



Brüssel, den 14.6.2019
COM(2019) 208 final

2019/0101 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 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

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Am 13. Dezember 2018 urteilte das Gericht über die Klagen T-339/16 (*Stadt Paris/Kommission*), T-352/16 (*Stadt Brüssel/Kommission*) und T-391/16 (*Ayuntamiento de Madrid/Kommission*) auf Nichtigkeitsklärung der Verordnung (EU) 2016/646 der Kommission zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6).¹ In der Verordnung (EU) 2016/646 sind die Übereinstimmungsfaktoren festgelegt, die bei der Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (Real Driving Emissions, RDE) herangezogen werden, um zu beurteilen, ob das Fahrzeug die Emissionsgrenzwerte einhält. Die angefochtenen Übereinstimmungsfaktoren wurden verwendet, um die Abweichung zwischen den im praktischen Fahrbetrieb und den im Labor gemessenen Emissionen schrittweise zu verringern.

Das Gericht urteilt nicht über die technische Notwendigkeit der Übereinstimmungsfaktoren. Es stellt fest, dass der in der Verordnung (EU) 715/2007 festgesetzte Grenzwert von 80 mg/km durch die Verordnung (EU) 2016/646 „de facto“ modifiziert wird, indem bei der Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb höhere Emissionen als bei der Messung unter Laborbedingungen für zulässig erklärt werden. Das Gericht stellt des Weiteren fest, dass nur der Gesetzgeber selbst die Übereinstimmungsfaktoren hätte einführen dürfen, da damit ein wesentliches Element eines Gesetzgebungsakts (der Verordnung (EG) Nr. 715/2007²) berührt wurde. Es erklärte daher den Teil der Verordnung (EU) 2016/646 für nichtig, in dem die Übereinstimmungsfaktoren eingeführt werden.

Die Verordnung wurde in Teilen für nichtig erklärt. Das mit der Verordnung (EU) 2016/427 der Kommission³ eingeführte und durch die Verordnungen (EU) 2016/646⁴, 2017/1154⁵ und 2018/1832⁶ der Kommission geänderte RDE-Prüfverfahren bleibt daher in Kraft und ist bei der Typgenehmigung weiterhin durchzuführen.

¹ ABl. L 109 vom 26.4.2016, S. 1.

² 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 (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).

³ 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).

⁴ Verordnung (EU) 2016/646 der Kommission vom 20. April 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).

⁵ 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).

⁶ Verordnung (EU) 2018/1832 der Kommission vom 5. November 2018 zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008

Die Notwendigkeit, den vorliegenden Vorschlag zu verabschieden, ergibt sich direkt aus dem Urteil des Gerichts über die Klagen T-339/16, T-352/16 und T-391/16; eine rasche Verabschiedung ist unerlässlich, um Rechtsunsicherheiten bei den seit dem 1. September 2017 bereits erteilten sowie bei künftigen Typgenehmigungen zu vermeiden. Die Wirtschaftsakteure müssen so bald wie möglich und in jedem Fall vor dem Wirksamwerden des Urteils am 23. Februar 2020 Klarheit darüber erhalten, welche Vorschriften gelten. Um das mögliche Risiko von Rechtsunsicherheiten so gering wie möglich zu halten, wurde in Artikel 3 eine Frist von drei Tagen festgesetzt.

Zur Vermeidung von Rechtsunsicherheiten bei bereits erteilten Typgenehmigungen, die seit dem 1. September 2017 ausgestellt wurden, verzögert das Gericht das Wirksamwerden der Nichtigerklärung um maximal 12 Monate (d. h. bis zum 23. Februar 2020), um der Kommission Zeit für die Umsetzung des Urteils zu geben.

Die Kommission hat in der Zwischenzeit beschlossen, dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag zur Wiedereinführung der zuvor angenommenen Übereinstimmungsfaktoren vorzulegen, um ungebührlichen Aufwand für die Hersteller zu vermeiden, die bei der Konstruktion ihrer Fahrzeuge das zuvor angenommene Verfahren für die RDE-Prüfung berücksichtigt hatten.

Außerdem schlägt die Kommission vor, dass der Gesetzgeber die Kommission dazu ermächtigt, die vom Gesetzgeber festgelegten Übereinstimmungsfaktoren jährlich nach unten zu korrigieren, um den Fortschritten bei der Genauigkeit des portablen Emissionsmesssystems Rechnung zu tragen. Auf diese Weise können die Emissionen von Stickstoffoxiden (NO_x) im praktischen Fahrbetrieb schrittweise noch weiter gesenkt werden.

- **Kohärenz mit bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Verordnungen über Emissionen werden als Teil des EU-Rechtsrahmens für die Typgenehmigung von Personenkraftwagen, Lieferwagen, Lastkraftwagen sowie Bussen verabschiedet. Die aufeinander folgenden „Euro“-Normen werden für leichte Nutzfahrzeuge (Personenkraftwagen und Lieferwagen) durch arabische und für schwere Nutzfahrzeuge (Lastkraftwagen und Busse) durch römische Zahlen bezeichnet. Die neuesten Normen sind Euro 6 für leichte und Euro VI für schwere Nutzfahrzeuge.

- Durch die Richtlinie 2007/46/EG⁷ wird ein gemeinsamer Rechtsrahmen für die Typgenehmigung von Pkw, Lkw und Bussen geschaffen.
- In der Euro-5- und Euro-6-Verordnung (EG) Nr. 715/2007 werden die Emissionsgrenzwerte für limitierte Schadstoffe, insbesondere für Stickstoffoxide (NO_x, d. h. die kombinierten Emissionen von NO und NO₂) auf 80 mg/km festgelegt.

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 (ABl. L 301 vom 27.11.2018, S. 1).

⁷ 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).

- Mit der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 wird die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 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 durchgeführt und geändert.
- In den Verordnungen 2017/1151 (weltweit harmonisiertes Prüfverfahren für leichte Nutzfahrzeuge) und 2018/1832 (Emissionen im praktischen Fahrbetrieb 4) werden die neuen Prüfverfahren für die Typgenehmigung von Fahrzeugen festgelegt, und sie ermöglichen Prüfungen im tatsächlichen Fahrbetrieb einschließlich Prüfungen durch unabhängige zertifizierte Laboratorien.
- Mit der Verordnung 595/2009/EG wurden für schwere Nutzfahrzeuge und Motoren neue Emissionsgrenzwerte festgelegt und zusätzliche Anforderungen zum Zugang zu Informationen eingeführt.
- Mit der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 wird die Verordnung (EG) Nr. 595/2009 hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) durchgeführt und geändert.

Die aufeinander folgenden Emissionsnormen haben zu einem äußerst erheblichen Rückgang der Partikelemissionen im Abgas sowohl in Bezug auf die Masse (PM) als auch auf die Zahl der Partikel (PN) geführt; gleiches gilt für andere Schadstoffe wie Kohlenwasserstoffe (HC) und Kohlenmonoxid (CO). Die NO_x-Emissionen, insbesondere die Emissionen von Stickstoffdioxid (NO₂) im Straßenverkehr wurden jedoch nicht so stark verringert, wie bei der Einführung der Euro-Normen ab 1991 erwartet worden war. Dies liegt daran, dass insbesondere bei Dieselfahrzeugen die Emissionen im tatsächlichen Fahrbetrieb oft höher sind als bei der Prüfung zur Typgenehmigung gemessen.

Um das Problem von Personenkraftwagen, bei denen in den letzten Jahren im Fahrbetrieb hohe, von den Werten der Laborprüfungen erheblich abweichende Emissionen festgestellt wurden, zu lösen, entwickelte die Kommission das seit dem 1. September 2017 geltende RDE-Prüfverfahren. In diesem Prüfverfahren, das die tatsächlichen Emissionen auf der Straße besser widerspiegelt und die Abweichung zwischen den im praktischen Fahrbetrieb und im Labor gemessenen Emissionen reduziert, werden die Emissionen bei einer realistischen Prüfung auf der Straße mithilfe tragbarer Emissions-Analysegeräte im Fahrzeug gemessen.

Das RDE-Verfahren ergänzt das Laborverfahren, um zu kontrollieren, dass die in der Laborprüfung gemessenen NO_x-Emissionen und die Partikelzahl auch im praktischen Fahrbetrieb niedrig bleiben. Leichte Nutzfahrzeuge, die mit der letzten Fassung der Emissionsnormen als „Euro 6d-TEMP“ oder „Euro 6d“ zertifiziert wurden, werden mit Emissionsprüfungen im praktischen Fahrbetrieb zertifiziert.

Die Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen wird zusätzlich zu der erheblichen Änderung der Prüfregelung eine wirksame Marktüberwachung im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen ermöglichen.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Dank den gemeinsamen Anstrengungen der EU und der nationalen, regionalen und lokalen Behörden hat sich die Luftqualität in der Europäischen Union in den letzten Jahrzehnten verbessert. Dies umfasst auch eine Senkung der Emissionen von Luftschadstoffen seit dem Jahr 2000 um 10 bis 70 % je nach Schadstoff (bei NO_x betrug die Verringerung 42 %). Die

Verringerungen sind auch Ergebnis der Erfolge bei der Emissionsminderung durch die Integration von Umweltschutzanforderungen in den Verkehrssektor.⁸

Gleichwohl stehen Städte in der gesamten Europäischen Union weiter vor schwerwiegenden Problemen mit der Konzentration von Stickstoffdioxid (NO₂) in der Außenluft, wobei der Straßenverkehr der Hauptverursacher von Überschreitungen der Grenzwerte bleibt, die in der Richtlinie über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Richtlinie 2008/50/EG) zum Schutz vor Gefährdungen der menschlichen Gesundheit und der Umwelt festgelegt sind. Für das Jahr 2016 meldeten 19 Mitgliedstaaten Überschreitungen der Grenzwerte⁹, für gewöhnlich in städtischen Gebieten und aufgrund hoher NO_x-Emissionen (NO + NO₂) des örtlichen Verkehrs. Die NO_x-Emissionen von Personenkraftwagen und Lieferwagen mit Dieselmotoren, die im praktischen Fahrbetrieb erheblich höher liegen können als die vorschriftsmäßigen, in einem Labor-Prüfzyklus überwachten Emissionsgrenzwerte, tragen dazu erheblich bei.¹⁰

Die verbindlichen NO_x-Emissionsgrenzwerte für Dieselfahrzeuge in der EU wurden schrittweise von 500 mg/km nach Euro 3 (die Normen Euro 1 und Euro 2 enthielten keine NO_x-Grenzwerte für Dieselfahrzeuge) auf 80 mg/km nach Euro 6 herabgesetzt.¹¹ Es liegen jedoch Hinweise darauf vor, dass trotz dieser immer strengeren NO_x-Grenzwerte, deren Einhaltung unter Laborbedingungen nach einem standardisierten Prüfzyklus überprüft wird, die tatsächlichen NO_x-Emissionen im praktischen Fahrbetrieb nicht im selben Maße gesunken sind (siehe Weiss u. a., 2011).

Als Reaktion darauf entwickelte die Kommission das Verfahren zur Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (RDE-Verfahren). Für die Verringerung der NO_x-Emissionen von Dieselfahrzeugen im praktischen Fahrbetrieb kommt diesem neuen Prüfverfahren entscheidende Bedeutung zu. Es wurde Anfang 2016 zunächst zu Überwachungszwecken als Ergänzung der Laborprüfung angewandt und gilt seit dem 1. September 2017 für neue Fahrzeugtypen. Am dem 1. September 2019 wird es für alle Neufahrzeuge verbindlich sein.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für diesen Vorschlag ist Artikel 114 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Im Einklang mit anderen Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen stützen sich die in Betracht gezogenen Maßnahmen auf Artikel 114 AEUV, der das Funktionieren des Binnenmarkts sicherstellt.

Das Tätigwerden der Europäischen Union ist erforderlich, weil vor allem im Bereich der Automobilindustrie das Entstehen von Hemmnissen im Binnenmarkt zu verhindern ist und weil die Luftverschmutzung und der Klimawandel ihrem Wesen nach grenzüberschreitend

⁸ Siehe COM(2018)330, Ein Europa, das schützt: Saubere Luft für alle.

⁹ Siehe: EEA, 2019. Air Quality in Europe (Luftqualität in Europa) – Bericht 2018.
<https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018>.

¹⁰ 40 % der Stickstoffoxidemissionen in der EU sind auf den Straßenverkehr zurückzuführen. Rund 80 % der gesamten durch den Verkehr verursachten Stickstoffoxidemissionen wiederum stammen von Dieselfahrzeugen.

¹¹ Der Euro-6-NO_x-Grenzwert wurde 2007 eingeführt und gilt seit September 2014 für neue Typen und seit September 2015 für Neufahrzeuge.

sind. Auch wenn die Wirkung der wichtigsten toxischen Luftschadstoffe in der Nähe ihrer Quelle am stärksten ist, sind die Folgen für die Luftqualität nicht lokal begrenzt, und die grenzüberschreitende Luftverschmutzung stellt ein ernstzunehmendes Umweltproblem dar, gegen das nationale Lösungen oft nichts ausrichten können. Atmosphärische Modelle zeigen, dass Schadstoffe, die in einem Mitgliedstaat ausgestoßen werden, zur Umweltverschmutzung in anderen Mitgliedstaaten beitragen. Die Lösung des Problems der Luftverschmutzung erfordert ein abgestimmtes Handeln auf EU-Ebene.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag ist verhältnismäßig, da er die notwendigen rechtlichen Änderungen vorsieht und gleichzeitig nicht über das hinausgeht, was zur Erreichung der Ziele, einerseits die Schadstoffemissionen von Kraftfahrzeugen zu senken und andererseits Rechtssicherheit für Fahrzeughersteller zu gewährleisten, notwendig ist. Er schafft die notwendigen rechtlichen Voraussetzungen, damit weiter möglichst gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Herstellern herrschen.

- **Wahl des Instruments**

Die Wahl einer Verordnung ist angemessen, da eine bestehende Verordnung geändert werden soll.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Entfällt.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die Kommission sandte vor der Verabschiedung der RDE-Übereinstimmungsfaktoren einen Fragebogen an Interessenträger aus der Automobilindustrie. Darin wurde nach technischen Angaben und Daten gefragt, damit die Kommission eine fundierte Bewertung vornehmen konnte. Die Fragen konzentrierten sich auf folgende drei Punkte:

- a) Zusammensetzung der neuen Dieselfahrzeugflotte im Hinblick auf die Technologien zur Verringerung der NO_x-Emissionen,
- b) verfügbare Daten über das derzeitige Emissionsverhalten der betreffenden Fahrzeuge im praktischen Fahrbetrieb,
- c) Informationen über das allgemeine Potenzial zur Verbesserung ihrer NO_x-Emissionen.

Es gingen vier Antworten ein. Diese kamen von der Vereinigung europäischer Automobilhersteller (ACEA), der Association for Emissions Control by Catalyst (Vereinigung für die Emissionsminderung durch Katalysatoren) (AECC), einem Fahrzeugherstellerverband (vorgelegt unter der Bedingung der Anonymität) und einem wichtigen Systemhersteller (Tier-1-Zulieferer) (vorgelegt unter der Bedingung der Anonymität). Trotz schriftlicher und mehrerer mündlicher Aufforderungen in den entsprechenden Arbeitsgruppen trug kein einzelner Fahrzeughersteller Informationen bei. Von den vier eingegangenen Antworten enthielten nur die der AECC und die des Tier-1-Zulieferers einschlägige Informationen und Daten. Die beiden übrigen erwiesen sich im gegebenen Kontext als nur sehr begrenzt nützlich.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Vor der Verabschiedung der Verordnung (EU) 2016/646 untersuchte die Gemeinsame Forschungsstelle der Kommission in einer Metastudie die Daten zu den NO_x-Emissionen aus Prüfungen von Euro-6-Dieselfahrzeugen mithilfe von portablen Emissionsmesssystemen. Der sich daraus ergebende Datensatz umfasste 36 Dieselfahrzeuge verschiedener Typen und 234 einzelne Prüffahrten. Es handelte sich um einen umfassenden und verlässlichen Datensatz, der zeigte, dass die NO_x-Emissionen von Euro-6-Dieselfahrzeugen auf der Straße etwa den Wert 4, d. h. das Vierfache des vorschriftsmäßigen NO_x-Grenzwerts, hatten.

- **Folgenabschätzung**

Für diesen Vorschlag ist keine Folgenabschätzung erforderlich. Durch die Initiative wird nur das Rechtsinstrument geändert, mit dem dieselben bestehenden, für die korrekte Anwendung des RDE-Prüfverfahrens notwendigen Übereinstimmungsfaktoren eingeführt wurden, und die Kommission wird ermächtigt, den Übereinstimmungsfaktor zur Anpassung an den technischen Fortschritt weiter nach unten zu korrigieren. Die Übereinstimmungsfaktoren haben keinen Einfluss auf die bestehenden, in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 festgelegten Emissionsgrenzwerte, die zur Zeit der Verabschiedung der genannten Verordnung einer Folgenabschätzung unterzogen wurden.¹²

- **Grundrechte**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Schutz der Grundrechte.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Entfällt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Entfällt.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Entfällt.

¹² Commission staff working document - Annex to the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on type approval of motor vehicles with respect to emissions and on access to vehicle repair information, amending Directive 72/306/EEC and Directive .././EC - Impact Assessment (Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen – Anhang des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen, über den Zugang zu Reparaturinformation für Kraftfahrzeuge und zur Änderung der Richtlinien 72/306/EWG und .././EG – Folgenabschätzung) {COM(2005) 683 final}

/* SEC/2005/1745 */.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates² ist einer der Einzelrechtsakte für die Zwecke des Rahmens für die Typgenehmigung gemäß der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³.
- (2) Nach der Verordnung (EG) Nr. 717/2007 müssen leichte Nutzfahrzeuge bestimmte Emissionsgrenzwerte (Euro-5- und Euro-6-Norm) einhalten, außerdem werden darin zusätzliche Anforderungen in Bezug auf den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge festgelegt. Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen speziellen technischen Vorschriften wurden in der Verordnung (EU) Nr. 692/2008 der Kommission⁴ und anschließend in der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission⁵ festgelegt.

¹ ABl. C , , S. .

² 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 (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).

³ 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).

⁴ 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

- (3) Durch die Einführung und anschließende Überarbeitung von Euro-Normen wurden die emissionsbezogenen Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen nach und nach erheblich verschärft. Zwar wurden für Fahrzeuge im Allgemeinen bei den limitierten Schadstoffen durchweg erhebliche Emissionsverminderungen erreicht, jedoch nicht bei den NO_x-Emissionen aus Dieselmotoren und bei Partikeln aus Dieselmotoren mit Direkteinspritzung (insbesondere von leichten Nutzfahrzeugen). Daher sind Maßnahmen nötig, um diesen Missstand zu beheben.
- (4) Die Kommission hat hierzu auf der Grundlage eigener Forschung und externer Informationen die Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 eingehend analysiert und ist zu dem Schluss gekommen, dass die im praktischen Fahrbetrieb mit Euro-5- und Euro-6-Fahrzeugen tatsächlich entstehenden Emissionen, insbesondere die NO_x-Emissionen von Dieselfahrzeugen, die im vorgeschriebenen Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) gemessenen Emissionen erheblich überschreiten.
- (5) Die Kommission hat daher eine neue Methode für die Prüfung der Fahrzeugemissionen unter tatsächlichen Fahrbedingungen, das Verfahren zur Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (RDE-Prüfverfahren) entwickelt. Das RDE-Prüfverfahren wurde mit den Verordnungen (EU) 2016/427⁶ und (EU) 2016/646⁷ eingeführt, anschließend in die Verordnung (EU) 2017/1151 übernommen und mit der Verordnung (EU) 2017/1154 der Kommission⁸ weiter verbessert.
- (6) In der Verordnung (EU) 2016/646⁹ wurden die Zeitpunkte der Anwendung des RDE-Prüfverfahrens sowie die Kriterien für die Einhaltung der RDE-Grenzwerte festgelegt. Hierfür wurden schadstoffspezifische Übereinstimmungsfaktoren verwendet, um

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).

⁵ 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).

⁶ 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).

⁷ 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).

⁸ 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).

⁹ 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).

statistische und technische Unsicherheiten der Messungen mit portablen Emissionsmesssystemen (PEMS) zu berücksichtigen.

- (7) Am 13. Dezember 2018 erging das Urteil des Gerichts in den verbundenen Rechtssachen T-339/16, T-352/16 und T-391/16¹⁰ betreffend eine Klage auf Nichtigerklärung der Verordnung (EU) 2016/646. Das Gericht erklärte den Teil der Verordnung (EU) 2016/646 für nichtig, in dem die Übereinstimmungsfaktoren festgelegt wurden, mit deren Hilfe beurteilt werden sollte, ob die Ergebnisse der RDE-Prüfung die Emissionsgrenzwerte gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 einhalten. Das Gericht stellte fest, dass nur der Gesetzgeber diese Übereinstimmungsfaktoren hätte einführen dürfen, da damit ein wesentliches Element der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 berührt wurde.
- (8) Das Gericht stellte die technische Begründung der Übereinstimmungsfaktoren nicht in Frage. Daher, und da beim derzeitigen Stand der technologischen Entwicklung die im praktischen Fahrbetrieb und die im Labor gemessenen Emissionen immer noch voneinander abweichen, ist es angebracht, die Übereinstimmungsfaktoren in die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 einzuführen.
- (9) Um den Herstellern die Einhaltung der Euro-6-Emissionsgrenzwerte im Rahmen des RDE-Prüfverfahrens zu ermöglichen, sollten die Kriterien für das Bestehen der RDE-Prüfung in zwei Schritten eingeführt werden. Im ersten Schritt sollte auf Antrag des Herstellers ein zeitlich begrenzter Übereinstimmungsfaktor gelten, während als zweiter Schritt nur der endgültige Übereinstimmungsfaktor verwendet werden sollte. Die Kommission sollte die endgültigen Übereinstimmungsfaktoren unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts laufend überprüfen.
- (10) Mit dem Vertrag von Lissabon wurde dem Gesetzgeber die Möglichkeit eingeräumt, der Kommission die Befugnis zu übertragen, Rechtsakte ohne Gesetzescharakter mit allgemeiner Geltung zur Ergänzung oder Änderung bestimmter nicht wesentlicher Vorschriften des betreffenden Gesetzgebungsaktes zu erlassen. Die Maßnahmen, die unter die Befugnisübertragung gemäß Artikel 290 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) fallen können, entsprechen im Grundsatz denen, die unter das Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG des Rates¹¹ fallen. Es ist daher notwendig, die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, die die Anwendung des Regelungsverfahrens mit Kontrolle vorsehen, an Artikel 290 AEUV anzupassen.
- (11) Um zur Erreichung der Luftqualitätsziele der Union beizutragen und die Emissionen von Fahrzeugen zu verringern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte über die detaillierten Vorschriften für die spezifischen Verfahren, Prüfungen und Anforderungen der Typgenehmigung zu erlassen. Im Rahmen dieser Befugnisübertragung sollte die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ergänzt werden, und zwar um die entsprechenden überarbeiteten Vorschriften und die zur Emissionsmessung verwendeten Prüfzyklen, die Vorschriften für die Durchführung des Verbots, Abschaltvorrichtungen einzusetzen, die die Wirksamkeit des Emissionsminderungssystems verringern, die notwendigen Maßnahmen zur

¹⁰ Urteil vom 13. Dezember 2018, *Ville de Paris, Ville de Bruxelles und Ayuntamiento de Madrid gegen Kommission*, T-339/16, T-352/16 und T-391/16, EU:T:2018:927.

¹¹ Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse (ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23).

Umsetzung der Verpflichtung der Hersteller, unbeschränkten Zugang zu den für die Fahrzeugreparatur und -wartung notwendigen Informationen zu gewähren, und es sollten überarbeitete Messverfahren für Partikel eingeführt werden. Die Befugnisübertragung sollte ferner die Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 umfassen, damit die endgültigen Übereinstimmungsfaktoren nach unten korrigiert werden können, um dem technischen Fortschritt bei portablen Emissionsmesssystemen (PEMS) Rechnung zu tragen, und damit die auf der Partikelmasse basierenden Grenzwerte neu bestimmt und Grenzwerte auf Grundlage der Partikelzahl eingeführt werden können. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, sollten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten erhalten und ihre Sachverständigen systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission haben, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

- (12) Um unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts die Kontinuität der Durchführung zu gewährleisten, sollten die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der vorliegenden Verordnung noch anhängigen Regelungsverfahren mit Kontrolle, zu denen der Ausschuss seine Stellungnahme bereits abgegeben hat, gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG abgeschlossen werden.
- (13) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung des Artikels 4 Absätze 2 und 3 der Verordnung (EU) Nr. 715/2007 sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates¹² ausgeübt werden.
- (14) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Festlegung von Vorschriften über die Emissionen von Kraftfahrzeugen, um zur Erreichung der grundlegenden Luftqualitätsziele beizutragen, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, da Kraftfahrzeuge mit einer gültigen Typgenehmigung über nationale Grenzen hinweg vertrieben werden können, sondern vielmehr wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (15) Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sollte daher entsprechend geändert werden —

¹² Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wird wie folgt geändert:

(1) Artikel 2 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Auf Antrag des Herstellers kann die nach dieser Verordnung erteilte Typgenehmigung für Fahrzeuge nach Absatz 1 auf Fahrzeuge der Klassen M₁, M₂, N₁ und N₂ im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG erweitert werden, deren Bezugsmasse 2840 kg nicht übersteigt und die den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen.“

(2) In Artikel 3 erhält der einleitende Teil folgende Fassung:

„Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck:“

(3) Artikel 4 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Der Hersteller weist nach, dass alle von ihm verkauften, zugelassenen oder in der Gemeinschaft in Betrieb genommenen Neufahrzeuge über eine Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung verfügen. Der Hersteller weist außerdem nach, dass alle von ihm in der Gemeinschaft verkauften oder in Betrieb genommenen neuen emissionsmindernden Einrichtungen für den Austausch, für die eine Typgenehmigung erforderlich ist, über eine Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung verfügen.“

Diese Pflichten schließen ein, dass die in Anhang I genannten Grenzwerte eingehalten werden. Um festzustellen, ob die Euro-6-Emissionsgrenzwerte nach Anhang I Tabelle 2 eingehalten sind, werden die bei einer gültigen Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (RDE-Prüfung) ermittelten Emissionswerte durch den geltenden Konformitätsfaktor nach Anhang I Tabelle 2a geteilt. Das Ergebnis muss unter den Euro-6-Emissionsgrenzwerten nach Tabelle 2 desselben Anhangs liegen.“

(b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die in den Absätzen 2 und 3 genannten besonderen Verfahren werden von der Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten festgelegt. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

(4) Artikel 5 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Der Hersteller rüstet das Fahrzeug so aus, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung entspricht.“

(b) In Absatz 3 erhält der einleitende Satz folgende Fassung:

„(3) Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a zur Ergänzung der Absätze 1 und 2 zu erlassen, in denen besondere Anforderungen festgelegt und die besonderen Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die

Typgenehmigung nach diesem Absatz entwickelt werden; dies betrifft insbesondere:

- (5) Artikel 6 Absatz 7 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Steht diese Information zu diesem Zeitpunkt noch nicht zur Verfügung oder entspricht sie noch nicht dieser Verordnung, so stellt der Hersteller die fehlende Information innerhalb von sechs Monaten nach Erteilung der Typgenehmigung zur Verfügung.“

- (6) Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

Delegierte Rechtsakte über den Zugang zu Fahrzeug-Reparatur- und Wartungsinformationen

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 14a zur Ergänzung der Artikel 6 und 7 delegierte Rechtsakte zu erlassen. Dazu gehören auch die Festlegung und Aktualisierung technischer Spezifikationen für die Bereitstellung von OBD- und Reparatur- und Wartungsinformationen, wobei den spezifischen Erfordernissen von KMU besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird.“

- (7) Artikel 10 wird wie folgt geändert:

- (a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Ab dem 2. Juli 2007 dürfen die nationalen Behörden aus Gründen, die die Emissionen oder den Kraftstoffverbrauch von Fahrzeugen betreffen, auf einen diesbezüglichen Antrag des Herstellers die EG-Typgenehmigung oder die nationale Typgenehmigung für einen neuen Fahrzeugtyp nicht versagen oder die Zulassung verweigern oder den Verkauf oder die Inbetriebnahme eines neuen Fahrzeugs untersagen, wenn das betreffende Fahrzeug nach Maßgabe von Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 2 dieser Verordnung entspricht, insbesondere den in Anhang I Tabelle 1 aufgeführten Euro-5-Grenzwerten bzw. den in Anhang I Tabelle 2 aufgeführten Euro-6-Grenzwerten.“

- (b) Die Absätze 4 und 5 erhalten folgende Fassung:

„(4) Mit Wirkung vom 1. September 2014, jedoch für Fahrzeuge der Klasse N₁ Gruppen II und III und Fahrzeuge der Klasse N₂ mit Wirkung vom 1. September 2015, versagen die nationalen Behörden aus Gründen, die die Emissionen oder den Kraftstoffverbrauch betreffen, die EG-Typgenehmigung und die nationale Typgenehmigung für neue Fahrzeugtypen, die dieser Verordnung nicht entsprechen, insbesondere den in Anhang I Tabelle 2 aufgeführten Euro-6-Grenzwerten.

Ob die Euro-6-Grenzwerte eingehalten sind, wird bei einer gültigen RDE-Prüfung unter Berücksichtigung des schadstoffspezifischen Übereinstimmungsfaktors nach Anhang I Tabelle 2a entsprechend Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 2 festgestellt.

5. Mit Wirkung vom 1. September 2015, jedoch für Fahrzeuge der Klasse N₁ Gruppen II und III und der Klasse N₂ mit Wirkung vom 1. September 2016, sehen die nationalen Behörden für neue Fahrzeuge ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigungen für die Zwecke des Artikels 18 der Richtlinie 2007/46/EWG als nicht mehr gültig an, wenn diese Fahrzeuge dieser Verordnung nicht entsprechen, insbesondere den in Anhang I Tabelle 2 aufgeführten Euro-6-Grenzwerten, [wobei nach Absatz 4 Unterabsatz 2 festgestellt wird, ob die Grenzwerte eingehalten sind,] und verweigern aus Gründen, die die Emissionen oder

den Kraftstoffverbrauch betreffen, ihre Zulassung und untersagen ihren Verkauf oder ihre Inbetriebnahme.

Ob die Euro-6-Grenzwerte eingehalten sind, wird bei einer gültigen RDE-Prüfung unter Berücksichtigung des schadstoffspezifischen Übereinstimmungsfaktors nach Anhang I Tabelle 2a entsprechend Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 2 festgestellt.“

(8) Artikel 11 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die nationalen Behörden untersagen den Verkauf oder den Einbau neuer emissionsmindernder Einrichtungen für den Austausch, die zum Einbau in nach dieser Verordnung genehmigte Fahrzeuge bestimmt sind, wenn sie nicht einem nach dieser Verordnung genehmigten Typ entsprechen.“

(9) Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten können finanzielle Anreize für in Serie hergestellte Fahrzeuge bieten, die dieser Verordnung entsprechen.“

(10) Artikel 14 Absätze 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 14a delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die folgenden Maßnahmen auf der Grundlage der Ergebnisse des Programms der UNECE zur Partikelmessung des World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations zu erlassen, ohne das Umweltschutzniveau in der Union zu senken:

a) Änderung dieser Verordnung zur Überarbeitung der in Anhang I aufgeführten Grenzwerte für die Partikelmasse und die Partikelzahl;

b) Ergänzung dieser Verordnung durch Annahme eines überarbeiteten Messverfahrens für die Partikelzahl.

3. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 14a delegierte Rechtsakte zu erlassen, um

a) diese Verordnung zwecks Anpassung der Verfahren, Prüfungen und Anforderungen sowie der zur Emissionsmessung verwendeten Prüfzyklen zu ändern, damit die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb angemessen widergespiegelt werden;

b) diese Verordnung zwecks Anpassung der schadstoffspezifischen endgültigen Übereinstimmungsfaktoren nach Anhang I Tabelle 2a zu ändern.“

(11) Folgender Artikel 14a wird eingefügt:

„Artikel 14a

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 3, Artikel 8 und Artikel 14 Absätze 2 und 3 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem *[Datum des Inkrafttretens]* übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen

einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

3. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 5 Absatz 3, Artikel 8 und Artikel 14 Absätze 2 und 3 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Er berührt nicht die Gültigkeit bereits in Kraft getretener delegierter Rechtsakte.
4. Vor Erlass eines delegierten Rechtsakts hört die Kommission im Einklang mit den Grundsätzen der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen an.
5. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
6. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 3, Artikel 8 und Artikel 14 Absätze 2 und 3 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.“

(12) Artikel 15 erhält folgende Fassung:

„Artikel 15

Ausschussverfahren

1. Die Kommission wird von dem in Artikel 40 Absatz 1 der Richtlinie 2007/46/EG genannten Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.“

(13) Anhang I wird entsprechend dem Anhang dieser Verordnung geändert.

Artikel 2

Verfahren nach Artikel 5 Absatz 3, Artikel 8 und Artikel 14 Absätze 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, in denen der Ausschuss seine Stellungnahme gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG bereits abgegeben hat, bleiben von dieser Verordnung unberührt.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am dritten 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.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

Brüssel, den 14.6.2019
COM(2019) 208 final

ANNEX

ANHANG

des

**Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates
zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 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**

ANHANG

In Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wird folgende Tabelle 2a eingefügt:

“Table 2a

Übereinstimmungsfaktoren für die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb

	Stickstoffoxide (NO _x)	Partikelzahl (PN)	Kohlenmonoxid (CO) ⁽¹⁾	Gesamte Kohlenwasserstoffe (THC)	Summe Kohlenwasserstoffe und Stickstoffoxide (THC + NO _x)
$CF_{pollutant-final}^{(2)}$	1,43	1,5	-	-	-
$CF_{pollutant-temp}^{(3)}$	2,1	1,5	-	-	-

⁽¹⁾ Die CO-Emissionen sind bei allen RDE-Prüfungen zu messen und aufzuzeichnen.

⁽²⁾ $CF_{pollutant-final}$ ist der Übereinstimmungsfaktor, der verwendet wird, um festzustellen, ob die Euro-6-Emissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung der mit dem Einsatz des portablen Emissionsmesssystems (PEMS) verbundenen technischen Unsicherheiten eingehalten sind.

⁽³⁾ $CF_{pollutant-temp}$ is the temporary conformity factor that may be used upon request of the manufacturer as an alternative to $CF_{pollutant-final}$ during a period of 5 years and 4 months following the dates specified in Article 10(4) and (5).”.