Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationshilfe, für deren Richtigkeit die Organe der Union keine Gewähr übernehmen

►B 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

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008	L 199	1	28.7.2008
►M2	Verordnung (EU) Nr. 566/2011 der Kommission vom 8. Juni 2011	L 158	1	16.6.2011
►M3	Verordnung (EU) Nr. 459/2012 der Kommission vom 29. Mai 2012	L 142	16	1.6.2012

▼B

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ([1]),

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ([2]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital sichergestellt werden muss. Deshalb wurde mit der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger ([3]) ein umfassendes System für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen geschaffen. Die technischen Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen sollten folglich harmonisiert werden, um zu vermeiden, dass die Mitgliedstaaten unterschiedliche Vorschriften erlassen, und um ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen.

(2) Diese Verordnung ist einer der Einzelrechtsakte im Rahmen des durch die Richtlinie 70/156/EWG geschaffenen gemeinschaftlichen Typgenehmigungssystems. Diese Richtlinie sollte daher entsprechend geändert werden.

(3) Auf Wunsch des Europäischen Parlaments wurde bei den gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften für Kraftfahrzeuge ein neues Regulierungskonzept eingeführt. Nach diesem Konzept werden in dieser Verordnung grundlegende Vorschriften zu Fahrzeugemissionen festgelegt, während die technischen Spezifikationen in Durchführungsmaßnahmen festgelegt werden, die nach den Komitologieverfahren erlassen werden.

([1]) ABl. C 318 vom 23.12.2006, S. 62.
([2]) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 13. Dezember 2006 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 30. Mai 2007.
([3]) ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/96/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 81).

▼B

(4) Im März 2001 startete die Kommission das Programm „Saubere Luft für Europa“ (CAFE), dessen Grundzüge in einer Mitteilung vom 4. Mai 2005 beschrieben sind. Das hat in der Folge zur Festlegung einer thematischen Strategie zur Luftreinhaltung in einer Mitteilung vom 21. September 2005 geführt. Eine der Aussagen in dieser Strategie ist, dass zur Erreichung der Luftqualitätsziele der EU Emissionen des Verkehrssektors (Luftverkehr, Seeverkehr und Landverkehr), der privaten Haushalte und des Energie-, Agrar- und Industriesektors weiter gesenkt werden müssen. In diesem Zusammenhang sollte das Senken der Emissionen von Kraftfahrzeugen als Teil einer Gesamtstrategie angegangen werden. Die Euro-5- und Euro-6-Normen sind eine der Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen von Partikeln und Ozonvorläuferstoffen wie Stickstoffoxid und Kohlenwasserstoff.

(5) Um die Ziele der EU für die Luftqualität zu erreichen, sind fortwährende Bemühungen zur Senkung von Kraftfahrzeugemissionen erforderlich. Deshalb sollte die Industrie klare Informationen über die künftigen Emissionsgrenzwerte erhalten. Diese Verordnung umfasst daher neben der Euro-5-Stufe auch die Euro-6-Stufe der Emissionsgrenzwerte.

(6) Zur Verbesserung der Luftqualität und zur Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte ist insbesondere eine erhebliche Minderung der Stickstoffoxidemissionen bei Dieselfahrzeugen erforderlich. Dabei ist es notwendig, in der Euro-6-Stufe ambitionierte Grenzwerte zu erreichen, ohne die Vorteile des Dieselmotors beim Kraftstoffverbrauch und bei der Kohlenwasserstoff- und Kohlenmonoxidemission aufgeben zu müssen. Die frühzeitige Festlegung einer solchen Stufe für die Reduzierung der Stickstoffoxidemissionen ermöglicht den Automobilherstellern eine langfristige, europaweite Planungssicherheit.

(7) Bei der Festlegung von Emissionsgrenzwerten ist es wichtig zu berücksichtigen, wie sie sich auf die Märkte und die Wettbewerbsfähigkeit der Hersteller auswirken, welche direkten und indirekten Kosten den Unternehmen durch sie entstehen und welchen Nutzen in Form von Anregung von Innovation, Verbesserung der Luftqualität, Senkung der Gesundheitskosten und Gewinn zusätzlicher Lebensjahre sie bringen und welche Gesamtwirkung sie auf die CO_2-Emissionen haben.

(8) Unbeschränkter Zugang zu den für die Fahrzeugreparatur notwendigen Informationen über ein standardisiertes Format zum Auffinden technischer Informationen und ein wirksamer Wettbewerb auf dem Markt für Fahrzeug-Reparatur- und -Wartungsinformationsdienste sind für ein besseres Funktionieren des Binnenmarkts notwendig, insbesondere hinsichtlich des freien Warenverkehrs, der Niederlassungsfreiheit und der Dienstleistungsfreiheit. Ein großer Teil dieser Informationen betrifft On-Board-Diagnosesysteme (OBD-Systeme) und ihr Zusammenwirken mit anderen Fahrzeugsystemen. Es ist angebracht, technische Spezifikationen für die Bereitstellung solcher Informationen durch die Hersteller im Internet festzulegen sowie zweckmäßige Maßnahmen zu ergreifen, um einen angemessenen Zugang für kleine und mittlere Unternehmen (KMU)

▼B

sicherzustellen. Gemeinsame Normen, die unter Einbeziehung der Akteure vereinbart werden, wie etwa das OASIS-Format ([1]), können den Informationsaustausch zwischen Herstellern und Dienstleistern erleichtern. Es ist daher angebracht, zunächst die Anwendung der technischen Spezifikationen des OASIS-Formats zur Auflage zu machen und die Kommission zu bitten, CEN/ISO um die Weiterentwicklung des Formats in einer Norm im Hinblick darauf zu ersuchen, dass das OASIS-Format zu gegebener Zeit ersetzt wird.

(9) Spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung sollte die Kommission das Funktionieren des Systems des Zugangs zu allen Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge überprüfen, um zu beurteilen, ob es zweckmäßig wäre, sämtliche Vorschriften über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge in einer überarbeiteten Rahmenrichtlinie über die Typgenehmigung zusammenzufassen. Falls die Vorschriften über den Zugang zu allen Informationen für Fahrzeuge in diese Richtlinie aufgenommen werden, sollten die entsprechenden Bestimmungen der vorliegenden Verordnung aufgehoben werden, sofern die bestehenden Rechte auf Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformation gewahrt bleiben.

(10) Emissionen, die bisher nicht geregelt sind und die infolge verstärkten Einsatzes neuartiger Kraftstoffe, neuer Motorentechnik und neuer Emissionskontrollsysteme Bedeutung erlangen können, sollte die Kommission im Auge behalten und gegebenenfalls dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag zur Regelung dieser Emissionen vorlegen.

(11) Um die Einführung von mit alternativen Treibstoffen betriebenen Fahrzeugen mit einem niedrigen Ausstoß an Stickoxiden und Partikeln zu fördern und die Existenz solcher Fahrzeuge aufrecht zu erhalten und gleichzeitig die Emissionsreduktion bei benzinbetriebenen Fahrzeugen zu fördern, werden in dieser Verordnung separate Grenzwerte für die Gesamtmasse der Kohlenwasserstoffe und die Masse der Kohlenwasserstoffe außer Methan eingeführt.

(12) Es sollten weitere Anstrengungen unternommen werden, um striktere Emissionsgrenzwerte einzuführen, einschließlich der Senkung von Kohlendioxidemissionen, und um sicherzustellen, dass sich die Grenzwerte auf das tatsächliche Verhalten der Fahrzeuge bei ihrer Verwendung beziehen.

(13) Um sicherzustellen, dass Emissionen von ultrafeinen Partikeln (PM 0,1 µm und weniger) kontrolliert werden, sollte die Kommission so bald wie möglich und spätestens mit Inkrafttreten der Stufe Euro 6 zusätzlich zur derzeit festgelegten Partikelmasse eine Partikelzahl festlegen. Die Partikelzahl sollte auf den Ergebnissen des Programms der UN/ECE zur Partikelmessung (PMP) basieren und mit den bestehenden anspruchsvollen Umweltschutzzielen in Einklang stehen.

([1]) Organisation für strukturierte Informationsstandards.

▼B

(14) Zur besseren Reproduzierbarkeit der Partikelmasse- und Partikelzahlmessungen im Labor sollte die Kommission ein neues Messverfahren zum Ersatz des bisherigen Verfahrens einführen. Dies sollte so bald wie möglich und spätestens mit Inkrafttreten der Stufe Euro 6 geschehen. Es sollte auf den Ergebnissen des PMP basieren. Ist das neue Messverfahren eingeführt, so sollten die in dieser Verordnung festgelegten PM-Grenzwerte geändert werden, da die Nachweisgrenze des neuen Messverfahrens niedriger liegen als die des bisherigen.

(15) Die Kommission sollte prüfen, ob der Neue Europäische Fahrzyklus, der den Emissionsmessungen zugrunde liegt, angepasst werden muss. Die Anpassung oder Ersetzung des Prüfzyklus kann erforderlich sein, um Änderungen der Fahrzeugeigenschaften und des Fahrerverhaltens Rechnung zu tragen. Überprüfungen können erforderlich sein, um zu gewährleisten, dass die bei der Typgenehmigungsprüfung gemessenen Emissionen denen im praktischen Fahrbetrieb entsprechen. Der Einsatz transportabler Emissionsmesseinrichtungen und die Einführung des „not-to-exceed"-Regulierungskonzepts (der Hersteller muss gewährleisten, dass sein Fahrzeug in allen Betriebszuständen die Grenzwerte nicht überschreitet) sollten ebenfalls erwogen werden.

(16) OBD-Systeme sind für die Überwachung von Emissionen eines Fahrzeugs im Betrieb wichtig. Wegen der Bedeutung der Überwachung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb sollte die Kommission die Anforderungen an solche Systeme und an die Toleranzgrenzen für Messfehler laufend überprüfen.

(17) Ein einheitliches Verfahren für die Messung des Kraftstoffverbrauchs und der Kohlendioxidemissionen von Fahrzeugen ist notwendig, um zu verhindern, dass zwischen den Mitgliedstaaten technische Handelshemmnisse entstehen. Ein solches Verfahren ist auch notwendig, um zu gewährleisten, dass die Verbraucher und Anwender objektive und genaue Informationen erhalten.

(18) Die Kommission sollte vor der Ausarbeitung von Vorschlägen für künftige Emissionsnormen Untersuchungen durchführen, um festzustellen, ob die Unterteilung von Fahrzeugklassen in Gruppen weiterhin notwendig ist und ob masseneutrale Emissionsgrenzwerte angewandt werden können.

(19) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, durch finanzielle Anreize das Inverkehrbringen von Kraftfahrzeugen zu beschleunigen, die die auf Gemeinschaftsebene festgelegten Emissionsgrenzwerte einhalten. Solche Anreize sollten aber mit dem Vertrag vereinbar sein, insbesondere mit den Bestimmungen über staatliche Beihilfen. Dies dient der Vermeidung von Verzerrungen des Binnenmarkts. Diese Verordnung sollte nicht das Recht der Mitgliedstaaten berühren, die Emission von Schadstoffen als Grundlage für die Bemessung der auf Fahrzeuge erhobenen Steuern heranzuziehen.

▼B

(20) Da sich die Vorschriften für Fahrzeug-Emissionen und Kraftstoffverbrauch in mehr als 35 Jahren entwickelt haben und sich mittlerweile auf über 24 Richtlinien verteilen, empfiehlt es sich, diese Richtlinien durch eine neue Verordnung und eine Reihe von Durchführungsmaßnahmen zu ersetzen. Eine Verordnung wird sicherstellen, dass die ausführlichen technischen Vorschriften für Hersteller, Genehmigungsbehörden und technische Dienste unmittelbar verbindlich sind und sehr viel schneller und leichter angepasst werden können. Die Richtlinien 70/220/EWG ([1]), 72/306/EWG ([2]), 74/290/EWG ([3]), 80/1268/EWG ([4]) 83/351/EWG ([5]), 88/76/EWG ([6]), 88/436/EWG ([7]), 89/458/EWG ([8]), 91/441/EWG ([9]), 93/59/EWG ([10]), 94/12/EG ([11]),

([1]) Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung (ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 1). Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2003/76/EG der Kommission (ABl. L 206 vom 15.8.2003, S. 29).

([2]) Richtlinie 72/306/EWG des Rates vom 2. August 1972 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission verunreinigender Stoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. L 190 vom 20.8.1972, S. 1). Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2005/21/EG der Kommission (ABl. L 61 vom 8.3.2005, S. 25).

([3]) Richtlinie 74/290/EWG des Rates vom 28. Mai 1974 zur Anpassung der Richtlinie 70/220/EWG an den technischen Fortschritt (ABl. L 159 vom 15.6.1974, S. 61). Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/101/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 238).

([4]) Richtlinie 80/1268/EWG des Rates vom 16. Dezember 1980 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kohlendioxidemissionen und den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen (ABl. L 375 vom 31.12.1980, S. 36). Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/3/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 49 vom 19.2.2004, S. 36).

([5]) Richtlinie 83/351/EWG des Rates vom 16. Juni 1983 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG (ABl. L 197 vom 20.7.1983, S. 1).

([6]) Richtlinie 88/76/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG (ABl. L 36 vom 9.2.1988, S. 1).

([7]) Richtlinie 88/436/EWG des Rates vom 16. Juni 1988 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG (Begrenzung der Emissionen luftverunreinigender Partikel aus Dieselmotoren) (ABl. L 214 vom 6.8.1988, S. 1).

([8]) Richtlinie 89/458/EWG des Rates vom 18. Juli 1989 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG hinsichtlich der Europäischen Emissionsnormen für Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum unter 1,4 Litern (ABl. L 226 vom 3.8.1989, S. 1).

([9]) Richtlinie 91/441/EWG des Rates vom 26. Juni 1991 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG (ABl. L 242 vom 30.8.1991, S. 1).

([10]) Richtlinie 93/59/EWG des Rates vom 28. Juni 1993 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG (ABl. L 186 vom 28.7.1993, S. 21).

([11]) Richtlinie 94/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. März 1994 über Maßnahmen gegen die Verunreinigungen der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. L 100 vom 19.4.1994, S. 42).

▼B

96/69/EG ([1]), 98/69/EG ([2]), 2001/1/EG ([3]), 2001/100/EG ([4]) und 2004/3/EG ([5]) sollten deshalb aufgehoben werden. Außerdem sollten die Mitgliedstaaten die Rechtsvorschriften aufheben, die sie zur Umsetzung der aufzuhebenden Richtlinien erlassen haben.

(21) Zur Klarstellung des Geltungsbereichs der Rechtsvorschriften über die Fahrzeugemissionen sollte die Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emissionen gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emissionen gasförmiger Schadstoffe aus mit Flüssiggas oder Erdgas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen ([6]) so geändert werden, dass sie alle schweren Fahrzeuge abdeckt und klargestellt wird, dass diese Verordnung sich auf leichte Fahrzeuge bezieht.

(22) Damit der Übergang von den bestehenden Richtlinien zu dieser Verordnung reibungslos vonstatten geht, sollte diese Verordnung erst einige Zeit nach ihrem Inkrafttreten anwendbar werden. Während dieser Übergangszeit sollten die Hersteller die Wahl haben, ihre Fahrzeuge entweder nach den bestehenden Richtlinien oder nach dieser Verordnung typgenehmigen zu lassen. Außerdem sollten die Bestimmungen für finanzielle Anreize sofort nach Inkrafttreten dieser Verordnung gelten. Die Gültigkeit von Typgenehmigungen, die nach den bestehenden Richtlinien erteilt wurden, soll vom Inkrafttreten dieser Verordnung unberührt bleiben.

(23) Um den reibungslosen Übergang von den geltenden Richtlinien zu dieser Verordnung sicherzustellen, sollten bestimmte Ausnahmeregelungen für Fahrzeuge für besondere soziale Erfordernisse in der Stufe Euro 5 vorgesehen werden. Diese Ausnahmen sollten mit Inkrafttreten der Stufe Euro 6 außer Kraft treten.

([1]) Richtlinie 96/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Oktober 1996 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG (ABl. L 282 vom 1.11.1996, S. 64).

([2]) Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 1).

([3]) Richtlinie 2001/1/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Januar 2001 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG (ABl. L 35 vom 6.2.2001, S. 34).

([4]) Richtlinie 2001/100/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Dezember 2001 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG (ABl. L 16 vom 18.1.2002, S. 32).

([5]) Richtlinie 2004/3/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 80/1268/EWG des Rates im Hinblick auf die Messung der Kohlendioxidemissionen und des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen der Klasse N_1 (ABl. L 49 vom 19.2.2004, S. 36).

([6]) ABl. L 275 vom 20.10.2005, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/51/EG der Kommission (ABl. L 152 vom 7.6.2006, S. 11).

▼B

(24) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ([1]) erlassen werden.

(25) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, in Anhang I auf der Partikelzahl basierende Grenzwerte einzuführen sowie die in diesem Anhang festgelegten auf der Partikelmasse basierenden Grenzwerte neu zu bestimmen. Da es sich um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung bewirken, sollten diese Maßnahmen gemäß dem in Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen werden.

(26) Die Kommission sollte auch die Befugnis erhalten, spezifische Verfahren, Tests und Anforderungen für die Typgenehmigung sowie ein revidiertes Messverfahren für Partikel und auf der Partikelzahl basierende Grenzwerte einzuführen und Maßnahmen im Hinblick auf die Verwendung von Abschalteinrichtungen, den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und Wartungsinformationen und Testzyklen zur Emissionsmessung zu erlassen. Da es sich um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Hinzufügung neuer nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung bewirken, sind diese Maßnahmen gemäß dem in Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle zu erlassen.

(27) Die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Vollendung des Binnenmarktes durch Einführung gemeinsamer technischer Vorschriften zur Begrenzung der Emissionen von Kraftfahrzeugen und die Gewährleistung des Zugangs zu Fahrzeugreparatur- und Wartungsinformationen für unabhängige Betreiber auf derselben Basis wie für autorisierte Händler und Reparaturbetriebe, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher wegen des Umfangs und der Wirkungen der erforderlichen Maßnahmen besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das zur Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

GEGENSTAND, ANWENDUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

(1) Diese Verordnung legt gemeinsame technische Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen (nachstehend „Fahrzeuge“ genannt) und Ersatzteilen wie emissionsmindernde Einrichtungen für den Austausch hinsichtlich ihrer Schadstoffemissionen fest.

([1]) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Zuletzt geändert durch den Beschluss 2006/512/EG (ABl. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

▼B

(2) Diese Verordnung enthält ferner Bestimmungen für die Überwachung der Emissionen in Betrieb befindlicher Fahrzeuge, die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen, On-Board-Diagnosesysteme (nachstehend „OBD-Systeme“ genannt), die Messung des Kraftstoffverbrauchs und den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen.

Artikel 2

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für Fahrzeuge der Klassen M_1, M_2, N_1 und N_2 im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 70/156/EWG mit einer Bezugsmasse von bis zu 2 610 kg.

(2) Auf Antrag des Herstellers kann die nach dieser Verordnung erteilte Typgenehmigung für Fahrzeuge nach Absatz 1 auf Fahrzeuge der Klassen M_1, M_2, N_1 und N_2 im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 70/156/EWG erweitert werden, deren Bezugsmasse 2 840 kg nicht übersteigt und die den Bedingungen dieser Verordnung und ihrer Durchführungsmaßnahmen entsprechen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung und ihrer Durchführungsmaßnahmen bezeichnet der Ausdruck:

1. „Hybridfahrzeug“ ein Fahrzeug mit mindestens zwei verschiedenen bordeigenen Energiewandlern und zwei verschiedenen bordeigenen Energiespeichersystemen zum Zweck des Fahrzeugantriebs;

2. „Fahrzeuge für besondere soziale Erfordernisse“ Dieselfahrzeuge der Klasse M_1, die entweder

   a) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung im Sinne der Richtlinie 70/156/EWG mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 000 kg sind,

   b) Fahrzeuge mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 000 kg, die für 7 oder mehr Insassen, einschließlich des Fahrers, ausgelegt sind, wobei ab dem 1. September 2012 die Fahrzeuge der Klasse M_1G im Sinne der Richtlinie 70/156/EWG ausgenommen sind,

   oder

   c) Fahrzeuge mit einer Bezugsmasse von über 1 760 kg, die speziell für gewerbliche Zwecke gebaut werden, um die Verwendung von Rollstühlen im Fahrzeug zu ermöglichen;

3. „Bezugsmasse“ die Masse des fahrbereiten Fahrzeugs abzüglich der Pauschalmasse des Fahrers von 75 kg und zuzüglich einer Pauschalmasse von 100 kg;

4. „gasförmige Schadstoffe“ Auspuffemissionen von Kohlenmonoxid, Stickstoffoxiden, ausgedrückt als Stickstoffdioxid (NO_2)-Äquivalent, und Kohlenwasserstoffe;

▼B

5. „Partikelförmige Schadstoffe“ Abgasbestandteile, die bei einer Temperatur von höchstens 325 K (52 °C) mit den in dem Verfahren zur Ermittlung der durchschnittlichen Auspuffemissionen beschriebenen Filtern aus dem verdünnten Abgas abgeschieden werden;

6. „Auspuffemissionen“ die Emissionen gasförmiger und partikelförmiger Schadstoffe;

7. „Verdunstungsemissionen“ Kohlenwasserstoffdämpfe, die aus dem Kraftstoffsystem eines Fahrzeugs austreten und nicht Auspuffemissionen sind;

8. „Kurbelgehäuse“ die Räume, die im Motor oder außerhalb des Motors vorhanden sind und die mit dem Ölsumpf durch innere oder äußere Leitungen verbunden sind, durch die Gase und Dämpfe austreten können;

9. „On-Board-Diagnosesystem“ oder „OBD-System“ ein System für die Emissionsüberwachung, das in der Lage ist, mithilfe rechnergespeicherter Fehlercodes den Bereich von Fehlfunktionen anzuzeigen;

10. „Abschalteinrichtung“ ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird;

11. „emissionsmindernde Einrichtung“ die Teile eines Fahrzeugs, die die Auspuff- und Verdunstungsemissionen eines Fahrzeugs regeln und/oder begrenzen;

12. „emissionsmindernde Einrichtung für die Erstausrüstung“ eine emissionsmindernde Einrichtung oder eine Kombination von solchen Einrichtungen, die in die Typgenehmigung des betreffenden Fahrzeugs einbezogen ist;

13. „emissionsmindernde Einrichtung für den Austausch“ eine emissionsmindernde Einrichtung oder eine Kombination von solchen Einrichtungen, die dazu bestimmt ist, eine emissionsmindernde Einrichtung für die Erstausrüstung zu ersetzen und die als selbstständige technische Einheit im Sinne der Richtlinie 70/156/EWG typgenehmigt werden kann;

14. „Reparatur- und Wartungsinformationen“ sämtliche für Diagnose, Instandhaltung, Inspektion, regelmäßige Überwachung, Reparatur, Neuprogrammierung oder Neuinitialisierung des Fahrzeugs erforderlichen Informationen, die die Hersteller ihren autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben zur Verfügung stellen, einschließlich aller nachfolgenden Ergänzungen und Aktualisierungen dieser Informationen. Diese Informationen umfassen auch sämtliche Information, die für den Einbau von Teilen oder Ausrüstung in ein Fahrzeug erforderlich sind;

▼B

15. „unabhängiger Marktteilnehmer“ Unternehmen, die keine autorisierten Händler oder Reparaturbetriebe sind und die direkt oder indirekt an der Wartung und Reparatur von Kraftfahrzeugen beteiligt sind, insbesondere Reparaturbetriebe, Hersteller oder Händler von Werkstattausrüstung, Werkzeugen oder Ersatzteilen, Herausgeber von technischen Informationen, Automobilclubs, Pannenhilfsdienste, Anbieter von Inspektions- und Prüfdienstleistungen sowie Einrichtungen der Aus- und Weiterbildung von Mechanikern, Herstellern und Reparaturkräften für Ausrüstungen von Fahrzeugen, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden;

16. „Biokraftstoffe“ flüssige oder gasförmige Fahrzeugkraftstoffe, die aus Biomasse gewonnen werden;

17. „mit alternativem Kraftstoff betriebenes Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das so ausgelegt ist, dass es mit mindestens einem Kraftstofftyp betrieben werden kann, der entweder bei atmosphärischer Temperatur und atmosphärischem Druck gasförmig ist oder im Wesentlichen nicht aus Mineralöl gewonnen wird ►M3 ; ◄

▼M3

18. „Direkteinspritzmotor“ einen Motor, der einen Betrieb ermöglicht, bei dem der Kraftstoff in die Ansaugluft gespritzt wird, nachdem diese die Einlassventile passiert hat.

▼B

KAPITEL II

PFLICHTEN DES HERSTELLERS FÜR DIE TYPGENEHMIGUNG

Artikel 4

Pflichten des Herstellers

(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 und ihren Durchführungsmaßnahmen 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 und ihren Durchführungsmaßnahmen verfügen.

Diese Pflichten schließen ein, dass die in Anhang I und in den in Artikel 5 genannten Durchführungsmaßnahmen festgelegten Grenzwerte eingehalten werden.

(2) Der Hersteller stellt sicher, dass die Typgenehmigungsverfahren zur Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion, der Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen und der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge beachtet werden.

Die von dem Hersteller ergriffenen technischen Maßnahmen müssen außerdem sicherstellen, dass die Auspuff- und Verdunstungsemissionen während der gesamten normalen Lebensdauer eines Fahrzeuges bei normalen Nutzungsbedingungen entsprechend dieser Verordnung wirkungsvoll begrenzt werden. Daher ist die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge über einen Zeitraum von bis zu 5 Jahren oder 100 000 km zu kontrollieren; es gilt der Wert, der zuerst erreicht wird. Die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen ist über eine Laufleistung von 160 000 km zu prüfen. Zu diesem Zweck sollten die Hersteller die Möglichkeit haben, Alterungsprüfungen auf dem Prüfstand durchzuführen, die den in Absatz 4 genannten Durchführungsmaßnahmen unterliegen.

▼B

Die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge wird insbesondere im Hinblick auf die Auspuffemissionen geprüft, die die in Anhang I enthaltenen Grenzwerte nicht überschreiten dürfen. Um die Kontrolle von Verdunstungsemissionen und von Emissionen bei niedriger Umgebungstemperatur zu verbessern, werden die Prüfverfahren von der Kommission überprüft.

(3) In einem Schriftstück, das dem Fahrzeugkäufer beim Kauf ausgehändigt wird, macht der Hersteller Angaben über die Kohlendioxidemissionen und den Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs.

(4) Die besonderen Verfahren und Anforderungen zur Durchführung der Absätze 2 und 3 werden nach dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt.

Artikel 5

Anforderungen und Prüfungen

(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 und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht.

(2) Die Verwendung von Abschalteinrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, ist unzulässig. Dies ist nicht der Fall, wenn:

a) die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten;

b) die Einrichtung nicht länger arbeitet, als zum Anlassen des Motors erforderlich ist;

c) die Bedingungen in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen enthalten sind.

(3) Die besonderen Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung nach diesem Absatz sowie die Anforderungen zur Umsetzung des Absatzes 2, die eine Hinzufügung neuer nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung bewirken, werden nach dem in Artikel 15 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle festgelegt. Dies umfasst die Festlegung der Anforderungen für:

a) die Auspuffemissionen, einschließlich Prüfzyklen, Emissionen bei niedriger Umgebungstemperatur, Emissionen im Leerlauf, Abgastrübung und ordnungsgemäßes Arbeiten und Regenerieren von Abgasnachbehandlungssystemen,

b) die Verdunstungs- und Kurbelgehäuseemissionen,

c) OBD-Systeme und Leistung emissionsmindernder Einrichtungen im Betrieb,

d) die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen, emissionsmindernde Einrichtungen für den Austausch, die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge, die Übereinstimmung der Produktion und die technische Überwachung von Fahrzeugen,

▼B

e) die Messung von Treibhausgasemissionen und des Kraftstoffverbrauchs,

f) Hybridfahrzeuge und mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge,

g) die Erweiterung von Typgenehmigungen und Anforderungen an Kleinserienhersteller,

h) Prüfgeräte

und

i) Bezugskraftstoffe wie Benzin, Dieselkraftstoff, gasförmige Kraftstoffe und Biokraftstoffe wie Bioethanol, Biodiesel und Biogas.

Diese Anforderungen gelten gegebenenfalls für Fahrzeuge unabhängig von der Art des Kraftstoffs, mit dem sie betrieben werden.

KAPITEL III

ZUGANG ZU REPARATUR- UND WARTUNGSINFORMATIONEN

Artikel 6

Pflichten des Herstellers

(1) Der Hersteller gewährt unabhängigen Marktteilnehmern über das Internet mithilfe eines standardisierten Formats uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen auf leicht und unverzüglich zugängliche Weise und so, dass gegenüber dem Zugang der autorisierten Händler und Reparaturbetriebe oder der Informationsbereitstellung für diese keine Diskriminierung stattfindet. Zur besseren Erreichung dieses Ziels werden die Informationen einheitlich und zunächst gemäß den technischen Vorschriften des OASIS Formats ([1]) zur Verfügung gestellt. Der Hersteller stellt unabhängigen Marktteilnehmern und autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben ebenfalls Weiterbildungsmaterial zur Verfügung.

▼M2

(2) Die in Absatz 1 genannte Information umfasst:

a) die eindeutige Identifizierung des Fahrzeugs,

b) Servicehandbücher, einschließlich Service- und Wartungsaufzeichnungen,

c) technische Anleitungen,

d) Informationen über Bauteile und Diagnose (z. B. untere und obere Grenzwerte für Messungen),

([1]) Das „OASIS-Format“ bezieht sich auf die technischen Spezifikationen des OASIS-Dokuments SC2-D5, Format für Kraftfahrzeug-Reparaturinformation, Fassung 1.0, 28. Mai 2003 (verfügbar über http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf) und die Abschnitte 3.2, 3.5, 3.6, 3.7 und 3.8 des OASIS-Dokuments SC1-D2, Spezifikationsvorschriften Autoreparatur, Fassung 6.1, 10.1.2003 (verfügbar über http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf), unter ausschließlicher Verwendung offener Text- und Grafikformate.

▼M2

e) Schaltpläne,

f) die Fehlercodes des Diagnosesystems (einschließlich herstellerspezifischer Codes),

g) die für den Fahrzeugtyp geltende Kennnummer der Softwarekalibrierung,

h) Information über Spezialwerkzeuge und -geräte und mithilfe herstellerspezifischer Einrichtungen übermittelte Information,

i) Information über Datenspeicherung und bidirektionale Kontroll- und Prüfdaten und

j) Standard-Arbeitseinheiten oder Fristen für Reparatur- und Wartungsaufgaben, falls sie autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben des Herstellers entweder unmittelbar oder durch einen Dritten zur Verfügung gestellt werden.

▼B

(3) Autorisierte Händler oder Reparaturbetriebe, die zum Vertriebsnetz eines Fahrzeugherstellers gehören, gelten im Sinne dieser Verordnung insoweit als unabhängige Marktteilnehmer, als sie Wartungs- und Reparaturarbeiten an Fahrzeugen ausführen, die nicht von dem Hersteller stammen, zu dessen Vertriebsnetz sie gehören.

(4) Reparatur- und Wartungsinformationen müssen außer während der Wartung des Informationssystems jederzeit zur Verfügung stehen.

(5) Für die Zwecke der Herstellung und Instandhaltung von OBD-kompatiblen Ersatzteilen, für die Instandhaltung benötigten Teilen und Diagnose- und Prüfgeräten stellt der Fahrzeughersteller den betroffenen Herstellern oder Reparaturbetrieben von Bauteilen und Diagnose- und Prüfgeräten diskriminierungsfrei die einschlägigen OBD- sowie Reparatur- und Wartungsinformationen zur Verfügung.

(6) Für die Zwecke der Entwicklung und Herstellung von Fahrzeugausrüstungen für mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge stellt der Fahrzeughersteller den betroffenen Herstellern, Einbaubetrieben und Reparaturbetrieben von Ausrüstungen für mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge die einschlägigen OBD- sowie Reparatur- und Wartungsinformationen diskriminierungsfrei zur Verfügung.

(7) Beantragt ein Hersteller für ein Fahrzeug die EG-Typgenehmigung oder die nationale Typgenehmigung, so muss er der Typgenehmigungsbehörde die Einhaltung dieser Verordnung bezüglich des Zugangs zu Reparatur- und Wartungsinformationen und den in Absatz 5 genannte Informationen nachweisen. Steht diese Information zu diesem Zeitpunkt noch nicht zur Verfügung oder entspricht sie noch nicht dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen, so stellt der Hersteller die fehlende Information innerhalb von sechs Monaten nach Erteilung der Typgenehmigung zur Verfügung. Wird die Einhaltung dieser Verordnung innerhalb dieser Frist nicht nachgewiesen, so trifft die Typgenehmigungsbehörde geeignete Maßnahmen, um für die Einhaltung dieser Verordnung zu sorgen.

▼B

(8) Der Hersteller macht Änderungen und Ergänzungen seiner Reparatur- und Wartungsinformation im Internet zum selben Zeitpunkt zugänglich, zu dem er sie seinen autorisierten Reparaturbetrieben zur Verfügung stellt.

▼M2

(8) Werden Fahrzeug-Reparatur- und Wartungsaufzeichnungen in einer zentralen Datenbank des Fahrzeugherstellers oder in einer für diesen unterhaltenen zentralen Datenbank gespeichert, haben unabhängige Reparaturbetriebe, die in Übereinstimmung mit Anhang XIV Nummer 2.2 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission ([1]) zugelassen und autorisiert wurden, zu den gleichen Bedingungen wie autorisierte Händler oder Reparaturbetriebe unentgeltlichen Zugang zu derartigen Aufzeichnungen, um Informationen über durchgeführte Reparatur- und Wartungsarbeiten zu speichern.

▼B

Artikel 7

Gebühren für den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformation

(1) Der Hersteller kann für den Zugang zu der unter diese Verordnung fallenden Reparatur- und Wartungsinformation eine angemessene und verhältnismäßige Gebühr erheben; eine Gebühr ist nicht angemessen oder verhältnismäßig, wenn sie eine abschreckende Wirkung zeigt, indem der Umfang der Nutzung durch unabhängige Marktteilnehmer nicht berücksichtigt wird.

▼M2

(2) Der Hersteller bietet den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen, einschließlich Transaktionsdiensten wie Reprogrammierung oder technischer Unterstützung, für eine Stunde, einen Tag, einen Monat oder ein Jahr an, wobei die Gebühr nach der Dauer des Zugangs gestaffelt ist. Zusätzlich zu einem zeitbasierten Zugang können Hersteller eine transaktionsbasierte Gebühr anbieten, für welche die Gebühr nach Transaktion und nicht nach der Dauer des Zugangs gestaffelt ist. Wenn die Hersteller beide Zugangssysteme anbieten, wählen die unabhängigen Reparaturbetriebe das Zugangssystem, das sie vorziehen, also entweder das zeitbasierte System oder das transaktionsbasierte System, aus.

▼B

Artikel 8

Durchführungsmaßnahmen

Die zur Durchführung der Artikel 6 und 7 erforderlichen Maßnahmen, die eine Änderung nicht wesentlicher Elemente dieser Verordnung durch deren Ergänzung bewirken, werden nach dem in Artikel 15 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle 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.

([1]) ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1.

▼B

Artikel 9

Bericht

Bis zum 2. Juli 2011 unterbreitet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über das Funktionieren der Regelung für den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen, wobei den Auswirkungen auf den Wettbewerb und der Funktionsweise des Binnenmarkts sowie den Vorzügen für die Umwelt besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird. Der Bericht prüft, ob es zweckmäßig wäre, alle Bestimmungen über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen in einer revidierten Rahmenrichtlinie für die Typgenehmigung zu konsolidieren.

KAPITEL IV

PFLICHTEN DER MITGLIEDSTAATEN

Artikel 10

Typgenehmigung

(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 dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht, insbesondere den in Anhang I Tabelle 1 aufgeführten Euro-5-Grenzwerten bzw. den in Anhang I Tabelle 2 aufgeführten Euro-6-Grenzwerten.

(2) Mit Wirkung vom 1. September 2009, jedoch für Fahrzeuge der Klasse N_1 Gruppen II und III und Fahrzeuge der Klasse N_2 mit Wirkung vom 1. September 2010, versagen die nationalen Behörden aus Gründen, die die Emissionen oder den Kraftstoffverbrauch betreffen, die EG-Typgenehmigung oder die nationale Typgenehmigung für neue Fahrzeugtypen, die dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen, insbesondere den Anhängen mit Ausnahme der Euro-6-Grenzwerte in Anhang I Tabelle 2. Für Tests von Auspuffemissionen sind die auf Fahrzeuge für bestimmte soziale Erfordernisse angewandten Grenzwerte dieselben wie für Fahrzeuge der Klasse N_1 Gruppe III.

(3) Mit Wirkung vom 1. Januar 2011, jedoch für Fahrzeuge der Klasse N_1 Gruppen II und III, Fahrzeuge der Klasse N_2 und Fahrzeuge für besondere soziale Erfordernisse mit Wirkung vom 1. Januar 2012, sehen die nationalen Behörden für neue Fahrzeuge ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigungen für die Zwecke des Artikels 7 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG als nicht mehr gültig an, wenn diese Fahrzeuge dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen, insbesondere den Anhängen mit Ausnahme der Euro-6-Grenzwerte in Anhang I Tabelle 2, nicht entsprechen, und verweigern aus Gründen, die die Emissionen oder den Kraftstoffverbrauch betreffen, ihre Zulassung und untersagen ihren Verkauf oder ihre Inbetriebnahme. Für Tests von Auspuffemissionen sind die auf Fahrzeuge für besondere soziale Erfordernisse angewandten Grenzwerte dieselben wie für Fahrzeuge der Klasse N_1 Gruppe III.

▼B

(4) Mit Wirkung vom 1. September 2014, jedoch für Fahrzeuge der Klasse N_1 Gruppen II und III und Fahrzeuge der Klasse N_2 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 und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen, insbesondere den in Anhang I Tabelle 2 aufgeführten Euro-6-Grenzwerten.

(5) Mit Wirkung vom 1. September 2015, jedoch für Fahrzeuge der Klasse N_1 Gruppen II und III und der Klasse N_2 mit Wirkung vom 1. September 2016, sehen die nationalen Behörden für neue Fahrzeuge ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigungen für die Zwecke des Artikels 7 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG als nicht mehr gültig an, wenn diese Fahrzeuge dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen, insbesondere den in Anhang I Tabelle 2 aufgeführten Euro-6-Grenzwerten, und verweigern aus Gründen, die die Emissionen oder den Kraftstoffverbrauch betreffen, ihre Zulassung und untersagen ihren Verkauf oder ihre Inbetriebnahme.

▼M1

(6) Der in Anhang I Tabellen 1 und 2 aufgeführte Grenzwert von 5,0 mg/km für die Partikelmasse gilt ab den jeweiligen Daten, die in den Absätzen 1, 2 und 3 genannt sind.

Der Emissionsgrenzwert von 4,5 mg/km für die Partikelmasse und der Partikelzahlgrenzwert nach Anhang I Tabellen 1 und 2 gelten mit Wirkung vom 1. September 2011 für die Typgenehmigung neuer Fahrzeugtypen und mit Wirkung vom 1. Januar 2013 für alle in der Gemeinschaft verkauften, zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeuge.

▼M3

(7) Bis zu drei Jahre nach den geltenden Zeitpunkten für neue Typgenehmigungen sowie für die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge gemäß den Absätzen 4 und 5 gilt nach Wahl des Herstellers für Fahrzeuge mit fremdgezündetem Direkteinspritzmotor ein Emissionsgrenzwert für die Partikelzahl von 6×10^{12} #/km.

▼B

Artikel 11

Typgenehmigung von Ersatzteilen

(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 und ihren Durchführungsmaßnahmen genehmigten Typ entsprechen.

(2) Die nationalen Behörden können EG-Typgenehmigungen für emissionsmindernde Einrichtungen für den Austausch, die zur Erfüllung von Normen bestimmt sind, die dieser Verordnung vorausgehen, zu den Bedingungen erweitern, die ursprünglich galten. Die nationalen Behörden untersagen den Verkauf oder den Einbau solcher emissionsmindernder Einrichtungen für den Austausch, es sei denn sie entsprechen einem Typ, für den eine einschlägige Typgenehmigung erteilt worden ist.

(3) Emissionsmindernde Einrichtungen für den Austausch, die zum Einbau in Fahrzeuge bestimmt sind, für die die Typgenehmigung erteilt worden ist, bevor Vorschriften für die Typgenehmigung von Bauteilen erlassen wurden, sind von den Anforderungen der Absätze 1 und 2 ausgenommen.

▼B

Artikel 12

Finanzielle Anreize

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

Diese Anreize gelten für alle neuen Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat zum Kauf angeboten werden und die mindestens die Emissionsgrenzwerte in Anhang I Tabelle 1 vor den in Artikel 10 Absatz 3 genannten Zeitpunkten erfüllen; diese Anreize dürfen nach den in Artikel 10 Absatz 3 genannten Zeitpunkten nicht mehr geboten werden.

Finanzielle Anreize, die ausschließlich auf Fahrzeuge Anwendung finden, die die Emissionsgrenzwerte in Anhang I Tabelle 2 erfüllen, können für neue Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat zum Kauf angeboten werden, nach den in Artikel 10 Absatz 3 genannten Zeitpunkten, aber vor den in Artikel 10 Absatz 5 genannten Zeitpunkten geboten werden; diese Anreize dürfen nach diesen Zeitpunkten nicht mehr geboten werden.

(2) Die Mitgliedstaaten können finanzielle Anreize für die Nachrüstung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und für die Verschrottung von Fahrzeugen, die den Anforderungen nicht entsprechen, bieten.

(3) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten finanziellen Anreize dürfen für den jeweiligen Fahrzeugtyp nicht die Mehrkosten übersteigen, die die zur Einhaltung der in Anhang I festgelegten Emissionsgrenzwerte notwendigen technischen Einrichtungen und ihr Einbau in das Fahrzeug verursachen.

(4) Die Kommission ist rechtzeitig über Pläne zur Einführung oder Änderung der in Absätzen 1 und 2 genannten finanziellen Anreize zu unterrichten.

Artikel 13

Sanktionen

(1) Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße von Herstellern gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen fest und treffen die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Vorschriften bis zum 2. Januar 2009 mit und melden ihr unverzüglich spätere Änderungen.

(2) Zu den Arten von Verstößen, die einer Sanktion unterliegen, gehören folgende:

a) Abgabe falscher Erklärungen während der Genehmigungsverfahren oder Verfahren, die zu einem Rückruf führen;

b) Verfälschung von Prüfergebnissen für die Typgenehmigung oder die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge;

c) Vorenthaltung von Daten oder technischen Spezifikationen, die zu einem Rückruf oder einem Entzug der Typgenehmigung führen könnten;

d) Verwendung von Abschalteinrichtungen

und

e) Verweigerung des Zugangs zu Informationen.

▼B

KAPITEL V

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 14

Neufestsetzung der Grenzwerte

(1) Die Kommission prüft, ob Methanemissionen in die Berechnung der Kohlendioxidemissionen einzubeziehen sind. Erforderlichenfalls unterbreitet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag mit Maßnahmen zur Erfassung oder Begrenzung von Methanemissionen.

(2) Nach Abschluss des Programms der UN/ECE zur Partikelmessung des World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations und spätestens bei Inkrafttreten der Euro-6-Norm trifft die Kommission folgende Maßnahmen, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung u. a. durch Hinzufügung bewirken, ohne dabei die bestehenden anspruchsvollen Umweltschutzanforderungen zu entschärfen:

a) Änderung dieser Verordnung nach dem in Artikel 15 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle zur Neufestlegung der in Anhang I aufgeführten Grenzwerte für die Partikelmasse und zur Aufnahme von Grenzwerten für die Partikelzahl in diesen Anhang, damit sie weitgehend mit den für Fremd- und Selbstzündungsmotoren geltenden Grenzwerten für die Partikelmasse korrelieren;

b) Annahme eines überarbeiteten Verfahrens für die Messung der Partikelmasse und eines Partikelzahlgrenzwertes nach dem in Artikel 15 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle.

(3) Die Kommission beobachtet die Verfahren, Prüfungen und Anforderungen nach Artikel 5 Absatz 3 sowie die für die Emissionsmessung verwendeten Fahrzyklen. Erweist sich bei der Überprüfung, dass diese nicht mehr geeignet sind oder der Betriebspraxis nicht mehr hinreichend entsprechen, so werden sie so angepasst, dass sie den in der Betriebspraxis tatsächlich entstehenden Emissionen entsprechen. Die erforderlichen Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch deren Ergänzung werden nach dem in Artikel 15 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(4) Die Kommission beobachtet die Schadstoffe, die unter die in Artikel 5 Absatz 3 genannten Anforderungen und Prüfungen fallen. Kommt die Kommission zu dem Schluss, dass es angebracht ist, die Emissionen weiterer Schadstoffe zu regeln, so legt sie dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung vor.

(5) Die Kommission überprüft die in Anhang I Tabelle 4 aufgeführten Grenzwerte für die Auspuffemissionen von Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffen nach Kaltstart und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat gegebenenfalls einen Vorschlag zur Verschärfung der Grenzwerte vor.

(6) Die entsprechenden Anhänge der Richtlinie 2005/55/EG werden nach dem in Artikel 15 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle so geändert, dass sie die technischen Vorschriften für die Typgenehmigung aller unter diese Richtlinie fallenden Fahrzeuge enthalten.

▼B

Artikel 15

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Artikel 16

Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 2005/55/EG

(1) Die Richtlinie 70/156/EWG wird gemäß dem Anhang II dieser Verordnung geändert.

(2) Die Richtlinie 2005/55/EWG wird wie folgt geändert:

a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 über die Typgenehmigung von schweren Nutzfahrzeugen und Motoren hinsichtlich ihrer Emissionen (Euro IV und V)“.

b) Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

a) ‚Fahrzeug‘ ein Kraftfahrzeug im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 70/156/EWG mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg;

b) ‚Motor‘ die Antriebsquelle eines Fahrzeugs, für die als selbstständige technische Einheit im Sinne des Artikels 2 der Richtlinie 70/156/EWG eine Typgenehmigung erteilt werden kann;

c) ‚besonders umweltfreundliches Fahrzeug (EEV)‘ ein Fahrzeug, das von einem Motor angetrieben wird, der den fakultativen Grenzwerten für die Emission gemäß Zeile C der Tabellen in Abschnitt 6.2.1 von Anhang I entspricht.“

c) Anhang I Abschnitt 1 erhält folgende Fassung:

„1. Diese Richtlinie gilt für Einrichtungen zur Minderung der Emissionen gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel, die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen, die Konformität in Betrieb befindlicher Fahrzeuge/Motoren und On-Board-Diagnosesysteme (OBD-Systeme) aller Kraftfahrzeuge sowie für Motoren im Sinne des Artikels 1 mit Ausnahme der Fahrzeuge der Klassen M_1, N_1, N_2 und M_2, die nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (*) eine Typgenehmigung erhalten haben.

(*) ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.“

▼B

Artikel 17

Aufgehobene Rechtsvorschriften

(1) Folgende Richtlinien werden mit Wirkung vom 2. Januar 2013 aufgehoben:

— Richtlinie 70/220/EWG,

— Richtlinie 72/306/EWG,

— Richtlinie 74/290/EWG,

— Richtlinie 77/102/EWG,

— Richtlinie 78/665/EWG,

— Richtlinie 80/1268/EWG,

— Richtlinie 83/351/EWG,

— Richtlinie 88/76/EWG,

— Richtlinie 88/436/EWG,

— Richtlinie 89/458/EWG,

— Richtlinie 91/441/EWG,

— Richtlinie 93/59/EWG,

— Richtlinie 93/116/EG,

— Richtlinie 94/12/EG,

— Richtlinie 96/44/EWG,

— Richtlinie 96/69/EG,

— Richtlinie 98/69/EG,

— Richtlinie 98/77/EG,

— Richtlinie 1999/100/EG,

— Richtlinie 1999/102/EG,

— Richtlinie 2001/1/EG,

— Richtlinie 2001/100/EG,

— Richtlinie 2002/80/EG,

— Richtlinie 2003/76/EG,

— Richtlinie 2004/3/EG.

(2) Die Anhänge II und V der Richtlinie 89/491/EWG der Kommission vom 17. Juli 1989 zur Anpassung an den technischen Fortschritt der Richtlinien 70/157/EWG, 70/220/EWG, 72/245/EWG, 72/306/EWG, 80/1268/EWG und 80/1269/EWG des Rates betreffend den Kraftfahrzeugsektor [1] werden mit Wirkung vom 2. Januar 2013 aufgehoben.

(3) Verweisungen auf die aufgehobenen Richtlinien gelten als Verweisungen auf die vorliegende Verordnung.

[1] ABl. L 238 vom 15.8.1989, S. 43.

▼B

(4) Die Mitgliedstaaten heben ihre Rechtsvorschriften, die sie aufgrund der in Absatz 1 genannten Richtlinien eingeführt haben, mit Wirkung vom 2. Januar 2013 auf.

Artikel 18

Inkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt am dritten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

(2) Diese Verordnung gilt ab dem 3. Januar 2009, mit Ausnahme des Artikels 10 Absatz 1 und des Artikels 12, die ab dem 2. Juli 2007 gelten.

(3) Die in Artikel 5 Absatz 3 und Artikel 14 Absatz 6 genannten Änderungen und Durchführungsmaßnahmen werden bis zum 2. Juli 2008 erlassen.

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

▼B

ANHANG I

EMISSIONSGRENZWERTE

▼M1

Tabelle 1

Euro-5-Emissionsgrenzwerte

		Bezugsmasse (RM) (kg)	Grenzwerte													
			Masse des Kohlenmonoxids (CO)		Masse der gesamten Kohlenwasserstoffe (THC)		Masse der Nicht-Methankohlenwasserstoffe (NMHC)		Masse der Stickoxide (NO_x)		Summe der Massen der gesamten Kohlenwasserstoffe und Stickoxide (THC + NO_x)		Partikelmasse (PM)		►M3 Partikelzahl (PN) ◄	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		L_4 (mg/km)		L_{2+4} (mg/km)		L_5 (mg/km)		L_6 (#/km)	
Fahrzeugklasse	Gruppe		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI [3]	CI	PI	CI
M	—	Alle	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
N_1	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$
N_2	—	Alle	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6,0 \times 10^{11}$

Erläuterung: PI = Fremdzündungsmotor, CI = Selbstzündungsmotor

►M2 ——————— ◄

([3]) Die Grenzwerte für die Partikelmasse für Fremdzündungsmotoren gelten nur für Fahrzeuge mit Direkteinspritzung.

▼M3

Tabelle 2

Euro-6-Emissionsgrenzwerte

		Bezugsmasse (RM) (kg)	Grenzwerte													
			Masse des Kohlenmonoxids (CO)		Masse der gesamten Kohlenwasserstoffe (THC)		Masse der Nicht-methan-Kohlenwasser-stoffe (NMHC)		Masse der Stickoxide (NO_x)		Summe der Massen der gesamten Kohlenwasserstoffe und Stickoxide (THC + NO_x)		Partikelmasse (PM) ([1])		Partikelzahl (PN)	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		L_4 (mg/km)		$L_2 + L_4$ (mg/km)		L_5 (mg/km)		L_6 (#/km)	
Fahr-zeugklasse	Gruppe		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI ([2])	CI	PI ([2]) ([3])	CI
M	—	Alle	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6{,}0 \times 10^{11}$	$6{,}0 \times 10^{11}$
N_1	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6{,}0 \times 10^{11}$	$6{,}0 \times 10^{11}$
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	$6{,}0 \times 10^{11}$	$6{,}0 \times 10^{11}$
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6{,}0 \times 10^{11}$	$6{,}0 \times 10^{11}$
N_2	—	Alle	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6{,}0 \times 10^{11}$	$6{,}0 \times 10^{11}$

Erläuterung: PI = Fremdzündungsmotor, CI = Selbstzündungsmotor.

([1]) Bei der Partikelmasse gilt für Fahrzeuge, die vor dem 1.9.2011 mit dem vorherigen Messverfahren für die Partikelmasse nach den Emissionsgrenzwerten dieser Tabelle typgenehmigt wurden, ein Emissionsgrenzwert von 5,0 mg/km.

([2]) Bei Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotoren gelten die Grenzwerte für die Partikelmasse und die Partikelzahl nur für Fahrzeuge mit Direkteinspritzmotoren.

([3]) Bis zu drei Jahre nach den Zeitpunkten für neue Typgenehmigungen bzw. neue Fahrzeuge gemäß Artikel 10 Absätze 4 und 5 gilt nach Wahl des Herstellers für Euro-6-Fahrzeuge mit fremdgezündetem Direkteinspritzmotor ein Emissionsgrenzwert für die Partikelzahl von $6{,}0 \times 10^{12}$#/km. Spätestens zu diesen Zeitpunkten ist ein Typgenehmigungs-Prüfverfahren einzuführen, das die wirksame Begrenzung der Zahl der Partikel, die Fahrzeuge unter tatsächlichen Betriebsbedingungen ausstoßen, sicherstellt.

▼B

Tabelle 3

Grenzwert für Verdunstungsemissionen

Masse der Verdunstungsemissionen (g/Prüfung)
2,0

Tabelle 4

Grenzwerte für die Auspuffemissionen von Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffen nach Kaltstart

Prüftemperatur 266 K (–7 °C)			
Fahrzeugklasse	Gruppe	Masse des Kohlenmonoxids (CO) L_1 (g/km)	Masse der Kohlenwasserstoffe (HC) L_2 (g/km)
M	—	15	1,8
N_1	I	15	1,8
	II	24	2,7
	III	30	3,2
N_2		30	3,2

▼B

ANHANG II

Änderung der Richtlinie 70/156/EWG

Die Richtlinie 70/156/EWG wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 2 wird folgender Satz nach dem letzten Gedankenstrich angefügt:

„Wird in dieser Richtlinie auf eine Einzelrichtlinie oder Verordnung Bezug genommen, so schließt dies auch ihre jeweiligen Durchführungrechtsakte ein.“

2. In folgenden Bestimmungen werden nach dem Wort „Einzelrichtlinie“ die Worte „oder Verordnung“ eingefügt:

Artikel 2 erster Gedankenstrich; Artikel 2 neunter Gedankenstrich; Artikel 2 zehnter Gedankenstrich; Artikel 2 vierzehnter Gedankenstrich; Artikel 3 Absatz 1; Artikel 3 Absatz 4; Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c; Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d; Artikel 5 Absatz 5; Artikel 6 Absatz 3; Artikel 7 Absatz 2; Artikel 13 Absatz 4; Artikel 13 Absatz 5; Anhang I Absatz 1, Anhang III Teil III; Anhang IV Teil II Absatz 1; Anhang V Abschnitt 1 Buchstabe a; Anhang V Abschnitt 1 Buchstabe b; Anhang V Abschnitt 1 Buchstabe c; Anhang VI Seite 2 des EG-Fahrzeug-Typgenehmigungsbogens; Anhang VII Nummer 1 Abschnitt 4; Anhang VII Fußnote 1; Anhang X Abschnitt 2.1; Anhang X Abschnitt 3.3; Anhang XI Anlage 4, Bedeutung der Buchstaben: X; Anhang XII Abschnitt B Nummer2; Anhang XIV Abschnitt 2 Buchstabe a; Anhang XIV Abschnitt 2 Buchstabe c; Anhang XIV Abschnitt 2 Buchstabe d.

3. In folgenden Bestimmungen werden nach dem Wort „Einzelrichtlinien“ die Worte: „oder Verordnungen“ eingefügt:

Artikel 2 achter Gedankenstrich; Artikel 3 Absatz 1; Artikel 3 Absatz 2; Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a erster und zweiter Gedankenstrich; Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b; Artikel 4 Absatz 3; Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3; Artikel 5 Absatz 6; Artikel 8 Absatz 2; Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe c; Artikel 9 Absatz 2; Artikel 10 Absatz 2; Artikel 11 Absatz 1; Artikel 13 Absatz 2; Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe i; Verzeichnis der Anhänge: Titel des Anhangs XIII; Anhang I Absatz 1; Anhang IV Teil I, erste und zweite Zeile; Anhang IV Teil II, Fußnote 1 zur Tabelle; Anhang V Abschnitt 1 Buchstabe b; Anhang V Abschnitt 3; Anhang V Abschnitt 3 Buchstabe a; Anhang V Abschnitt 3 Buchstabe b; Anhang VI Nummern 1 und 2, Anhang VI Seite 2 des EG-Fahrzeug-Typgenehmigungsbogens; Anhang X Abschnitt 2.2; Anhang X Abschnitt 2.3.5; Anhang X Abschnitt 3.5; Anhang VI Seite 2 des EG-Fahrzeug-Typgenehmigungsbogens; XIII Titel; Anhang XIV Abschnitt 1.1; Anhang XIV Abschnitt 2 Buchstabe c.

4. In folgenden Bestimmungen werden nach dem Wort „Richtlinie“ die Worte „oder Verordnung“ eingefügt:

Artikel 5 Absatz 3 Unterabsatz 3; Anhang IV Teil I, Fußnote X zur Tabelle; Anhang VI Seite 2 des EG-Fahrzeug-Typgenehmigungsbogens Titel der Tabellen; Anhang VII Nummer 1 Abschnitt 2; Anhang VII Nummer 1 Abschnitt 3; Anhang VII Nummer 1 Abschnitt 4; Anhang VIII Abschnitte 1, 2, 2.1, 2.2 und 3; Anhang IX Seite 2, für vollständige oder unvollständige Fahrzeuge der Klasse M_1, Nummern 45 und 46.1; Anhang IX Seite 2, für vollständige oder unvollständige Fahrzeuge der Klassen M_2 und M_3, Nummern 45 und 46.1; Anhang IX Seite 2, für vollständige oder unvollständige Fahrzeuge der Klassen N_1, N_2 und N_3, Nummern 45 und 46.1; Anhang IX Seite 2, für unvollständige Fahrzeuge der Klasse M_1, Nummern 45 und 46.1; Anhang IX Seite 2, für unvollständige Fahrzeuge der Klassen M_2 und M_3, Nummern 45 und 46.1; Anhang IX Seite 2, für unvollständige Fahrzeuge der Klassen N_1, N_2 und N_3, Nummern 45 und 46.1; Anhang X Fußnote 2; Anhang X Abschnitt 1.2.2; Anhang XI Anlage 4, Bedeutung der Buchstaben: N/A; Anhang XV Titel der Tabelle.

▼B

In folgenden Bestimmungen werden nach dem Wort „Richtlinien“ die Worte „oder Verordnungen“ eingefügt:

Anhang IX Seite 2, für vollständige oder unvollständige Fahrzeuge der Klasse M_1, Anhang IX Seite 2, für vollständige oder unvollständige Fahrzeuge der Klassen M_2 und M_3; Anhang IX Seite 2, für vollständige oder unvollständige Fahrzeuge der Klassen N_1, N_2 und N_3; Anhang IX Seite 2, für unvollständige Fahrzeuge der Klasse M_1; Anhang IX Seite 2, für unvollständige Fahrzeuge der Klassen M_2 und M_3; Anhang IX Seite 2, für unvollständige Fahrzeuge der Klassen N_1, N_2 und N_3; Anhang XV.

5. In Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe c werden nach den Worten „einschlägige(n) Einzelrichtlinie(n)“ die Worte „oder Verordnung(en)“ eingefügt.

6. In Anhang IV Teil I erhalten die Kopfzeile und die Nummer 2 der Tabelle folgende Fassung:

„Genehmigungsgegenstand	Richtlinie/Verordnung	Fundstelle im Amtsblatt	Anzuwenden auf Fahrzeugklasse									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2. Emissionen/Zugang zu Informationen	…/…/EG (EG) Nr. …/…	L … vom …, S. …	X (1)	X (1)		X (1)	X (1)					

(1) Für Fahrzeuge mit einer Bezugsmasse von bis zu 2 610 kg. Auf Antrag des Herstellers kann dies auch für Fahrzeuge mit einer Bezugsmasse von bis zu 2 840 kg gelten.“

7. In Anhang IV Teil I werden die Nummern 11 und 39 gestrichen.

8. In Anhang VII Nummer 4 werden nach den Worten „im Fall einer Richtlinie“ die Worte „oder Verordnung“ eingefügt.

9. In Anhang VII Nummer 5 werden nach „die letzte Richtlinie die Worte“„oder Verordnung“ eingefügt.

10. In Anhang XI Anlage 1 erhalten die Kopfzeile und die Nummer 2 der Tabelle folgende Fassung:

„Nr.	Genehmigungsgegenstand	Richtlinie/Verordnung	$M_1 \leq 2\,500$ (1) kg	$M_1 > 2\,500$ (1) kg	M_2	M_3
2	Emissionen/Zugang zu Informationen	…/…/EG (EG) Nr. …/…	Q	G + Q	G + Q“	

11. In Anhang XI Anlage 1 werden die Nummern 11 und 39 gestrichen.

12. In Anhang XI Anlage 2 erhalten die Kopfzeile und die Nummer 2 der Tabelle folgende Fassung:

„Nr.	Genehmigungsgegenstand	Richtlinie/Verordnung	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Emissionen/Zugang zu Informationen	…/…/EG (EG) Nr. …/…	A	A		A	A“					

13. In Anhang XI Anlage 2 werden die Nummern 11 und 39 gestrichen.

▼B

14. In Anhang XI Anlage 3 erhalten die Kopfzeile und die Nummer 2 der Tabelle folgende Fassung:

„Nr.	Genehmigungsgegenstand	Richtlinie/Verordnung	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Emissionen/Zugang zu Informationen	…/…/EG (EG) Nr. …/…	Q		Q	Q“					

15. In Anhang XI Anlage 3 wird die Nummer 11gestrichen.

16. In Anhang XI Anlage 4 erhalten die Kopfzeile und die Nummer 2 der Tabelle folgende Fassung:

„Nr.	Genehmigungsgegenstand	Richtlinie/Verordnung	Mobilkrane der Klasse N
2	Emissionen/Zugang zu Informationen	…/…/EG (EG) Nr. …/…	N/A“

17. In Anhang XI Anlage 4 wird die Nummer 11 gestrichen.