



Rat der
Europäischen Union

112186/EU XXVII. GP
Eingelangt am 14/09/22

Brüssel, den 14. September 2022
(OR. en)

12421/22

ENT 124
MI 661
ENV 879

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	13. September 2022
Empfänger:	Generalsekretariat des Rates
Nr. Komm.dok.:	[...](2022) XXX draft - D 082562/3
Betr.:	VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom XXX zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission hinsichtlich der Emissionstypgenehmigungsverfahren für leichte Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument [...](2022) XXX draft - D 082562/3.

Anl.: [...](2022) XXX draft - D 082562/3



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den XXX
D082562/03
[...] (2022) XXX draft

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

vom XXX

**zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission hinsichtlich der
Emissionstypgenehmigungsverfahren für leichte Personenkraftwagen und
Nutzfahrzeuge**

(Text von Bedeutung für den EWR)

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

vom **XXX**

zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission hinsichtlich der Emissionstypgenehmigungsverfahren für leichte Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge¹, insbesondere auf Artikel 5 Absatz 3 und Artikel 14 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wird die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen geregelt. Zu diesem Zweck wird für neue leichte Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge die Einhaltung bestimmter Emissionsgrenzwerte vorgeschrieben. Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen speziellen technischen Vorschriften sind in der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission² festgelegt. Da die Verordnung (EU) 2018/858³ die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen regelt, ist es angebracht, die Begriffsbestimmungen der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission mit den Begriffsbestimmungen der Verordnung (EU) 2018/858 zu vereinheitlichen, um ein einheitliches Verständnis über die Typgenehmigungsvorschriften zu erzielen.²
- (2) Die Bestimmungen über den Zugang zu Fahrzeug-OBD-Informationen und zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen gemäß Kapitel III der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wurden in Kapitel XIV der Verordnung (EU) 2018/858 aufgenommen, die seit dem 1. September 2020 gilt. Zur Angleichung der

¹ ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.

² 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 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 sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1).

Rechtsvorschriften sollten die Bestimmungen der Verordnung (EU) 2017/1151 über den Zugang zu diesen Informationen gestrichen werden.

- (3) Seit der Einführung der Methodik zur Überprüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (RDE) in die Anforderungen für Fahrzeugprüfungen durch die Verordnung (EU) 2016/427, die in den Anhang IIIA der Verordnung (EU) 2017/1151 übernommen wurde, können alle Fahrzeuge bei niedrigen Umgebungstemperaturen geprüft werden. Die spezifische Anforderung, dass Informationen darüber vorzulegen sind, dass die NO_x-Emissionen mindernde Einrichtung bei -7 °C innerhalb von 400 Sekunden eine ausreichend hohe Temperatur zu erreichen hat, ist daher redundant und sollte gestrichen werden.
- (4) Damit der Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch aller unter diese Verordnung fallenden Fahrzeugtypen überwacht werden kann, sollten die Anforderungen für eine solche Überwachung für Fahrzeuge der Klasse N₂ gelten. Da es sich um eine neue Anforderung für diese Klasse handelt, ist es angezeigt, den Fahrzeugherstellern ausreichend Zeit einzuräumen, damit sie dieser Anforderung nachkommen können.
- (5) Damit festgestellt werden kann, ob ein geprüftes Fahrzeug mit der Standard-Emissionsstrategie (BES) oder einer zusätzlichen Emissionsstrategie (AES) betrieben wird, sollte eine geeignete Anzeige der AES-Aktivierung in Fahrzeugen eingeführt werden, mit der darüber informiert wird, wenn eine AES verwendet wird. Für die Einführung einer solchen Anzeige bei allen Neufahrzeugen ist eine angemessene Vorlaufzeit erforderlich.
- (6) Es sollte eine förmliche Dokumentation zur Verfügung gestellt werden, die es anderen Typgenehmigungsbehörden, technischen Diensten, Dritten, der Kommission oder den Marktüberwachungsbehörden erlaubt, nachzuvollziehen, ob Emissionen, die unter bestimmten Prüfbedingungen auftreten und höher sind als erwartet, auf eine AES zurückgeführt werden könnten.
- (7) Da die Verordnung (EU) 2018/858 Dritten die Prüfung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge ermöglicht, ist es erforderlich, dass die Vorschriften für ISC-Prüfungen angepasst werden.
- (8) Die Durchführung von ISC-Prüfungen soll durch eine elektronische Plattform zur Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge erleichtert werden. Bei der Entwicklung dieser Plattform hat es sich gezeigt, dass bestimmte Änderungen der Transparenzlisten erforderlich sind. Gleichzeitig sollten die Transparenzlisten gestrafft werden, damit nur die für die ISC-Prüfung erforderlichen Elemente darin enthalten sind.
- (9) Im Rahmen des Weltforums der Vereinten Nationen für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge wird derzeit eine UN-Regelung über Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (RDE) entwickelt, die die Struktur und andere Elemente der RDE-Methodik verbessert. Diese Verbesserungen wurden noch nicht förmlich angenommen; da sie aber die neuesten technischen Entwicklungen widerspiegeln, ist es notwendig, sie in die Verordnung (EU) 2017/1151 aufzunehmen.

- (10) Die Gemeinsame Forschungsstelle veröffentlichte 2020³ und 2021⁴ zwei Überprüfungsberichte über die Bewertung der im RDE-Verfahren herangezogenen PEMS-Toleranzwerte; diese stellen den neuesten Kenntnisstand in Bezug auf die Leistung portabler Emissionsmesssysteme dar. Daher sollten die PEMS-Toleranzen im Einklang mit den besten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen aus diesen Berichten gesenkt werden. Die Senkung der PEMS-Toleranzen sollte mit Änderungen der Methodik zur Berechnung der Ergebnisse einer RDE-Prüfung einhergehen.
- (11) Das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure – WLTP) wurde erstmals im Rahmen des Weltforums für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge als globale technische Regelung (GTR) Nr. 15⁵ und später als UN-Regelung Nr. 154⁶ angenommen. Bei der UN wurden einige Änderungen an der WLTP-Methodik vorgenommen, um den jüngsten Entwicklungen des technischen Fortschritts Rechnung zu tragen. Es ist daher angezeigt, die in Verordnung (EU) 2017/1151 festgelegte WLTP-Methodik an die UN-Regelung anzupassen.
- (12) Die UN-Regelung Nr. 154 deckt zwei Gruppen regionaler Anforderungen ab, die als Stufe 1A und Stufe 1B bezeichnet werden. Obwohl die meisten Anforderungen dieser UN-Regelung sowohl für Stufe 1A als auch für Stufe 1B gelten, gelten einige von ihnen spezifisch nur für eine bestimmte Stufe. Für die Anwendung der UN-Regelung Nr. 154 in der Union sind nur die Anforderungen der Stufe 1A von Belang, da nur diese Stufe auf dem in der Union angewandten vierstufigen Prüfzyklus (niedrige, mittlere, hohe und sehr hohe Geschwindigkeit) beruht.
- (13) Um die Komplexität dieser Regelung so gering wie möglich zu halten und sich überschneidende Rechtsvorschriften zu vermeiden, sollte statt einer Umsetzung der UN-Regelung Nr. 154 durch die vorliegende Verordnung ein Verweis auf jene UN-Regelung in die Verordnung (EU) 2017/1151 aufgenommen werden.
- (14) Auf der Grundlage der Empfehlungen der Gemeinsamen Forschungsstelle ist es angezeigt, das jeweilige Prüfverfahren für die Bewertung der Übereinstimmung der Produktion im Hinblick auf die Kohlendioxidemissionen (CO₂-Emissionen) von Fahrzeugen, einschließlich des Einfahrverfahrens, zu ändern, um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen.
- (15) Um die Flexibilität bei den Prüfergebnissen zu reduzieren, sollten einige spezifische Bestimmungen eingeführt werden, wie z. B. Bestimmungen über den Einsatz von Instrumenten für die numerische Strömungssimulation (Computational Fluid Dynamics, CFD) und deren Validierung sowie über die Einstellung einer Ausrollfunktion beim Betrieb des Prüfstands.

³ Valverde Morales, V., Giechaskiel, B. and Carriero, M., Real Driving Emissions: 2018-2019 assessment of Portable Emissions Measurement Systems (PEMS) measurement uncertainty, EUR 30099 EN, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, Luxemburg, 2020, ISBN 978-92-76-16364-0, doi:10.2760/684820, JRC114416.

⁴ Giechaskiel, B., Valverde Morales, V. and Clairotte, M., Real Driving Emissions (RDE): 2020 assessment of Portable Emissions Measurement Systems (PEMS) measurement uncertainty, EUR 30591 EN, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, Luxemburg, 2021, ISBN 978-92-76-30230-8, doi:10.2760/440720, JRC124017.

⁵ Globale technische Regelung Nr. 15 über das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge.

⁶ [Amt für Veröffentlichungen: bitte bestätigte Referenz einfügen].

- (16) Als Referenzinstrument sollte ein von der Gemeinsamen Forschungsstelle entwickeltes zusätzliches Instrument zur Berechnung des Gangwechsels eingeführt werden.
- (17) Eine Aktualisierung der Prüfung Typ 5 zur Überprüfung der Dauerhaltbarkeit von emissionsmindernden Einrichtungen und aktualisierte OBD-Anforderungen sind erforderlich, um die Änderungen im Hinblick auf WLTP einzubeziehen.
- (18) Laut Studien jüngerer Datums besteht bei Plug-in-Hybridelektrofahrzeugen ein signifikanter Unterschied zwischen den durchschnittlichen tatsächlichen CO₂-Emissionen im Fahrbetrieb und den mittels WLTP bestimmten CO₂-Emissionen. Um sicherzustellen, dass die für solche Fahrzeuge bestimmten CO₂-Emissionen für das tatsächliche Fahrverhalten der Fahrzeugführer repräsentativ sind, sollten die für den Zweck der CO₂-Emissionsbestimmung bei der Typgenehmigung angewandten Nutzfaktoren angepasst werden. In einem ersten Schritt sollten auf der Grundlage der verfügbaren Daten neue Nutzfaktoren festgelegt werden. In einem zweiten Schritt sollten diese Faktoren unter Berücksichtigung der Daten von fahrzeuginternen Überwachungseinrichtungen für den Kraftstoffverbrauch solcher Fahrzeuge weiter überarbeitet und gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 der Kommission⁷ erhoben werden.
- (19) Einige mit dieser Änderung eingeführte Anforderungen, wie der Indikator für die AES-Aktivierung, erfordern eine Anpassung des Fahrzeugs. Daher sollten diese Anforderungen in drei gesonderten Schritten eingeführt werden.
- (20) Aus diesem Grunde ist es angebracht, die Verordnung (EU) 2017/1151 zu ändern.
- (21) Damit die Mitgliedstaaten, die nationalen Behörden und die Wirtschaftsakteure ausreichend Zeit haben, sich auf die Anwendung der mit dieser Verordnung eingeführten Vorschriften vorzubereiten, sollte der Beginn der Anwendung dieser Verordnung verschoben werden.
- (22) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Technischen Ausschusses „Kraftfahrzeuge“ —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

- (1) Artikel 2 wird wie folgt geändert:
- (a) Der einleitende Satz erhält folgende Fassung:

⁷ Durchführungsverordnung (EU) 2021/392 der Kommission vom 4. März 2021 über die Überwachung und Meldung von Daten zu den CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 1014/2010, (EU) Nr. 293/2012, (EU) 2017/1152 und (EU) 2017/1153 der Kommission (ABl. L 77 vom 5.3.2021, S. 8).

„Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die in der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates* festgelegten Begriffsbestimmungen.

Ferner gelten folgende Begriffsbestimmungen:“

(b) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

(1) Der einleitende Satz erhält folgende Fassung:

„Fahrzeugtyp hinsichtlich der Emissionen‘ bezeichnet eine Gruppe von Fahrzeugen, die:“

(2) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) sich im Hinblick auf die Kriterien, die eine ‚Interpolationsfamilie‘ gemäß Absatz 6.3.2 der UN-Regelung Nr. 154** begründen, nicht unterscheiden;“

* Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).

** UN-Regelung Nr. 154 – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen in Bezug auf die Kriterien Emissionen, Kohlendioxidemissionen und Kraftstoffverbrauch und/oder die Messung des Stromverbrauchs und der elektrischen Reichweite (WLTP) (ABl. L xxx vom xx.xx.2022, S. xx. [vom Amt für Veröffentlichungen vor der Annahme zu vervollständigen, sobald die Amtsblattveröffentlichung der Änderungsserie 02 zu UN-Regelung Nr. 154 erfolgt ist]).

(3) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) in einen einzigen ‚CO₂-Interpolationsbereich‘ im Sinne des Anhangs B6 Absatz 2.3.2 der UN-Regelung Nr. 154 oder Anhang B8 Absatz 4.5.1 der UN-Regelung Nr. 154 fallen;“

(4) In Buchstabe c erhält der zweite Gedankenstrich folgende Fassung:

„– Abgasrückführung (mit oder ohne, intern oder extern, gekühlt oder nicht gekühlt, niedriger/hoher/kombinierter Druck);“

(c) Nummer 2 erhält folgende Fassung:

„2. ‚EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich der Emissionen‘ bezeichnet die EU-Typgenehmigung in Bezug auf Auspuffemissionen, Kurbelgehäuseemissionen, Verdunstungsemissionen und Kraftstoffverbrauch;“

- (d) Nummer 8 wird wie folgt geändert:
- (a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:
- „a) Zahl und Art der Trägerkörper, Struktur und Werkstoff.“
- (b) Folgender Buchstabe i wird angefügt:
- „i) vorgeschriebenes Reagens (falls zutreffend);“
- (e) Nummer 10 erhält folgende Fassung:
- „10. Monovalentes Gasfahrzeug‘ bezeichnet ein monovalentes Fahrzeug, das hauptsächlich für den ständigen Betrieb mit Flüssiggas, Erdgas/Biomethan oder Wasserstoff ausgelegt ist, aber im Notfall oder beim Starten auch mit Benzin betrieben werden kann, wobei das Nennfassungsvermögen des Benzinbehälters 15 Liter nicht überschreiten darf.“
- (f) Nummer 11 erhält folgende Fassung:
- „11. ‚Bivalentes Fahrzeug‘ bezeichnet ein Fahrzeug mit zwei getrennten Kraftstoffspeichersystemen, das vorrangig für den hauptsächlichlichen Betrieb mit jeweils nur einem Kraftstoff ausgelegt ist.“
- (g) Nummer 17 erhält folgende Fassung:
- „17. ‚ordnungsgemäß gewartet und genutzt‘ bezeichnet bei einem Prüffahrzeug, dass ein solches Fahrzeug den Annahmekriterien für ein ausgewähltes Fahrzeug nach Anhang II Anlage 1 entspricht;“
- (h) Nummer 20 erhält folgende Fassung:
- „20) ‚Fehlfunktion‘ bezeichnet den Ausfall oder das fehlerhafte Arbeiten eines emissionsrelevanten Bauteils oder Systems, der bzw. das ein Überschreiten der in Absatz 6.8.2 Tabelle 4A der UN-Regelung Nr. 154 zur Folge hätte, oder den Fall, dass das OBD-System nicht in der Lage ist, die grundlegenden Anforderungen des Anhangs C5 der UN-Regelung Nr. 154 an die Überwachungsfunktionen zu erfüllen;“
- (i) Nummer 22 erhält folgende Fassung:
- „22. ‚Fahrzyklus‘ bezeichnet in Bezug auf OBD-Systeme die Vorgänge, die das Einschalten der Zündung, die Fahrbedingungen, unter denen eine etwaige Fehlfunktion erkannt würde, und das Ausschalten der Zündung umfassen;“
- (j) Nummer 23 wird gestrichen.
- (k) Folgende Nummer 23a wird eingefügt:
- „23a. ‚Dritter‘ bezeichnet einen Dritten, der die Anforderungen der Durchführungsverordnung (EU) 2022/163 der Kommission* erfüllt.“

*Durchführungsverordnung (EU) 2022/163 der Kommission vom 7. Februar 2022 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich funktioneller Anforderungen an die Marktüberwachung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten (ABl. L 27 vom 8.2.2022, S. 1).

- (1) Nummer 25 erhält folgende Fassung:

„25. ‚verschlechterte emissionsmindernde Einrichtung für den Austausch‘ bezeichnet eine emissionsmindernde Einrichtung gemäß Artikel 3 Absatz 11 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, die in solchem Maße gealtert oder künstlich verschlechtert wurde, dass sie den Anforderungen des Anhangs C4 Anlage 1 Absatz 1 der UN-Regelung Nr. 154 genügt;“

- (2) Artikel 3 wird wie folgt geändert:

- (a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

- (b) In Absatz 2 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Bei allen Bezugnahmen auf die UN-Regelung Nr. 154 gelten nur die Anforderungen der Europäischen Union, gekennzeichnet als Stufe 1A. Bezugnahmen auf „Grenzwertemissionen“ in der UN-Regelung Nr. 154 sind als Bezugnahmen auf ‚Schadstoffemissionen‘ in der vorliegenden Verordnung zu verstehen.“

- (c) Artikel 3 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Für die EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich der Emissionen nach diesem Absatz sind die Emissionsprüfungen für die Zwecke der technischen Überwachung gemäß Anhang IV und die Prüfungen des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen gemäß Anhang XXI erfolgreich zu durchlaufen.“

- (d) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„7. Monovalente Gasfahrzeuge sind der Prüfung Typ 1 hinsichtlich der Variation bei der Zusammensetzung entweder des Flüssiggases oder des Erdgases/Biomethans gemäß Anhang B6 der UN-Regelung Nr. 154 zu Schadstoffemissionen zu unterziehen, und zwar mit dem Kraftstoff, der für die Messung der Nutzleistung gemäß Anhang XX der vorliegenden Verordnung verwendet wird.

Bivalente Gasfahrzeuge sind mit Benzin sowie entweder Flüssiggas oder Erdgas/Biomethan zu prüfen. Die Prüfungen mit Flüssiggas oder Erdgas/Biomethan sind hinsichtlich der Variation bei der Zusammensetzung des Flüssiggases oder Erdgases/Biomethans gemäß Anhang B6 der UN-Regelung Nr. 154 zu Schadstoffemissionen durchzuführen, und zwar mit dem Kraftstoff, der für die Messung der Nutzleistung gemäß Anhang XX der vorliegenden Verordnung verwendet wird.“

(e) Absatz 10 Unterabsatz 2 und 5 werden gestrichen;

(f) Absatz 11 Unterabsatz 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„11. Der Hersteller gewährleistet, dass bei einem nach Verordnung (EG) Nr. 715/2007 typgenehmigten Fahrzeug während seiner gesamten normalen Lebensdauer die gemäß Anhang IIIA bestimmten endgültigen RDE-Emissionsergebnisse und bei einer gemäß dem genannten Anhang durchgeführten Prüfung Typ 1a ausgestoßenen Emissionen die in dem genannten Anhang festgelegten Emissionsgrenzwerte für NO_x und PN nicht überschreiten.

Typgenehmigungen gemäß Verordnung (EG) Nr. 715/2007 dürfen nur erteilt werden, wenn das Fahrzeug Teil einer validierten PEMS-Prüffamilie gemäß Anhang IIIA Nummer 3.3 ist.“

(3) Artikel 4 Absätze 4, 5 und 6 erhalten folgende Fassung:

„4. Wird es mit einem fehlerhaften Bauteil gemäß Anhang C5 Anlage 1 der UN-Regelung Nr. 154 geprüft, muss sich die Fehlfunktionsanzeige des OBD-Systems aktivieren.

Die OBD-Fehlfunktionsanzeige kann im Verlauf dieser Prüfung auch dann aktiviert werden, wenn die Emissionen unterhalb der OBD-Schwellenwerte gemäß Absatz 6.8.2 Tabelle 4A der UN-Regelung Nr. 154 liegen.

5. Der Hersteller gewährleistet, dass das OBD-System unter nach vernünftigem Ermessen vorhersehbaren Fahrbedingungen den Anforderungen an die Leistung im Betrieb gemäß Anhang XI Anlage 1 Abschnitt 1 entspricht.

6. Der Hersteller macht die Daten über die Leistung im Betrieb, die gemäß den Vorschriften des Anhangs XI Anlage 1 Abschnitt 1 vom OBD-System eines Fahrzeugs zu speichern und zu melden sind, den nationalen Behörden und unabhängigen Marktteilnehmern problemlos ohne jegliche Verschlüsselung zugänglich.“

(4) In Artikel 4a erhält der einleitende Satz folgende Fassung:

„Der Hersteller stellt sicher, dass nachstehend genannte Fahrzeuge der Klassen M₁, N₁ und N₂ 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.“

(5) Artikel 5 wird wie folgt geändert:

(a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„Antrag auf EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich der Emissionen“

(b) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Der Hersteller legt der Genehmigungsbehörde einen Antrag auf EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich der Emissionen vor.“

(c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

(1) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) bei Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor eine Erklärung des Herstellers über den auf eine Gesamtzahl von Zündungsvorgängen bezogenen Mindestprozentsatz der Verbrennungsaussetzer, der entweder ein Überschreiten der in Absatz 6.8.2 Tabelle 4A der UN-Regelung Nr. 154 genannten OBD-Schwellenwerte zur Folge hätte, wenn dieser für den Nachweis gewählte Prozentsatz von Beginn einer Prüfung Typ 1 gemäß Anhang C5 der UN-Regelung Nr. 154 an vorgelegen hätte, oder zur Überhitzung und damit gegebenenfalls zu einer irreversiblen Schädigung des bzw. der Abgaskatalysatoren führen könnte;“

(2) Buchstaben d bis g erhalten folgende Fassung:

„d) eine Erklärung des Herstellers, dass das OBD-System unter nach vernünftigem Ermessen vorhersehbaren Fahrbedingungen den Vorschriften für die Leistung im Betrieb gemäß Anhang XI Anlage 1 Abschnitt 1 entspricht;

e) einen Plan mit einer ausführlichen Beschreibung der technischen Kriterien sowie der Begründung für die Erhöhung des Zählers und Nenners jeder einzelnen Überwachungsfunktion, die den Vorschriften von Anhang C5 Anlage 1 Absätze 7.2 und 7.3 der UN-Regelung Nr. 154 entsprechen muss, sowie für die Deaktivierung von Zählern, Nennern und allgemeinem Nenner gemäß den Bedingungen nach Anhang C5 Anlage 1 Absatz 7.7 der UN-Regelung Nr. 154;

f) eine Beschreibung der getroffenen Maßnahmen zur Verhinderung eines unbefugten Eingriffs oder einer Veränderung an den Emissionsminderungssystemen einschließlich des Emissionsüberwachungsrechners und dem Kilometerzähler einschließlich der Aufzeichnung der Werte der Kilometerleistung für die Zwecke der Anhänge XI und XVI;

g) gegebenenfalls die Merkmale der Fahrzeugfamilie gemäß Absatz 6.8.1 der UN Nr. 154;“

- (d) Absatz 6 Unterabsätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„Für die Zwecke von Absatz 3 Buchstaben d und e erteilen die Genehmigungsbehörden keine Typgenehmigung für ein Fahrzeug, wenn die vom Hersteller vorgelegten Informationen den Vorschriften von Anhang XI Anlage 1 Abschnitt 1 nicht hinreichend entsprechen.“

Anhang C5 Anlage 1 Absätze 7.2, 7.3 und 7.7 der UN-Regelung Nr. 154 gelten für alle nach vernünftigem Ermessen vorhersehbaren Fahrbedingungen.“

- (e) Absatz 11 wird wie folgt geändert:

- (a) Folgender Unterabsatz 2 wird eingefügt:

„Bei Fahrzeugen, die mit den Eigenschaften EB und EC gemäß Anhang I Anlage 6 Tabelle 1 genehmigt werden, muss der Hersteller einen Indikator (AES-Kennzeichnung oder Timer) einführen, mit dem angegeben wird, wann ein Fahrzeug im AES-Modus und nicht im BES-Modus fährt. Der Indikator ist durch Abruf mithilfe eines generischen Lesegeräts über die serielle Schnittstelle einer Standard-Diagnosesteckverbindung verfügbar. Die laufende AES muss aus der formellen Dokumentation ersichtlich sein.“

- (b) Unterabsatz 6 erhält folgende Fassung:

„Die Genehmigungsbehörde kann das Funktionieren der AES prüfen.“

- (c) Folgende Unterabsätze werden angefügt:

„Das Forum für den Austausch von Informationen zur Durchsetzung erstellt jährlich eine Liste der AES, die von den Typgenehmigungsbehörden als nicht annehmbar erachtet wurden; Fälle, bei denen die AES als nicht annehmbar erachtet wurde, werden der Öffentlichkeit durch die Kommission bis spätestens Ende März des Folgejahres zugänglich gemacht.“

Der Hersteller legt den Genehmigungsbehörden außerdem eine förmliche Dokumentation gemäß Anhang I Anlage 3a mit Informationen über die AES/BES vor, anhand deren ein unabhängiger Prüfer feststellen kann, ob die gemessenen Emissionen auf eine AES- oder BES-Strategie oder möglicherweise auf eine Abschaltvorrichtung zurückzuführen sind. Die formelle Dokumentation wird allen Typgenehmigungsbehörden, technischen Diensten, Marktüberwachungsbehörden, Dritten und der Kommission auf Anfrage zur Verfügung gestellt.

Fahrzeuge der Klasse M₁ oder N₁ werden mit den Emissionseigenschaften EA, EB oder EC gemäß Anhang I Anlage 6 Tabelle 1 genehmigt, wobei die Nutzfaktoren zu berücksichtigen sind, die anhand der Werte in Anhang XXI Nummer 3.2 Tabelle A8 Anl. 5/1 ermittelt wurden.“

- (f) Absatz 12 erhält folgende Fassung:

„12. Der Hersteller stellt der Typgenehmigungsbehörde, die die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen nach dieser Verordnung erteilt

hat (im Folgenden „ausstellende Typgenehmigungsbehörde“) ein Paket zur Prüfungstransparenz zur Verfügung, das die erforderlichen Informationen enthält, um die Prüfung nach Anhang II Nummer 5.9 durchzuführen.

Sobald die elektronische ISC-Plattform betriebsbereit ist, lädt der Hersteller alle erforderlichen Daten für alle seine Fahrzeuge auch dort hoch. Die Angaben auf den Transparenzlisten beschränken sich auf diejenigen Angaben, die nach Anhang II Anlage 5 vorgeschrieben sind.“

(6) Artikel 6 wird wie folgt geändert:

(a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„Verwaltungsvorschriften für die EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich der Emissionen“

(b) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Sind die einschlägigen Anforderungen erfüllt, erteilt die Genehmigungsbehörde eine EG-Typgenehmigung und teilt eine Typgenehmigungsnummer in Übereinstimmung mit dem Nummerierungssystem gemäß Anhang IV der Verordnung (EU) 2020/683* zu.

Unbeschadet der Bestimmungen des Anhangs IV der Verordnung (EU) 2020/683 wird Abschnitt 3 der Typgenehmigungsnummer gemäß Anhang I Anlage 6 erstellt.

Eine Genehmigungsbehörde darf diese Nummer keinem anderen Fahrzeugtyp mehr zuteilen.“

* Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission vom 15. April 2020 zur Durchführung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der administrativen Anforderungen für die Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 163 vom 26.5.2020, S. 1).

(c) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„2. Abweichend von Absatz 1 kann auf Antrag des Herstellers ein Fahrzeug mit einem OBD-System auch dann zur EG-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich der Emissionen zugelassen werden, wenn das System einen oder mehr Mängel aufweist, wodurch die besonderen Vorschriften des Anhangs XI nicht in vollem Umfang eingehalten werden, sofern die besonderen Verwaltungsvorschriften des Anhangs XI Abschnitt 3 eingehalten sind.

Die Genehmigungsbehörde unterrichtet alle Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten gemäß den Vorschriften des Artikels 27 der Verordnung (EU) 2018/858 von der Entscheidung, eine solche Typgenehmigung zu erteilen.“

(7) Artikel 7 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Für die Änderung von Typgenehmigungen, die nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erteilt wurden, gelten die Artikel 27, 33 und 34 der Verordnung (EU) 2018/858.“

- (8) Artikel 8 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Es sind Maßnahmen zur Gewährleistung der Übereinstimmung der Produktion nach Artikel 31 der Verordnung (EU) 2018/858 zu treffen.“

Die Vorschriften zur Übereinstimmung der Produktion in Anhang I Abschnitt 4 der vorliegenden Verordnung und die entsprechenden statistischen Verfahren in Anlagen 2 zu der UN-Regelung Nr. 154 sind anzuwenden.“

- (9) Artikel 9 wird wie folgt geändert:

- (a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge“

- (b) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Maßnahmen zur Gewährleistung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge, die nach dieser Verordnung typgenehmigt wurden, sind im Einklang mit den Vorkehrungen für die Übereinstimmung der Produktion nach Artikel 31 der Verordnung (EU) 2018/858, Anhang IV der Verordnung (EU) 2018/858 und Anhang II der vorliegenden Verordnung zu treffen.“

- (c) Artikel 4 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Für solche Familien legt der Hersteller der Genehmigungsbehörde einen Bericht über jegliche emissionsrelevante Gewährleistung und entsprechende Reparatur nach Anhang II Nummer 4 vor.“

- (d) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„Der Hersteller und die ausstellende Typgenehmigungsbehörde führen Prüfungen der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge nach Anhang II durch. Andere Typgenehmigungsbehörden, technische Dienste, die Kommission und Dritte können Teile der Prüfungen der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge nach Anhang II durchführen. Die für die Durchführung dieser Prüfungen erforderlichen Daten sind in der Durchführungsverordnung (EU) 2022/163 der Kommission* und in Anhang II der vorliegenden Verordnung geregelt.“

*Durchführungsverordnung (EU) 2022/163 der Kommission vom 7. Februar 2022 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich funktioneller Anforderungen an die Marktüberwachung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten (ABl. L 27 vom 8.2.2022, S. 1).

(e) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„7. Hat eine Typgenehmigungsbehörde, ein technischer Dienst, die Kommission oder ein Dritter festgestellt, dass eine Fahrzeugfamilie hinsichtlich der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge die Prüfung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge nicht besteht, benachrichtigt sie bzw. er unverzüglich nach Artikel 54 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/858 die ausstellende Typgenehmigungsbehörde.

Nach dieser Benachrichtigung und gemäß den Bestimmungen des Artikels 54 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2018/858 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 54 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2018/858 eingeleitet.“

(f) Absatz 8 erhält folgende Fassung:

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

a) Fahrzeuge, die einer Mehrstufen-Typgenehmigung nach Artikel 3 Absatz 8 der Verordnung (EU) 2018/858 unterliegen, werden auf Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge nach den Vorschriften für die Mehrstufen-Genehmigung nach Anhang II Nummer 5.10.6 der vorliegenden Verordnung geprüft.

b) Leichenwagen gemäß Anhang II Teil III Anlage 1 der Verordnung (EU) 2018/858, beschussgeschützte Fahrzeuge gemäß Anhang II Teil III Anlage 2 der Verordnung (EU) 2018/858 und rollstuhlgerechte Fahrzeuge gemäß Anhang II Teil III Anlage 3 der Verordnung (EU) 2018/858 unterliegen nicht den Bestimmungen dieses Artikels. Alle sonstigen Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung wie in Anhang II Teil III Anlage 4 der Verordnung (EU) 2018/858 festgelegt werden nach den Vorschriften für Mehrstufen-Typgenehmigungen gemäß Anhang II der vorliegenden Verordnung auf die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge geprüft.“

(10) Artikel 10 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Der Hersteller gewährleistet, dass emissionsmindernde Einrichtungen für den Austausch, die in Fahrzeuge mit einer EG-Typgenehmigung nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 eingebaut werden, in Übereinstimmung mit Artikel 12, Artikel 13 und Anhang XIII der vorliegenden Verordnung über eine EG-Typgenehmigung als selbstständige technische Einheiten im Sinne des Artikels 10 Absatz 2 der Richtlinie 2007/46/EG verfügen.

Katalysatoren und Partikelfilter gelten für die Zwecke dieser Verordnung als emissionsmindernde Einrichtungen.

Die einschlägigen Vorschriften sind erfüllt, wenn die emissionsmindernden Einrichtungen für den Austausch gemäß der UNECE-Regelung Nr. 103* genehmigt wurden.

*

Regelung Nr. 103 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) — Einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung von emissionsmindernden Einrichtungen für den Austausch für Kraftfahrzeuge (ABl. L 207 vom 10.8.2017, S. 30).“

- (11) Artikel 11 Absatz 3 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Die Prüffahrzeuge entsprechen den Vorschriften des Anhangs B6 Abschnitt 2.3 der UN-Regelung Nr. 154.“

- (12) Artikel 13 wird gestrichen.

- (13) Artikel 14 wird gestrichen.

- (14) Dem Artikel 15 werden folgende Absätze 12, 13 und 14 angefügt:

„12. Für Fahrzeugtypen, für die vor dem 1. September 2023 eine gültige Typgenehmigung erteilt wurde, ist keine neue Typgenehmigungsprüfung erforderlich, wenn der Hersteller gegenüber der Typgenehmigungsbehörde erklärt, dass die Übereinstimmung mit den Anforderungen der vorliegenden Verordnung gewährleistet ist. Die Anforderungen, die sich nicht auf die Prüfung des Fahrzeugs beziehen, einschließlich erforderlicher Erklärungen und Datenanforderungen, gelten.

13. Für Fahrzeugtypen, für die eine gültige Typgenehmigung gemäß Emissionsnorm Euro 6e⁸ erteilt wurde und für die ein Hersteller eine Genehmigung gemäß Emissionsnorm Euro 6e-bis⁹ beantragt, ist keine neue Typgenehmigungsprüfung erforderlich, wenn der Hersteller gegenüber der Typgenehmigungsbehörde erklärt, dass die Übereinstimmung mit den Anforderungen der Emissionsnorm Euro 6e-bis gewährleistet ist. Die Anforderungen, die sich nicht auf die Prüfung des Fahrzeugs beziehen, einschließlich erforderlicher Erklärungen und Datenanforderungen, gelten.

14. Für Fahrzeugtypen, für die eine gültige Typgenehmigung gemäß Emissionsnorm Euro 6e-bis erteilt wurde und für die ein Hersteller eine Genehmigung gemäß Emissionsnorm Euro 6e-bis-FCM⁹ beantragt, ist keine neue Typgenehmigungsprüfung erforderlich, wenn der Hersteller gegenüber der Typgenehmigungsbehörde erklärt, dass die Übereinstimmung mit den Anforderungen der Emissionsnorm Euro 6e-bis-FCM gewährleistet ist. Die Anforderungen, die sich nicht auf die Prüfung des Fahrzeugs beziehen, einschließlich erforderlicher Erklärungen und Datenanforderungen, gelten.“

- (15) Das Verzeichnis der Anhänge sowie Anhang I werden gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert;

⁸ gemäß Anhang I Anlage 6.

- (16) Anhang II erhält die Fassung des Anhangs II der vorliegenden Verordnung.
- (17) Anhang IIIA erhält die Fassung des Anhangs III der vorliegenden Verordnung.
- (18) Anhang V wird gemäß Anhang IV der vorliegenden Verordnung geändert.
- (19) Anhang VI wird gemäß Anhang V der vorliegenden Verordnung geändert.
- (20) Anhang VII wird gemäß Anhang VI der vorliegenden Verordnung geändert.
- (21) Anhang VIII wird gemäß Anhang VII der vorliegenden Verordnung geändert.
- (22) Anhang IX wird gemäß Anhang VIII der vorliegenden Verordnung geändert.
- (23) Anhang XI erhält die Fassung des Anhangs IX der vorliegenden Verordnung.
- (24) Anhang XII wird gemäß Anhang X der vorliegenden Verordnung geändert.
- (25) Anhang XIII wird gemäß Anhang XI der vorliegenden Verordnung geändert.
- (26) Anhang XIV wird gestrichen.
- (27) Anhang XVI erhält die Fassung des Anhangs XII der vorliegenden Verordnung.
- (28) Anhang XX wird gemäß Anhang XIII der vorliegenden Verordnung geändert.
- (29) Anhang XXI erhält die Fassung des Anhangs XIV der vorliegenden Verordnung.
- (30) Anhang XXII erhält die Fassung des Anhangs XV der vorliegenden Verordnung.

Artikel 2

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

Sie gilt ab dem 1. September 2023.

Jedoch dürfen nationale Behörden ab dem 1. März 2023 weder die Erteilung einer EU-Typgenehmigung für einen neuen Fahrzeugtyp oder die Erweiterung der Genehmigung für einen bestehenden Fahrzeugtyp versagen noch die Zulassung, das Inverkehrbringen oder die Inbetriebnahme eines neuen Fahrzeugs untersagen, wenn ein Hersteller es beantragt, sofern das betreffende Fahrzeug dieser Verordnung entspricht.

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

Brüssel, den

*Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula von der Leyen*