzigen ‚CO<sub>2</sub>-Interpolationsbereich‘ im Sinne des Anhangs XXI Unteranhang 6 Nummer 2.3.2 fallen;“

b) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„6. ‚System mit periodischer Regenerierung‘ eine emissionsmindernde Einrichtung (z. B. ein Katalysator oder ein Partikelfilter), bei der ein periodischer Regenerationsvorgang erforderlich ist;

c) Die Absätze 11 und 12 erhalten folgende Fassung:

„11. ‚Fahrzeug mit Zweistoffbetrieb‘ ein Fahrzeug mit zwei getrennten Kraftstoffspeichersystemen, das vorrangig für den Betrieb mit jeweils nur einem Kraftstoff ausgelegt ist;

12. ‚Gasfahrzeug mit Zweistoffbetrieb‘ ein Fahrzeug mit Zweistoffbetrieb, das entweder mit Benzin (Benzinmodus) oder entweder mit Flüssiggas, Erdgas/Biomethan oder Wasserstoff betrieben werden kann;“

d) Folgender Absatz 33 wird eingefügt:

„33. ‚reines ICE-Fahrzeug‘ (ICE: internal combustion engine – Verbrennungsmotor) ein Fahrzeug, bei dem alle Antriebsenergiewandler Verbrennungsmotoren sind;“

e) Absatz 38 erhält folgende Fassung:

„38. ‚Motornennleistung‘ ( $P_{\text{rated}}$ ) die in kW ausgedrückte höchste Nutzleistung des Motors, gemessen nach den Anforderungen nach Anhang XX;“

f) Die Absätze 45 bis 48 erhalten folgende Fassung:

„45. ‚Kraftstofftanksystem‘ die Vorrichtungen, die die Lagerung des Kraftstoffs ermöglichen, einschließlich des Kraftstofftanks, der Einfüllvorrichtung, des Einfüllverschlusses und der Kraftstoffpumpe, sofern diese im oder am Kraftstofftank angebracht ist;

46. ‚Diffusionsfaktor‘ (permeability factor - PF) den Faktor, der auf der Grundlage der Kohlenwasserstoffverluste über einen Zeitraum bestimmt wird und zur Bestimmung der Verdunstungsemissionen dient;

47. ‚nichtmetallischer Einschicht-Tank‘ einen Kraftstoffbehälter, der aus einer einzigen nichtmetallischen Werkstoffschicht, einschließlich fluorierter/sulfonierter Werkstoffe, besteht;

48. ‚Mehrschicht-Tank‘ einen Kraftstoffbehälter mit mindestens zwei verschiedenen Werkstoffschichten, von denen eine gegenüber Kohlenwasserstoffen undurchlässig ist;“

(2) Artikel 3 wird wie folgt geändert:

(1) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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



(2) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„7. Für die Prüfung Typ 1 gemäß Anhang XXI sind Fahrzeuge, die mit Flüssiggas oder Erdgas/Biomethan betrieben werden, der Prüfung Typ 1 nach Anhang 12 der UNECE-Regelung Nr. 83 bezüglich der Schadstoffemissionen zu unterziehen, um die Anpassungsfähigkeit hinsichtlich der Unterschiede in der Zusammensetzung des Flüssiggases oder Erdgases/Biomethans mit dem für die Messung der Nutzleistung verwendeten Kraftstoff nach Anhang XX nachzuweisen.

Fahrzeuge, die sowohl mit Benzin als auch mit Flüssiggas oder mit Erdgas/Biomethan betrieben werden können, sind mit beiden Kraftstoffen zu prüfen; dabei ist die Anpassungsfähigkeit hinsichtlich der Unterschiede in der Zusammensetzung des Flüssiggases oder Erdgases/Biomethans nach Anhang 12 der UNECE-Regelung Nr. 83 hinsichtlich der Emissionen von Schadstoffen zu prüfen und der für die Messung der Nutzleistung verwendete Kraftstoff nach Anhang XX zu verwenden.“

(3) Folgender Artikel 4a wird eingefügt:

*„Artikel 4a*

*Anforderungen für die Typgenehmigung für Einrichtungen zur Überwachung des Kraftstoff- und/oder Stromverbrauchs*

Der Hersteller stellt sicher, dass nachstehend genannte Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 mit einer Einrichtung ausgestattet sind, die Daten über die für den Betrieb des Fahrzeugs verwendete Menge an Kraftstoff und/oder elektrischer Energie bestimmt, speichert und bereitstellt:

1. reine ICE-Fahrzeuge und nicht extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (NOVC-HEV), die ausschließlich mit Mineralöldiesel, Biodiesel, Benzin, Ethanol oder einer Kombination dieser Kraftstoffe angetrieben werden;
2. Extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (OVC-HEV), die mit elektrischem Strom und einem der unter Nummer 1 genannten Kraftstoffe angetrieben werden.

Die Einrichtung zur Überwachung des Kraftstoff- und/oder Stromverbrauchs hat den Anforderungen nach Anhang XXII zu entsprechen.“

(4) Artikel 5 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 11 wird wie folgt geändert:

(a) Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Die erweiterte 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.“

(b) Folgende Unterabsätze 3 bis 6 werden angefügt:

„Auf Antrag des Herstellers nimmt die Genehmigungsbehörde eine vorläufige Bewertung der zusätzlichen Emissionsstrategie für neue Fahrzeugtypen vor. In diesem Fall sind die einschlägigen Unterlagen der Typgenehmigungsbehörde zwei bis zwölf Monate vor Beginn des Typgenehmigungsverfahrens vorzulegen.

Die Genehmigungsbehörde nimmt eine vorläufige Bewertung anhand der vom Hersteller vorgelegten erweiterten Dokumentation nach Anhang I Anlage 3a Buchstabe b vor. Die Genehmigungsbehörde nimmt die Bewertung nach der in Anhang I Anlage 3b beschriebenen Methode vor. Die Genehmigungsbehörde darf in begründeten Ausnahmefällen von dieser Methode abweichen.

Die vorläufige Bewertung für die zusätzliche Emissionsstrategie für neue Fahrzeugtypen gilt für die Zwecke der Typgenehmigung für einen Zeitraum von 18 Monaten. Dieser Zeitraum kann um weitere 12 Monate verlängert werden, sofern der Hersteller gegenüber der Genehmigungsbehörde den Nachweis erbringt, dass keine neuen Technologien auf dem Markt verfügbar geworden sind, die zu einer Änderung der vorläufigen Bewertung der zusätzlichen Emissionsstrategie führen würden.

Die Expertengruppe ‚Typgenehmigungsbehörden‘ erstellt jedes Jahr eine Liste von zusätzlichen Emissionsstrategien, die von den Typgenehmigungsbehörden als nicht zulässig angesehen werden; die Kommission macht diese für die Öffentlichkeit zugänglich.“

(b) Folgender Absatz 12 wird eingefügt:

„12. Der Hersteller stellt der Typgenehmigungsbehörde, die die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen nach dieser Verordnung erteilt hat (erteilende Genehmigungsbehörde) ein Paket zur Prüfungstransparenz zur Verfügung, das die erforderlichen Informationen enthält, um die Prüfung nach Anhang II Teil B Nummer 5.9 durchzuführen.“

(5) Artikel 9 wird wie folgt geändert:

(a) Die Absätze 2 bis 6 erhalten folgende Fassung:

„2. Die Prüfungen der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge müssen dazu geeignet sein, zu bestätigen, dass die Auspuff- und Verdunstungsemissionen während der normalen Lebensdauer eines Fahrzeugs bei normaler Nutzung wirksam begrenzt werden.

3. Die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge wird an ordnungsgemäß gewarteten und genutzten Fahrzeugen nach Anhang II Anlage 1 zwischen 15 000 km bzw. 6 Monaten – je nachdem, was später eintritt – und 100 000 km bzw. 5 Jahren – je nachdem, was früher eintritt – kontrolliert. Die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge in Bezug auf Verdunstungsemissionen wird an ordnungsgemäß gewarteten und genutzten Fahrzeugen nach Anhang II Anlage 1 zwischen 30 000 km bzw. 12 Monaten – je nachdem, was später eintritt – und 100 000 km bzw. 5 Jahren – je nachdem, was früher eintritt – kontrolliert.

Die Anforderungen für Prüfungen der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge gelten bis zu fünf Jahre, nachdem die letzte Übereinstimmungsbescheinigung oder der letzte Einzelgenehmigungsbogen für Fahrzeuge dieser Fahrzeugfamilie hinsichtlich der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge ausgestellt wurde.

4. Die Prüfung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge ist nicht verpflichtend, wenn die jährlichen Verkaufszahlen der Fahrzeugfamilie hinsichtlich der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge in der Union im Vorjahr unter 5 000 Fahrzeugen lagen. Für solche Familien legt der Hersteller der Genehmigungsbehörde einen Bericht über alle emissionsrelevanten Haftungs- und

Reparaturansprüche sowie OBD-Fehler nach Anhang II Nummer 4.1 vor. Diese Fahrzeugfamilien hinsichtlich der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge können weiterhin nach Anhang II geprüft werden.

5. Der Hersteller und die erteilende Typgenehmigungsbehörde führen Prüfungen der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge nach Anhang II durch.

6. Die erteilende Genehmigungsbehörde trifft die Entscheidung darüber, ob eine Familie den Vorschriften für die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge nicht entspricht, nachdem sie die Übereinstimmung bewertet hat, und billigt den vom Hersteller nach Anhang II vorgelegten Mängelbeseitigungsplan.“

(b) Die folgenden Absätze 7 und 8 werden angefügt:

„7. Hat eine Genehmigungsbehörde festgestellt, dass eine Fahrzeugfamilie hinsichtlich der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge die Prüfung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge nicht besteht, benachrichtigt sie unverzüglich nach Artikel 30 Absatz 3 der Richtlinie 2007/46/EG die erteilende Typgenehmigungsbehörde.

Nach dieser Benachrichtigung und gemäß den Bestimmungen des Artikels 30 Absatz 6 der Richtlinie 2007/46/EG unterrichtet die erteilende Genehmigungsbehörde den Hersteller, dass eine Fahrzeugfamilie hinsichtlich der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge die Prüfung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge nicht bestanden hat und dass nach Anhang II Nummern 6 und 7 vorzugehen ist.

Wenn die erteilende Genehmigungsbehörde feststellt, dass keine Einigung mit einer Typgenehmigungsbehörde erzielt werden kann, die festgestellt hat, dass eine Fahrzeugfamilie hinsichtlich der Prüfung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge die Prüfung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge nicht bestanden hat, wird das Verfahren nach Artikel 30 Absatz 6 der Richtlinie 2007/46/EG eingeleitet.

8. Zusätzlich zu den Absätzen 1 bis 7 gilt für Fahrzeuge, die nach Anhang II Teil B typgenehmigt sind, Folgendes:

a) Fahrzeuge, die einer Mehrstufen-Typgenehmigung nach Artikel 3 Absatz 7 der Richtlinie 2007/46/EG unterliegen, werden nach den Vorschriften für die Mehrstufen-Genehmigung nach Anhang II Teil B Nummer 5.10.6 geprüft.

b) Dieser Artikel gilt nicht für beschussgeschützte Fahrzeuge, Leichenwagen und rollstuhlgerechte Fahrzeuge nach Anhang II Teil A Nummer 5.2 bzw. 5.5 der Richtlinie 2007/46/EG. Die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge für alle sonstigen Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung wie in Anhang II Teil A Nummer 5 der Richtlinie 2007/46/EG definiert, wird nach den Vorschriften für Mehrstufen-Typgenehmigungen nach Anhang II Teil B geprüft.“

(6) Artikel 15 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Aus Gründen, die die Emissionen von Luftschadstoffen oder den Kraftstoffverbrauch betreffen, versagen die nationalen Behörden ab dem 1. September 2019 die Erteilung einer EG-Typgenehmigung oder einer nationalen Typgenehmigung für neue Fahrzeugtypen, die dem Anhang VI nicht entsprechen.

Auf Antrag des Herstellers kann bis zum 31. August 2019 das Verfahren für die Bestimmung der Verdunstungsemissionen nach Anhang 7 der UNECE-Regelung Nr. 83 oder das in Anhang VI der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 beschriebene Verfahren für die Prüfung auf Verdunstungsemissionen für die Zwecke einer Typgenehmigung nach dieser Verordnung angewandt werden. “

b) In Absatz 3 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Mit Ausnahme von Fahrzeugen, die in Bezug auf Verdunstungsemissionen nach dem Verfahren nach Anhang VI der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 genehmigt wurden, versagen die nationalen Behörden ab dem 1. September 2019 die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge, die den Anforderungen des Anhangs VI nicht entsprechen.“

c) In Absatz 4 werden die Buchstaben d und e gestrichen.

d) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Für Fahrzeuge innerhalb einer WLTP-Interpolationsfamilie, die die Regeln für die Erweiterung nach Anhang I Nummer 3.1.4 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 erfüllen, werden Verfahren, die nach Anhang III Nummer 3.13 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 bis zum Ablauf von drei Jahren nach den in Artikel 10 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 angegebenen Daten durchgeführt werden, von der Genehmigungsbehörde für die Zwecke der Erfüllung der Anforderungen des Anhangs XXI Unteranhang 6 Anlage 1 akzeptiert. “

ii) unter Buchstabe c wird folgender Text angefügt:

„Für die Zwecke dieses Buchstabens gilt die Möglichkeit zur Verwendung von Prüfergebnissen aus Verfahren, die nach der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 durchgeführt wurden, nur für diejenigen Fahrzeuge einer WLTP-Interpolationsfamilie, die den Vorschriften für die Erweiterung nach Anhang I Nummer 3.3.1 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 entsprechen.“

e) Es werden folgende Absätze 8 bis 11 eingefügt:

„8. Anhang II Teil B gilt für Fahrzeuge der Klassen M1, M2 und N1 Gruppe I, die auf Typen beruhen, die ab dem 1. Januar 2019 genehmigt wurden, und für Fahrzeuge der Klasse N1 Gruppen II und III sowie Klasse N2, die auf Typen beruhen, die ab dem 1. September 2019 genehmigt wurden. Außerdem gilt er für die Klassen M1, M2 und N1 Gruppe I für alle Fahrzeuge, die ab dem 1. September 2019 zugelassen werden, und für die Klasse N1 Gruppen II und III sowie die Klasse N2 für alle Fahrzeuge, die ab dem 1. September 2020 zugelassen werden. In allen anderen Fällen gilt Anhang II Teil A.

9. Aus Gründen, die die Emissionen von Luftschadstoffen oder den Kraftstoffverbrauch betreffen, versagen die nationalen Behörden ab dem 1. Januar 2020 bei in Artikel 4a genannten Fahrzeugen der Klasse M1 und der Klasse N1 Gruppe I und ab dem 1. Januar 2021 bei in Artikel 4a genannten Fahrzeugen der Klasse N1 Gruppen II und III die Erteilung einer EG-Typgenehmigung oder einer nationalen Typgenehmigung für neue Fahrzeugtypen, die den Anforderungen des Artikels 4a nicht entsprechen.

Aus Gründen, die die Emissionen von Luftschadstoffen oder den Kraftstoffverbrauch betreffen, untersagen die nationalen Behörden ab dem 1. Januar 2021 bei in Artikel 4a genannten Fahrzeugen der Klasse M1 und der Klasse N1 Gruppe I und ab dem 1. Januar 2022 bei in Artikel 4a genannten Fahrzeugen der Klasse N1 Gruppen II und III die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge, die diesem Artikel nicht entsprechen.

10. Ab dem 1. September 2019 versagen die nationalen Behörden die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge, die den Anforderungen des Anhangs IX der Richtlinie 2007/46/EG in der durch die Verordnung (EU) 2018/XXXX [Amt für Veröffentlichungen, bitte Nummer dieser Verordnung einfügen] geänderten Fassung nicht entsprechen.

Für alle Fahrzeuge, die zwischen dem 1. Januar und dem 31. August 2019 nach den neuen Typgenehmigungen zugelassen werden, die in diesem Zeitraum erteilt wurden, und für welche die in Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG in der durch die Verordnung (EU) 2018/XXXX [Amt für Veröffentlichungen, bitte Nummer der Verordnung einfügen] geänderten Fassung aufgeführten Informationen noch nicht in die Übereinstimmungsbescheinigung aufgenommen wurden, stellt der Hersteller diese Informationen innerhalb von 5 Arbeitstagen nach der Anfrage durch ein akkreditiertes Labor oder einen technischen Dienst für die Zwecke der Prüfung nach Anhang II kostenfrei zur Verfügung.

11. Die Anforderungen des Artikels 4a gelten nicht für die Typgenehmigungen, die Kleinserienherstellern erteilt wurden.“

- (7) Artikel 18a wird gestrichen.
- (8) Anhang I wird gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.
- (9) Anhang II wird gemäß Anhang II der vorliegenden Verordnung geändert.
- (10) Anhang IIIA wird gemäß Anhang III der vorliegenden Verordnung geändert.
- (11) In Anhang V erhält die Nummer 2.3 folgende Fassung:

„2.3. Es sind die für ‚Fahrzeug, niedriger Wert‘ (VL) geltenden Fahrwiderstandskoeffizienten zu verwenden. Steht kein VL zur Verfügung, so ist der Fahrwiderstand für VH zu verwenden. VL und VH sind in Anhang XXI Unteranhang 4 Nummer 4.2.1.1.2 definiert. Alternativ dazu kann der Hersteller sich für die Verwendung der Fahrwiderstandswerte entscheiden, die nach Anhang 4a Anlage 7 der UNECE-Regelung Nr. 83 für ein zur Interpolationsfamilie gehörendes Fahrzeug bestimmt wurden.“
- (12) Anhang VI erhält die Fassung des Anhangs IV der vorliegenden Verordnung.
- (13) Anhang VII wird wie folgt geändert:
  - 1. In Nummer 2.2, in der Tabelle, in der Legende wird die Bezeichnung ‚P‘ für den Verschlechterungsfaktor durch ‚PN‘ ersetzt.
  - 2. Nummer 3.10 erhält folgende Fassung:

„3.10. Es sind die für ‚Fahrzeug, niedriger Wert‘ (VL) geltenden Fahrwiderstandskoeffizienten zu verwenden. Steht kein VL zur Verfügung oder übersteigt der Gesamtfahrwiderstand des Fahrzeugs (VH) bei 80 km/h den für VL geltenden Wert bei 80 km/h + 5 %, ist der Fahrwiderstandswert für VH zu

verwenden. VL und VH sind in Anhang XXI Unteranhang 4 Nummer 4.2.1.1.2 definiert.

- (14) Anhang VIII Nummer 3.3 erhält folgende Fassung:
- „3.3. Es sind die für ‚Fahrzeug, niedriger Wert‘ (VL) geltenden Fahrwiderstandskoeffizienten zu verwenden. Steht kein VL zur Verfügung, so ist der Fahrwiderstand für VH zu verwenden. VL und VH sind in Anhang XXI Unteranhang 4 Nummer 4.2.1.1.2 definiert. Alternativ dazu kann der Hersteller sich für die Verwendung der Fahrwiderstandswerte entscheiden, die nach Anhang 4a Anlage 7 der UNECE-Regelung Nr. 83 für ein zur Interpolationsfamilie gehörendes Fahrzeug bestimmt wurden. In beiden Fällen wird der Rollenprüfstand so eingestellt, dass der Betrieb eines Fahrzeugs auf der Straße bei -7 °C simuliert wird. Diese Einstellung kann anhand der Kurve der Fahrwiderstandswerte bei -7 °C erfolgen. Alternativ kann der bestimmte Fahrwiderstand so eingestellt werden, dass sich eine Verringerung der Ausrollzeit um 10 % ergibt. Der technische Dienst kann der Anwendung anderer Verfahren zur Bestimmung des Fahrwiderstands zustimmen.“
- (15) Anhang IX wird gemäß Anhang V der vorliegenden Verordnung geändert.
- (16) Anhang XI erhält die Fassung des Anhangs VI der vorliegenden Verordnung.
- (17) Anhang XII wird gemäß Anhang VII der vorliegenden Verordnung geändert.
- (18) In Anhang XIV Anlage 1 wird der Wortlaut „Anhang I Abschnitte 2.3.1 und 2.3.5 der Verordnung (EU) 2017/1151“ durch den Wortlaut „Anhang I Abschnitte 2.3.1 und 2.3.4 der Verordnung (EU) 2017/1151“ ersetzt
- (19) Anhang XVI erhält die Fassung des Anhangs VIII der vorliegenden Verordnung.
- (20) Anhang XXI wird gemäß Anhang IX der vorliegenden Verordnung geändert.
- (21) Anhang X der vorliegenden Verordnung wird als Anhang XXII angefügt.

## Artikel 2

### Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008

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

- (22) Dem Artikel 16a Unterabsatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 wird folgender Buchstabe d angefügt:
- „d) Erweiterungen von Typgenehmigungen, die nach dieser Verordnung erteilt wurden, bis neue Anforderungen für neue Fahrzeuge in Kraft treten“
- (23) 1. In Anhang 1 Anlage 3 wird folgende Nummer 3.2.12.2.5.7 eingefügt:
- „3.2.12.2.5.7. Diffusionsfaktor<sup>(1)</sup>: ...“
- (24) 2. Anhang XII Nummer 4.4 wird gestrichen.

## Artikel 3

### Änderungen der Richtlinie 2007/46/EG

Die Anhänge I, III, VIII, IX und XI der Richtlinie 2007/46/EG werden gemäß Anhang XI der vorliegenden Verordnung geändert.

*Artikel 4*

*Inkrafttreten*

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

Sie gilt ab dem 1. Januar 2019.

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

Brüssel, den

*Für die Kommission  
Der Präsident  
Jean-Claude Juncker*