Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe C

C/2024/2856

8.5.2024

P9_TA(2023)0394

# Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7)

**Abänderungen des Europäischen Parlaments vom 9. November 2023 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7) und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 (COM(2022)0586 – C9-0375/2022 – 2022/0365(COD))** [1]

**(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)**

(C/2024/2856)

**Abänderung 1**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung -1 (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(-1) In dem Beschluss (EU) 2022/591 des Europäischen Parlaments und des Rates über ein allgemeines Umweltaktionsprogramm der Union für die Zeit bis 2030 [1] ist das Anstreben von Null-Verschmutzung als eines von sechs thematischen Zielen der Union für den Zeitraum bis zum 31. Dezember 2030 festgelegt, auch im Zusammenhang mit schädlichen Chemikalien, um eine schadstofffreie Umwelt zu erreichen, einschließlich in Bezug auf Luft, Wasser und Boden sowie auf Licht- und Lärmverschmutzung, und mit Blick auf den Schutz der Gesundheit und des Wohlergehens der Menschen, Tiere und Ökosysteme vor umweltbedingten Risiken und negativen Auswirkungen.*** |
| | ***[1] Beschluss (EU) 2022/591 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. April 2022 über ein allgemeines Umweltaktionsprogramm der Union für die Zeit bis 2030 (ABl. L 114 vom 12.4.2022, S. 22).*** |

[1] Der Gegenstand wurde gemäß Artikel 59 Absatz 4 Unterabsatz 4 der Geschäftsordnung zwecks interinstitutioneller Verhandlungen an den zuständigen Ausschuss zurücküberwiesen (A9-0298/2023).

**Abänderung 2**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung -1 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(-1a) Der europäische Grüne Deal*** [1a] ***ist der Vorschlag der Union für die Einleitung eines Übergangs, in dessen Rahmen bis spätestens 2050 eine klimaneutrale und saubere Kreislaufwirtschaft geschaffen werden soll, indem das Ressourcenmanagement optimiert, die Umweltverschmutzung minimiert und gleichzeitig dem Bedarf an Maßnahmen, die tiefgreifende Veränderungen bewirken, Rechnung getragen wird. Die Union hat sich zudem zur Umsetzung der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung*** [1b] ***und der darin vorgesehenen Ziele für nachhaltige Entwicklung*** [1c] ***verpflichtet. In der im Dezember 2020 angenommenen Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität*** [1d] ***und in dem im Mai 2021 angenommenen Null-Schadstoff-Aktionsplan*** [1e] ***wird speziell auf die im europäischen Grünen Deal thematisierten Aspekte der verkehrsbedingten Umweltverschmutzung eingegangen. Zu weiteren einschlägigen Strategien für diese Initiative zählen beispielsweise die Luftqualitätsrichtlinie*** [1f]***, die neue Industriestrategie für Europa*** [1g]***, $CO_2$-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge*** [1h] ***sowie Zielvorgaben für die $CO_2$-Emissionen neuer schwerer Nutzfahrzeuge*** [1i].<br><br>***(1a) Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019)0640).***<br>***(1b) https://undocs.org/A/RES/70/1***<br>***(1c) https://sdgs.un.org/goals***<br>***(1d) COM(2020)0789.***<br>***(1e) COM(2021)0400.***<br>***(1f) Richtlinie 2008/50/EG.***<br>***(1g) COM(2020)0102 und COM(2021)0350.***<br>***(1h) COM(2021)0556.***<br>***(1i) COM(2023)0088.*** |

**Abänderung 3**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (1) Der Binnenmarkt ist ein Raum, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital sichergestellt werden muss. Zu diesem Zweck ist in der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates ([43]) ein umfassendes System für die Typgenehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern ***sowie*** von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge verankert. | (1) Der Binnenmarkt ist ein Raum, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital sichergestellt werden muss. Zu diesem Zweck ist in der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates ([43]) ein umfassendes System für die Typgenehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese ***Fahrzeuge sowie von Reifen für alle*** Fahrzeuge verankert. |
| ([43]) 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). | ([43]) 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). |

**Abänderung 4**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 2 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(2a) Ein erfolgreicher Wandel hin zu einer emissionsfreien Mobilität erfordert eine ganzheitliche Vorgehensweise und ein geeignetes Umfeld, damit Innovation angeregt wird und die Union ihre technologische Führungsrolle in der Branche beibehalten kann. Dies umfasst öffentliche und private Investitionen in Forschung und Innovation, die zunehmende Verbreitung von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen, den Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur, die Integration in die Energiesysteme und eine nachhaltige Versorgung mit Werkstoffen sowie die nachhaltige Fertigung, die Wiederverwendung und das Recycling von Batterien in Europa. Hierzu bedarf es kohärenter Maßnahmen auf Unionsebene sowie auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene.*** |

**Abänderung 5**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 2 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(2b) Um den Übergang zu sauberer Mobilität und die gleichzeitige Reindustrialisierung Europas zu fördern und gleichzeitig die Bürger zu unterstützen, ist es von wesentlicher Bedeutung, die Preise für Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge für die Bürger und Unternehmen auf einem erschwinglichen Niveau zu halten. Dies trägt zur Aufrechterhaltung der Lebensqualität, der industriellen Wettbewerbsfähigkeit und Innovation, der Schaffung von Arbeitsplätzen sowie der Entwicklung von Fertigkeiten in diesem Sektor bei.*** |

**Abänderung 6**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 2 c (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(2c) Es sollte ein sozialverträglicher und fairer Wandel hin zu einer emissionsfreien Mobilität sichergestellt werden. Deshalb müssen die sozialen Auswirkungen dieses Wandels in der gesamten Wertschöpfungskette der Automobilbranche berücksichtigt und die Auswirkungen auf die Beschäftigung proaktiv angegangen werden. Aus diesem Grund müssen im Rahmen des Mechanismus für einen gerechten Übergang in engem Dialog mit den Sozialpartnern und den zuständigen Behörden gezielte Programme auf Unionsebene sowie auf nationaler und regionaler Ebene zur Umschulung, beruflichen Weiterbildung und Wiedereingliederung von Arbeitnehmern sowie Initiativen in Bezug auf Bildung und Stellensuche in in Mitleidenschaft gezogenen Kommunen und Regionen entwickelt werden, darunter auch Pläne für einen gerechten Übergang für autoabhängige Regionen. Im Rahmen dieses Wandels sollten die Erwerbstätigkeit von Frauen sowie die Chancengleichheit in der Branche gestärkt werden.*** |

**Abänderung 7**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 4**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (4) Die technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Motoren und Ersatzteilen hinsichtlich der Emissionen (im Folgenden „Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen“) sind derzeit in zwei Verordnungen festgelegt, von denen eine – Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates („Euro 6“) ([44]) – die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen für leichte Nutzfahrzeuge regelt und die andere – Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates („Euro VI“) ([45]) – die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen für schwere Nutzfahrzeuge. ***Das Bestehen zweier Verordnungen war damit begründet, dass die Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge anhand von Motorprüfungen geprüft wurden, während bei leichten Nutzfahrzeugen die Prüfung des Gesamtfahrzeugs als Grundlage diente. Inzwischen wurden Methoden entwickelt, die es ermöglichen, sowohl leichte als auch schwere Nutzfahrzeuge auf der Straße zu testen. Daher ist es nicht länger erforderlich, für die Typgenehmigung Motorprüfungen heranzuziehen.*** | (4) Die technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Motoren und Ersatzteilen hinsichtlich der Emissionen (im Folgenden „Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen“) sind derzeit in zwei Verordnungen festgelegt, von denen eine – Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates („Euro 6“) ([44]) – die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen für leichte Nutzfahrzeuge regelt und die andere – Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates („Euro VI“) ([45]) – die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen für schwere Nutzfahrzeuge. |
| ([44]) Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1). | ([44]) Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1). |
| ([45]) Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG (ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1). | ([45]) Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG (ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1). |

**Abänderung 8**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 5**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (5) Die Zusammenführung der Vorschriften aus der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 in einer einzigen Verordnung dient dazu, bei dem System der Typgenehmigungen hinsichtlich der Emissionen sowohl für leichte als auch für schwere Nutzfahrzeuge interne Kohärenz zu erreichen, während gleichzeitig unterschiedliche Emissionsgrenzwerte für solche Fahrzeuge ermöglicht werden. | (5) Die Zusammenführung der Vorschriften aus der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 in einer einzigen Verordnung dient dazu, bei dem System der Typgenehmigungen hinsichtlich der Emissionen sowohl für leichte als auch für schwere Nutzfahrzeuge interne Kohärenz zu erreichen, während gleichzeitig unterschiedliche Emissionsgrenzwerte ***und Prüfvorschriften und -bedingungen*** für solche Fahrzeuge ermöglicht werden. |

**Abänderung 9**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 7**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (7) Außerdem müssen die Komplexität, die Verwaltungs- und Umsetzungskosten für Hersteller und Behörden verringert und eine wirksame und effiziente Umsetzung der Euro-Emissionsnormen sichergestellt werden. Die Vereinfachung wird dadurch erreicht, dass die Anwendung der Grenzwerte und Prüfungen nicht mehr zu unterschiedlichen Zeitpunkten beginnt, ***wie es unter Euro 6 und Euro VI der Fall war,*** dass auf mehrmalige und komplexe Emissionsprüfungen, sofern nicht erforderlich, verzichtet wird, dass gegebenenfalls auf Normen nach bestehenden UN-Regelungen Bezug genommen wird ***sowie*** eine gestraffte und kohärente Reihe von Verfahren und Prüfungen in den verschiedenen Phasen der Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen sichergestellt wird. | (7) Außerdem müssen die Komplexität, die Verwaltungs- und Umsetzungskosten für Hersteller und Behörden verringert und eine wirksame und effiziente Umsetzung der Euro-Emissionsnormen sichergestellt werden. Die Vereinfachung wird dadurch erreicht, dass die Anwendung der Grenzwerte und Prüfungen nicht mehr zu unterschiedlichen Zeitpunkten beginnt, dass auf mehrmalige und komplexe Emissionsprüfungen, sofern nicht erforderlich, verzichtet wird, dass gegebenenfalls auf Normen nach bestehenden UN-Regelungen Bezug genommen wird ***und dass*** eine gestraffte und kohärente Reihe von Verfahren und Prüfungen in den verschiedenen Phasen der Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen sichergestellt wird. |

**Abänderung 10**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 8**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (8) Um sicherzustellen, dass die Emissionen von leichten und schweren Nutzfahrzeugen im praktischen Fahrbetrieb begrenzt werden, ist es erforderlich, die Fahrzeuge ***nicht nur im Labor, sondern unter*** realen Nutzungsbedingungen mit einem Minimum an Beschränkungen, Prüfgrenzen und anderen Fahranforderungen zu prüfen. | (8) Um sicherzustellen, dass die Emissionen von leichten und schweren Nutzfahrzeugen im praktischen Fahrbetrieb begrenzt werden, ist es erforderlich, die Fahrzeuge ***unter statistisch relevanten*** realen Nutzungsbedingungen mit einem Minimum an Beschränkungen, Prüfgrenzen und anderen Fahranforderungen zu prüfen. ***Diese Prüfungen auf der Straße sollten auf normalen Fahrbedingungen beruhen und tendenziöse Fahrweisen ausschließen.*** |

**Abänderung 11**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 10**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (10) Gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 müssen Fahrzeuge die Emissionsgrenzwerte für einen festgelegten Zeitraum einhalten, der inzwischen nicht mehr der durchschnittlichen Lebensdauer der Fahrzeuge entspricht. Daher sollten Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit festgelegt werden, die sich an der ***durchschnittlichen*** erwarteten Lebensdauer von Fahrzeugen in der Union orientieren. | (10) Gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 müssen Fahrzeuge die Emissionsgrenzwerte für einen festgelegten Zeitraum einhalten, der inzwischen nicht mehr der durchschnittlichen Lebensdauer der Fahrzeuge entspricht. Daher sollten Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit festgelegt werden, die sich an der erwarteten Lebensdauer von Fahrzeugen ([1a]) ***und ihrer Standardnutzung*** in der Union ***unter Berücksichtigung der Unterschiede in den einzelnen Mitgliedstaaten*** orientieren. ***Dies ist besonders wichtig für Käufer von Gebrauchtwagen, die erwarten, dass ein Fahrzeug genauso viel ausstößt wie bei seinem erstmaligen Inverkehrbringen.*** |
| | ***([1a]) Vereinigung europäischer Automobilhersteller (ACEA) „Vehicles in Use, Europe 2022“.*** |

**Abänderung 12**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 10 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(10a) Die Mitgliedstaaten werden ermutigt, Strategien für die Schaffung von Anreizen für eine Flottenerneuerung zu entwickeln und umzusetzen, damit der schrittweise Übergang der europäischen Flotte hin zu emissionsarmen Fahrzeugen erleichtert und letztlich zu einem saubereren und nachhaltigeren Verkehrsökosystem beigetragen wird.*** |

**Abänderung 13**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 11**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (11) Inzwischen sind Technologien verfügbar und weltweit verbreitet, mit denen die Verdunstungsemissionen flüchtiger organischer Verbindungen ***beim Fahren***, ***Parken*** und Betanken eines Fahrzeugs mit Benzin begrenzt werden. ***Daher sollten*** die Emissionsgrenzwerte für solche flüchtigen organischen Verbindungen ***niedriger festgesetzt*** und Emissionsgrenzwerte für die Betankungsphase ***eingeführt werden***. | (11) Inzwischen sind Technologien verfügbar und weltweit verbreitet, mit denen die Verdunstungsemissionen flüchtiger organischer Verbindungen ***während der Fahrt***, ***im Parkzustand*** und ***beim*** Betanken eines Fahrzeugs mit Benzin begrenzt werden. ***Da sich diese Technologien bereits in anderen Märkten und Regionen bewährt haben und dort kosteneffizient eingeführt wurden, sollte*** die ***Union sich anderen Märkten anpassen, indem sie niedrigere*** Emissionsgrenzwerte für solche flüchtigen organischen Verbindungen ***festlegt,*** und Emissionsgrenzwerte für die Betankungsphase ***einführen***. |

**Abänderung 14**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 11 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(11a) Für die Steuerung von Betankungsemissionen wurde in anderen Märkten und Regionen vor mehr als 15 Jahren die On-Board-Betankungsdampf-Rückgewinnung eingeführt, mit der nachweislich eine effiziente Steuerung der Dämpfe erreicht werden kann. Diese On-Board-Betankungsdampf-Rückgewinnung erfordert weder eine jährliche Wartung noch Inspektionen, damit eine effizientere Steuerung von Betankungsdämpfen erhalten bleibt, und ist gleichzeitig mit den aktuellen Phase-II-Tankstellen vereinbar.*** |

**Abänderung 15**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 12**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (12) Nicht-Abgasemissionen bestehen aus Partikeln, die von den Reifen und Bremsen der Fahrzeuge emittiert werden. Schätzungen gehen davon aus, dass Reifenemissionen die größte Quelle von Mikroplastik in der Umwelt darstellen. Laut der Folgenabschätzung wird sich bis 2050 der Anteil der Nicht-Abgasemissionen an allen im Straßenverkehr emittierten Partikeln auf bis zu 90 % erhöhen, da die Abgaspartikel aufgrund der Elektrifizierung von Fahrzeugen zurückgehen werden. Daher sollten diese Nicht-Abgasemissionen gemessen und begrenzt werden. Die Kommission sollte bis Ende ***2024 einen Bericht über Reifenabrieb erarbeiten, in dem die Messverfahren und der Stand der Technik untersucht und*** Grenzwerte für den Reifenabrieb ***vorgeschlagen werden***. | (12) Nicht-Abgasemissionen bestehen aus Partikeln, die von den Reifen und Bremsen der Fahrzeuge emittiert werden. Schätzungen gehen davon aus, dass Reifenemissionen die größte Quelle von Mikroplastik in der Umwelt darstellen. Laut der Folgenabschätzung wird sich bis 2050 der Anteil der Nicht-Abgasemissionen an allen im Straßenverkehr emittierten Partikeln auf bis zu 90 % erhöhen, da die Abgaspartikel aufgrund der Elektrifizierung von Fahrzeugen zurückgehen werden. Daher sollten diese Nicht-Abgasemissionen gemessen und begrenzt werden. Die Kommission sollte bis Ende ***2025 eine Überprüfung in Bezug auf die Messung des Reifenabriebs durchführen und auf der Grundlage modernster Methoden diesbezügliche Grenzwerte festlegen, sofern bis Mitte 2026 noch keine einheitlichen Vorschriften eingeführt wurden, in denen auf die im Rahmen des UN-Weltforums für die Harmonisierung der Regelungen für Kraftfahrzeuge (WP.29) durchgeführten Arbeiten zu Reifenabrieb Bezug genommen wird. Die Kommission sollte sicherstellen, dass die Ziele des WP.29, die aufbauend auf einer soliden wissenschaftlichen und technischen Grundlage ein hohes Ambitionsniveau widerspiegeln, zeitnah erreicht werden. Die Überprüfung sollte mit einem Legislativvorschlag in Bezug auf Fahrzeuge mit Antriebsbatterien, einschließlich Plugin-Hybridfahrzeugen und batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen, einhergehen, mit dem*** Grenzwerte für den Reifenabrieb ***eingeführt werden sollen, die mit dem Ziel der Union, das in die Umwelt freigesetzte Mikroplastik bis 2030 um 30 % zu reduzieren, vereinbar sind und auf dem Stand der Technik bei Abriebraten aufbauen***. |

**Abänderung 16**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 14**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (14) Fahrzeuge mit Antriebsbatterien, einschließlich Plugin-Hybridfahrzeugen und batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen, tragen zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrssektors bei. Um das Vertrauen der Verbraucher in solche Fahrzeuge zu gewinnen und zu stärken, sollten sie leistungsfähig und langlebig sein. Daher ist es wichtig, Bestimmungen vorzusehen, wonach Antriebsbatterien auch nach vielen Jahren der Nutzung noch einen großen Teil ihrer Anfangskapazität aufweisen müssen. Besonders wichtig ist dieser Aspekt für Käufer von gebrauchten Elektrofahrzeugen, damit sichergestellt ist, dass das Fahrzeug weiterhin wie erwartet funktioniert. Für alle Fahrzeuge mit Antriebsbatterien sollten daher Einrichtungen zur Überwachung des Alterungszustands der Batterie vorgeschrieben werden. Außerdem sollten unter Berücksichtigung der globalen technischen Regelung Nr. 22 der Vereinten Nationen ([47]) Mindestanforderungen an die Dauerhaltbarkeit der Batterien von Personenkraftwagen eingeführt werden. | (14) Fahrzeuge mit Antriebsbatterien, einschließlich Plugin-Hybridfahrzeugen und batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen, tragen zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrssektors bei. Um das Vertrauen der Verbraucher in solche Fahrzeuge zu gewinnen und zu stärken, sollten sie leistungsfähig und langlebig sein. Daher ist es wichtig, Bestimmungen vorzusehen, wonach Antriebsbatterien auch nach vielen Jahren der Nutzung noch einen großen Teil ihrer Anfangskapazität aufweisen müssen. Besonders wichtig ist dieser Aspekt für Käufer von gebrauchten Elektrofahrzeugen, damit sichergestellt ist, dass das Fahrzeug weiterhin wie erwartet funktioniert. Für alle Fahrzeuge mit Antriebsbatterien sollten daher Einrichtungen zur Überwachung des Alterungszustands der Batterie vorgeschrieben werden. Außerdem sollten unter Berücksichtigung der globalen technischen Regelung Nr. 22 der Vereinten Nationen ([47]) Mindestanforderungen an die Dauerhaltbarkeit der Batterien von Personenkraftwagen ***und leichten Nutzfahrzeugen*** eingeführt werden. |
| ([47]) „United Nations Global Technical Regulation on In-vehicle Battery Durability for Electrified Vehicles“ (globale technische Regelung der Vereinten Nationen über die Dauerhaltbarkeit von Fahrzeugbatterien für Fahrzeuge mit Elektroantrieb), UN-GTR Nr. 22. | ([47]) „United Nations Global Technical Regulation on In-vehicle Battery Durability for Electrified Vehicles“ (Globale technische Regelung der Vereinten Nationen über die Dauerhaltbarkeit von Fahrzeugbatterien für Fahrzeuge mit Elektroantrieb), UN-GTR Nr. 22. |

**Abänderung 17**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 14 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(14a) On-Board-Überwachungssysteme (OBM), On-Board-Überwachungseinrichtungen für den Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch (OBFCM) oder Einrichtungen zur Überwachung des Alterungszustands (SOH) verwenden vom Fahrzeug generierte Daten, um zu überwachen, ob das Fahrzeug die Bestimmungen der vorliegenden Verordnung einhält. Dieselben Daten müssen gemäß dem Datengesetz an die Fahrzeugnutzer und ihre Dienstleister weitergegeben werden, damit Fahrzeugnutzer von Ratschlägen und Empfehlungen zu Möglichkeiten der Begrenzung der Emissionen des Fahrzeugs und seines Energieverbrauchs und der Verlängerung der Batterie-Lebensdauer durch eine bessere Verwendung des Fahrzeugs profitieren können.*** |

**Abänderung 18**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 15**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (15) Die Manipulation von Fahrzeugen zur Entfernung oder Deaktivierung von Teilen der Emissionsminderungssysteme ist ein bekanntes Problem. Solche Praktiken führen zu unkontrollierten Emissionen und sollten verhindert werden. Manipulationen am Kilometerzähler führen zur Falschangabe der Kilometerleistung und behindern die ordnungsgemäße Kontrolle von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen. Daher ist es äußerst wichtig, die Sicherheit dieser Systeme bestmöglich zu schützen, einschließlich Sicherheitsbescheinigungen und ***einem*** angemessenen Schutz gegen unbefugte Eingriffe, um sicherzustellen, dass weder die Emissionsminderungssysteme noch der Kilometerzähler des Fahrzeugs manipuliert werden können. | (15) Die Manipulation von Fahrzeugen zur Entfernung oder Deaktivierung von Teilen der Emissionsminderungssysteme ist ein bekanntes Problem. Solche Praktiken führen zu unkontrollierten Emissionen und sollten – ***unter anderem durch Maßnahmen zur Abschreckung von der Bewerbung, dem Verkauf und dem Einbau von Manipulationsgeräten*** – verhindert ***und bestraft*** werden. Manipulationen am Kilometerzähler führen zur Falschangabe der Kilometerleistung und behindern die ordnungsgemäße Kontrolle von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen. Daher ist es äußerst wichtig, die Sicherheit dieser Systeme bestmöglich zu schützen, einschließlich ***durch*** Sicherheitsbescheinigungen und ***einen*** angemessenen Schutz gegen unbefugte Eingriffe, um sicherzustellen, dass weder die Emissionsminderungssysteme noch der Kilometerzähler des Fahrzeugs manipuliert werden können. |

**Abänderung 19**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 15 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(15a) Um zu verhindern, dass Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe den Wettbewerb übermäßig beeinträchtigen, sollten die vorliegende Verordnung und damit verbundene Sekundärrechtsakte die Möglichkeit vorsehen, dass unabhängige Marktteilnehmer am Anschlussmarkt Ersatzteile entwickeln, vertreiben, einbauen und aktivieren. Hersteller sollten deshalb sicherstellen, dass unabhängige Marktteilnehmer Zugang zu den unbedingt erforderlichen Informationen, Werkzeugen und Verfahren für die Entwicklung und den Einbau solcher Ersatzteile haben.*** |

**Abänderung 20**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 16**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (16) In Fahrzeugen installierte Sensoren werden bereits eingesetzt, um Anomalien bei den Emissionen zu erkennen und über das On-Board-Diagnosesystem (OBD-System) entsprechende Reparaturen auszulösen. Das derzeit verwendete OBD-System erkennt die Funktionsstörungen jedoch nicht genau und nicht früh genug und ***forciert*** Reparaturen nicht rechtzeitig und in ausreichendem Umfang. Somit besteht die Möglichkeit, dass der Ausstoß von Fahrzeugen über den zulässigen Grenzwerten liegt. Die bisher für das OBD-System verwendeten Sensoren können auch zur kontinuierlichen Überwachung und Kontrolle des ***Emissionsverhaltens*** von Fahrzeugen mit einem ***On-Board-Überwachungssystem*** ***(***OBM-System***)*** verwendet werden. Das OBM-System warnt den Nutzer auch, wenn Reparaturbedarf am Motor oder an den Emissionsminderungssystemen erkannt wird. Daher ist es angebracht, den Einbau eines solchen Systems vorzuschreiben und die von ihm zu erfüllenden technischen Anforderungen festzulegen. | (16) In Fahrzeugen installierte Sensoren werden bereits eingesetzt, um Anomalien bei den Emissionen zu erkennen und über das On-Board-Diagnosesystem (OBD-System) entsprechende Reparaturen auszulösen. Das derzeit verwendete OBD-System erkennt die Funktionsstörungen jedoch nicht genau und nicht früh genug und ***regt*** Reparaturen nicht rechtzeitig und in ausreichendem Umfang ***an***. Somit besteht die Möglichkeit, dass der Ausstoß von Fahrzeugen über den zulässigen Grenzwerten liegt. Die bisher für das OBD-System verwendeten Sensoren können auch zur kontinuierlichen Überwachung und Kontrolle des ***Abgasemissionsverhaltens*** von Fahrzeugen mit einem OBM-System verwendet werden. Das OBM-System warnt den Nutzer auch, wenn Reparaturbedarf am Motor oder an den Emissionsminderungssystemen erkannt wird. Daher ist es angebracht, den Einbau eines solchen Systems vorzuschreiben und die von ihm zu erfüllenden technischen Anforderungen festzulegen. ***Die sich aus diesen Systemen ergebenden Aufforderungen sollten nicht dazu führen, dass die Straßenverkehrssicherheit gefährdet oder die Mobilität eingeschränkt wird.*** |

**Abänderung 21**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 17**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (17) ***Die Hersteller könnten die Möglichkeit nutzen, Fahrzeuge herzustellen, die niedrigere Emissionsgrenzwerte oder eine höhere Dauerhaltbarkeit der Batterie als in dieser Verordnung vorgeschrieben aufweisen oder mit fortgeschrittenen Ausstattungsoptionen wie Geofencing und adaptiven Regelungen ausgestattet sind. Verbraucher und nationale Behörden sollten durch geeignete Unterlagen die Möglichkeit erhalten, solche Fahrzeuge zu identifizieren. Aus diesem Grund sollte ein*** Umweltpass für Fahrzeuge (environmental vehicle passport, EVP) zur Verfügung gestellt werden. | (17) ***Den Verbrauchern sollte ein aktueller*** Umweltpass für Fahrzeuge (environmental vehicle passport, EVP) zur Verfügung gestellt werden***, damit sie während des gesamten Lebenszyklus ihres Fahrzeugs aktuelle Informationen zu Kraftstoffverbrauch, Alterungszustand der Batterie, Emissionsgrenzwerten, Ergebnissen regelmäßiger technischer Prüfungen und Daten bezüglich der Verkehrstauglichkeit sowie andere relevante Informationen erhalten***. |

**Abänderung 22**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 18**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(18) Für den Fall, dass die Kommission einen Vorschlag für die Zulassung neuer leichter Nutzfahrzeuge nach 2035 vorlegt, die ausschließlich mit CO2-neutralen Kraftstoffen außerhalb der die Vorgaben für den CO2-Flottenverbrauch betrieben werden, muss die vorliegende Verordnung hinsichtlich der Emissionen im Einklang mit dem Unionsrecht und dem Unionsziel der Klimaneutralität dahin gehend geändert werden, dass die Möglichkeit der Typgenehmigung solcher Fahrzeuge aufgenommen wird.*** | ***entfällt*** |

**Abänderung 23**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 19**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (19) Auf Fahrzeuge, die von Kleinserienherstellern verkauft werden, entfällt nur ein unbedeutender Teil der Emissionen in der Union. Daher könnte bei einigen Anforderungen im Hinblick auf solche Hersteller eine gewisse Flexibilität eingeräumt werden. Kleinserienhersteller sollten daher bestimmte Prüfungen im Rahmen der Typgenehmigung durch Konformitätserklärungen ersetzen können, während die Hersteller von Kleinstserien die Möglichkeit haben sollten, Laborprüfungen auf der Grundlage ***von Zufallszyklen*** im praktischen Fahrbetrieb durchzuführen. | (19) Auf Fahrzeuge, die von Kleinserienherstellern verkauft werden, entfällt nur ein unbedeutender Teil der Emissionen in der Union. Daher könnte bei einigen Anforderungen im Hinblick auf solche Hersteller eine gewisse Flexibilität eingeräumt werden. Kleinserienhersteller sollten daher bestimmte Prüfungen im Rahmen der Typgenehmigung durch Konformitätserklärungen ersetzen können, während die Hersteller von Kleinstserien die Möglichkeit haben sollten, Laborprüfungen auf der Grundlage ***statistisch relevanter Zyklen*** im praktischen Fahrbetrieb durchzuführen. |

**Abänderung 24**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 20 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(20a) Zwar wird mit dem Begriff „Alterungszustand" gemeinhin auf den Zustand einer Batterie zu einem bestimmten Zeitpunkt ihres Lebenszyklus Bezug genommen, doch liegt keine allgemeine Definition dieses Begriffs vor, wobei zur Bestimmung des Alterungszustands eine Vielzahl unterschiedlicher Methoden herangezogen werden, nämlich der Zustand der zertifizierten Energie (State of Certified Energy, SOCE) und der Zustand der zertifizierten Reichweite (State of Certified Range, SOCR). Diese beiden Parameter entsprechen einem Prozentsatz der zertifizierten Batterieenergie bzw. der zertifizierten elektrischen Reichweite, die zu einem bestimmten Zeitpunkt noch verbleibt.*** |

**Abänderung 25**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 21**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (21) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse in Bezug auf Folgendes übertragen werden: Pflichten der Hersteller im Rahmen der Typgenehmigung und der Verfahren, für die Konformitätserklärung anzuwendende Prüfungen und Methoden, Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion, Kontrolle der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und Umweltpass für Fahrzeuge (EVP); Ausstattungsoptionen ***und Bezeichnungen*** von Fahrzeugen; Anforderungen, Prüfungen, Methoden und Abhilfemaßnahmen in Bezug auf die Dauerhaltbarkeit von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten sowie Zulassung und Kommunikationsmöglichkeiten von OBM-Systemen, auch für die Zwecke der regelmäßigen technischen Prüfung und der technischen Überwachung; Anforderungen an Mehrstufenfahrzeuge und Informationen, die für diese Fahrzeuge ***vom Hersteller*** bereitzustellen sind, sowie Verfahren zur Bestimmung ihres $CO_2$-Werts; technische Elemente, Verwaltungsvorschriften und Dokumentationsanforderungen für Typgenehmigungen hinsichtlich der Emissionen, Kontrollen und Inspektionen und Kontrollen der Marktüberwachung sowie Berichterstattungspflichten, Kontrollen der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und Kontrollen der Übereinstimmung der Produktion; Methoden und Prüfungen i) zur Messung der Abgasemissionen im Labor und auf der Straße, einschließlich | (21) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung ***sowie zu deren Ergänzung*** sollten der Kommission ***sowohl*** Durchführungsbefugnisse ***gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 als auch Befugnisse zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union*** in Bezug auf Folgendes übertragen werden: Pflichten der Hersteller im Rahmen der Typgenehmigung und der Verfahren, für die Konformitätserklärung anzuwendende Prüfungen und Methoden, Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion, Kontrolle der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und Umweltpass für Fahrzeuge (EVP); Ausstattungsoptionen von Fahrzeugen; Anforderungen, Prüfungen, Methoden und Abhilfemaßnahmen in Bezug auf die Dauerhaltbarkeit von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten sowie Zulassung und Kommunikationsmöglichkeiten von OBM-Systemen, auch für die Zwecke der regelmäßigen technischen Prüfung und der technischen Überwachung; Anforderungen an Mehrstufenfahrzeuge und Informationen, die für diese Fahrzeuge bereitzustellen sind, sowie Verfahren zur Bestimmung ihres $CO_2$-Werts; technische Elemente, Verwaltungsvorschriften und Dokumentationsanforderungen für Typgenehmigungen hinsichtlich der Emissionen, Kontrollen und Inspektionen und Kontrollen der Marktüberwachung sowie Berichterstattungspflichten, Kontrollen der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher |

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| zufälliger ***und den ungünstigsten Fall darstellender*** Prüfzyklen bei den Emissionsmessungen im praktischen Fahrbetrieb, des Einsatzes portabler Emissionsmesssysteme zur Nachprüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb und der Messung der Emissionen im Leerlauf, ii) zur Bestimmung der $CO_2$-Emissionen, des Kraftstoff- und Energieverbrauchs, der elektrischen Reichweite und der Motorleistung eines Kraftfahrzeugs, iii) zur Festlegung von Spezifikationen für Gangwechselanzeiger (GSI), iv) zur Ermittlung der Auswirkungen von Anhängern der Klasse $O_3$ und $O_4$ auf $CO_2$-Ausstoß, Kraftstoff- und Energieverbrauch, elektrische Reichweite und Motorleistung eines Kraftfahrzeugs, v) zur Messung der Kurbelgehäuse-, Verdunstungs- und Bremsemissionen, vi) zur Bewertung der Einhaltung der Mindestleistungsanforderungen an die Dauerhaltbarkeit von Batterien, vii) zur Bewertung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Motoren und Fahrzeuge; sowie viii) Prüfungen und Methoden zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit von ***Sensoren (OBD und OBM)***; ix) Methoden zur Sicherstellung und Bewertung von Sicherheitsmaßnahmen; Spezifikationen und Merkmale von Fahrerwarn- und -aufforderungssystemen und Bewertung ihres ordnungsgemäßen Betriebs; x) Methoden zur Bewertung des ordnungsgemäßen Betriebs, der Wirksamkeit, der Regenerierung und der Dauerhaltbarkeit der Emissionsminderungssysteme für die Erstausrüstung und für den Austausch; xi) Methoden zur Sicherstellung und Bewertung von Sicherheitsmaßnahmen, einschließlich Schwachstellenanalyse und Schutz gegen unbefugte Eingriffe; xii) ***Methoden zur Bewertung des ordnungsgemäßen Funktionierens der unter bestimmten Euro-7-Bezeichnungen genehmigten Typen; xiii)*** für Klein- und Kleinstserienhersteller geltende Kriterien für Typgenehmigungen hinsichtlich der Emissionen; ***xiv)*** Kontrollen und Prüfverfahren für Mehrstufenfahrzeuge; ***xv)*** Leistungsanforderungen für die Prüfausrüstung, ***xvi)*** Spezifikationen von Bezugskraftstoffen; ***xvii)*** Methoden zur Feststellung des Nichtvorhandenseins von Abschalteinrichtungen und Abschaltstrategien; ***xviii)*** Methoden zur Messung des Reifenabriebs; ***xiii)*** Format des Umweltpasses für Fahrzeuge (EVP), darin anzugebende Informationen und Verfahren zu ihrer Übertragung. ***Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates[50] ausgeübt werden.*** | Fahrzeuge und Kontrollen der Übereinstimmung der Produktion; Methoden und Prüfungen i) zur Messung der Abgasemissionen im Labor und auf der Straße, einschließlich zufälliger***, aber statistisch relevanter*** Prüfzyklen bei den Emissionsmessungen im praktischen Fahrbetrieb, des Einsatzes portabler Emissionsmesssysteme zur Nachprüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb und der Messung der Emissionen im Leerlauf, ii) zur Bestimmung der $CO_2$-Emissionen, des Kraftstoff- und Energieverbrauchs, der elektrischen Reichweite und der Motorleistung eines Kraftfahrzeugs, iii) zur Festlegung von Spezifikationen für Gangwechselanzeiger (GSI), iv) zur Ermittlung der Auswirkungen von Anhängern der Klasse $O_3$ und $O_4$ auf $CO_2$-Ausstoß, Kraftstoff- und Energieverbrauch, elektrische Reichweite und Motorleistung eines Kraftfahrzeugs, v) zur Messung der Kurbelgehäuse-, Verdunstungs- und Bremsemissionen, vi) zur Bewertung der Einhaltung der Mindestleistungsanforderungen an die Dauerhaltbarkeit von Batterien, vii) zur Bewertung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Motoren und Fahrzeuge; Einhaltungsgrenzen und Leistungsanforderungen sowie viii) Prüfungen und Methoden zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit von ***OBD- und OBM-Sensoren***; ix) Methoden zur Sicherstellung und Bewertung von Sicherheitsmaßnahmen; Spezifikationen und Merkmale von Fahrerwarn- und -aufforderungssystemen und Bewertung ihres ordnungsgemäßen Betriebs; x) Methoden zur Bewertung des ordnungsgemäßen Betriebs, der Wirksamkeit, der Regenerierung und der Dauerhaltbarkeit der Emissionsminderungssysteme für die Erstausrüstung und für den Austausch; xi) Methoden zur Sicherstellung und Bewertung von Sicherheitsmaßnahmen, einschließlich Schwachstellenanalyse und Schutz gegen unbefugte Eingriffe; xii) für Klein- und Kleinstserienhersteller geltende Kriterien für Typgenehmigungen hinsichtlich der Emissionen; ***xiii)*** Kontrollen und Prüfverfahren für Mehrstufenfahrzeuge; ***xiv)*** Leistungsanforderungen für die Prüfausrüstung, ***xv)*** Spezifikationen von Bezugskraftstoffen; ***xvi)*** Methoden zur Feststellung des Nichtvorhandenseins von Abschalteinrichtungen und Abschaltstrategien; ***xvii)*** Methoden zur Messung des Reifenabriebs; xviii) Format des Umweltpasses für Fahrzeuge (EVP), darin anzugebende Informationen und Verfahren zu ihrer Übertragung. |

**Abänderung 26**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 22**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (22) Um nicht wesentliche Bestimmungen dieser Verordnung gegebenenfalls ändern oder ergänzen zu können, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte in Bezug auf Folgendes zu erlassen: Festlegung von Prüfbedingungen auf der Grundlage von Daten, die bei der Prüfung von ***Euro*** 7-Fahrzeugen, – ***Bremsen*** oder –***Reifen*** erfasst werden; Festlegung von Prüfanforderungen, insbesondere unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts und der bei der Prüfung von Euro-7-Fahrzeugen erfassten Daten; ***Einführung von Fahrzeugausstattungen und -bezeichnungen für Hersteller auf der Grundlage innovativer Technologien, aber auch*** Festlegung von Grenzwerten für Bremspartikelemissionen und für den Abrieb bei verschiedenen Reifentypen sowie Mindestleistungsanforderungen für Batterien und Dauerhaltbarkeitsmultiplikatoren auf der Grundlage von bei der Prüfung von Euro-7-Fahrzeugen erfassten Daten sowie Festlegung von ***Begriffsbestimmungen und*** Sonderregelungen für Kleinserienhersteller von Fahrzeugen der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$. Besonders wichtig ist es, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung[51] in Einklang stehen. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind. | (22) Um nicht wesentliche Bestimmungen dieser Verordnung gegebenenfalls ändern oder ergänzen zu können, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte in Bezug auf Folgendes zu erlassen: Festlegung von Prüfbedingungen auf der Grundlage von Daten, die bei der Prüfung von ***Euro-***7-Fahrzeugen, ***-Bremsen*** oder ***-Reifen*** erfasst werden; Festlegung von Prüfanforderungen, insbesondere unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts und der bei der Prüfung von Euro-7-Fahrzeugen erfassten Daten; Festlegung von Grenzwerten für Bremspartikelemissionen und für den Abrieb bei verschiedenen Reifentypen sowie Mindestleistungsanforderungen für Batterien und Dauerhaltbarkeitsmultiplikatoren auf der Grundlage von bei der Prüfung von Euro-7-Fahrzeugen erfassten Daten sowie Festlegung von Sonderregelungen für Kleinserienhersteller von Fahrzeugen der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$. Besonders wichtig ist es, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung[51] in Einklang stehen. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind. |

**Abänderung 27**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 22 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(22a) Die Union ist Unterzeichnerin des Übereinkommens der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) vom 20. März 1958, dessen Ziel in der Standardisierung der technischen Spezifikationen für Kraftfahrzeuge, entsprechende Ausrüstungsgegenstände sowie Bauteile, die in Kraftfahrzeugen eingebaut oder mit solchen verwendet werden können, besteht. Darüber hinaus sind in dem Übereinkommen die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von auf der Grundlage dieser Spezifikationen erteilten Genehmigungen festgelegt. Die in der vorliegenden Verordnung festgelegten Anforderungen sollten gegebenenfalls an die in den UNECE-Vorschriften oder im Wege etwaiger späterer Änderungen dieser Vorschriften festgelegten Standards angepasst werden, insbesondere in Bezug auf Grenzwerte für Bremspartikelemissionen, Grenzwerte für Reifentypen in Bezug auf den Abrieb und die Festlegung von Mindestleistungskriterien für Batterien.*** |

**Abänderung 28**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 25**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (25) Es ist wichtig, den Mitgliedstaaten, den nationalen Typgenehmigungsbehörden und den Wirtschaftsakteuren ausreichend Zeit einzuräumen, um sich auf die Anwendung der mit dieser Verordnung eingeführten neuen Vorschriften vorzubereiten. Daher sollte für den Beginn der Anwendung ein späteres Datum festgelegt werden. Während bei leichten Nutzfahrzeugen der Beginn der Anwendung so bald wie technisch möglich sein sollte, könnte er bei schweren Nutzfahrzeugen und Anhängern, bei denen der Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen länger dauern wird, ***um zwei weitere Jahre*** verschoben werden. | (25) Es ist wichtig, den Mitgliedstaaten, den nationalen Typgenehmigungsbehörden und den Wirtschaftsakteuren ausreichend Zeit einzuräumen, um sich auf die Anwendung der mit dieser Verordnung ***und mit den damit verbundenen Sekundärrechtsakten*** eingeführten neuen Vorschriften vorzubereiten. Daher sollte für den Beginn der Anwendung ein späteres Datum festgelegt werden. Während bei leichten Nutzfahrzeugen der Beginn der Anwendung so bald wie technisch ***und wirtschaftlich*** möglich sein sollte, könnte er bei schweren Nutzfahrzeugen und Anhängern, bei denen der Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen länger dauern wird, ***weiter*** verschoben werden. |

**Abänderung 29**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Erwägung 26**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (26) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Festlegung harmonisierter Verwaltungsvorschriften und technischer Anforderungen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen der Klassen M und N und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten und für die Marktüberwachung solcher Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständiger technischer Einheiten hinsichtlich ihrer Emissionen**,** auf Ebene der Mitgliedstaaten allein nicht ausreichend verwirklicht werden können und wegen ihres Umfangs und ihrer Auswirkungen eher besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus — | (26) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Festlegung harmonisierter Verwaltungsvorschriften und technischer Anforderungen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen der Klassen M und N und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten und für die Marktüberwachung solcher Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständiger technischer Einheiten hinsichtlich ihrer Emissionen ***sowie die Verfolgung eines hohen Umwelt- und Gesundheitsschutzniveaus*** auf Ebene der Mitgliedstaaten allein nicht ausreichend verwirklicht werden können und wegen ihres Umfangs und ihrer Auswirkungen eher besser auf Unionsebene zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus — |

**Abänderung 30**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (2) Diese Verordnung enthält Vorschriften für die erstmalige Typgenehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen, die Übereinstimmung der Produktion, die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge, die Marktüberwachung, die Dauerhaltbarkeit von Emissionsminderungssystemen und Antriebsbatterien, für On-Board-Überwachungssysteme, Sicherheitsvorkehrungen zur Begrenzung von unbefugten Eingriffen und Cybersicherheitsmaßnahmen sowie für die genaue Bestimmung von $CO_2$***-Emissionen***, elektrischer Reichweite, Kraftstoff- und Energieverbrauch und Energieeffizienz. | (2) Diese Verordnung enthält ***darüber hinaus*** Vorschriften für die erstmalige Typgenehmigung von Fahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen, die Übereinstimmung der Produktion, die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge, die Marktüberwachung, die Dauerhaltbarkeit von Emissionsminderungssystemen und Antriebsbatterien, für On-Board-Überwachungssysteme, Sicherheitsvorkehrungen zur Begrenzung von unbefugten Eingriffen und Cybersicherheitsmaßnahmen sowie für die genaue Bestimmung von $CO_2$***- und Schadstoffemissionen***, elektrischer Reichweite, Kraftstoff- und Energieverbrauch und Energieeffizienz. |

**Abänderung 31**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 1 – Absatz 2 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(2a) Mit dieser Verordnung werden zudem gemeinsame technische Anforderungen und Verwaltungsvorschriften für die Typgenehmigung hinsichtlich der Abriebemissionen und für die Marktüberwachung neu hergestellter Reifen festgelegt. Diese sind als Ergänzung zu den technischen Anforderungen und Verwaltungsvorschriften für Reifen, die in der Verordnung (EU) 2019/2144 festgelegt sind, zu betrachten.*** |

**Abänderung 32**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 2 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Diese Verordnung gilt für Kraftfahrzeuge der Klassen $M_1$, $M_2$, $M_3$, $N_1$, $N_2$ und $N_3$ sowie für Kraftfahrzeuganhänger der Klassen $O_3$ und $O_4$ gemäß Artikel 4 der Verordnung (EU) 2018/858, einschließlich einstufig und mehrstufig konzipierter und gebauter Fahrzeuge, sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge. | Diese Verordnung gilt für Kraftfahrzeuge der Klassen $M_1$, $M_2$, $M_3$, $N_1$, $N_2$ und $N_3$ sowie für Kraftfahrzeuganhänger der Klassen $O_3$ und $O_4$ gemäß Artikel 4 der Verordnung (EU) 2018/858, einschließlich einstufig und mehrstufig konzipierter und gebauter Fahrzeuge, sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge ***sowie für Reifen der Klassen $C_1$, $C_2$ und $C_3$ im Sinne der UN-Regelung Nr. 117 mit Ausnahme von Reifen mit Eishaftung***. |

**Abänderung 33**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 2. „erstmalige Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen“ bezeichnet die erste Phase eines emissionsbezogenen Typgenehmigungsverfahrens, bevor die Behörden den Typgenehmigungsbogen für die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen ausstellen und die Fahrzeuge in Produktion gehen; | 2. „erstmalige Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen“ bezeichnet die erste Phase eines emissionsbezogenen Typgenehmigungsverfahrens, bevor die Behörden den Typgenehmigungsbogen für die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen ausstellen und die Fahrzeuge***, Motoren, Systeme, selbstständigen technischen Einheiten oder Bauteile*** in Produktion gehen; |

**Abänderung 34**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 4**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 4. „Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge“ bezeichnet die Tätigkeiten, die an Fahrzeugen, die am Straßenverkehr teilnehmen, durchgeführt werden, um die Einhaltung der in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit nachzuprüfen; | 4. „Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge“ bezeichnet die Tätigkeiten, die an Fahrzeugen, ***Motoren, Systemen, selbstständigen technischen Einheiten oder Bauteilen,*** die am Straßenverkehr teilnehmen, durchgeführt werden, um die Einhaltung der in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit nachzuprüfen; |

**Abänderung 35**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 5**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 5. „Motor“ bezeichnet ***die Antriebsquelle*** eines Fahrzeugs; | 5. „Motor“ bezeichnet ***den Verbrennungsmotor*** eines Fahrzeugs ***(ICEV)***; |

**Abänderung 36**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 9**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 9. „$CO_2$-Emissionen“ oder „$CO_2$“ bezeichnet die über den Auspuff ***eines Kraftfahrzeugs oder Motors*** ausgestoßenen Kohlendioxidemissionen; | 9. „$CO_2$-Emissionen“ oder „$CO_2$“ bezeichnet die über den Auspuff ausgestoßenen Kohlendioxidemissionen; |

**Abänderung 37**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 10**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 10. „Stickoxide“ oder „NOx“ bezeichnet die Summe ***der*** über den Auspuff emittierten ***Stickoxide***; | 10. „Stickoxide“ oder „NOx“ bezeichnet die Summe ***des*** über den Auspuff emittierten ***Stickstoffmonoxids (NO) und Stickstoffdioxids ($NO_2$)***; |

**Abänderung 38**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 10 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***10a. „Distickstoffoxid“ oder „$N_2O$“ bezeichnet das über den Auspuff emittierte Distickstoffoxid;*** |

**Abänderung 39**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 18**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 18. „Nicht-Methan-Kohlenwasserstoffe“ oder ***„NHMC“*** (Non-Methane Hydrocarbons) bezeichnet die Gesamtheit der über den Auspuff emittierten Kohlenwasserstoffe ohne Methan; | 18. „Nicht-Methan-Kohlenwasserstoffe“ oder ***„NMHC“*** (Non-Methane Hydrocarbons) bezeichnet die Gesamtheit der über den Auspuff emittierten Kohlenwasserstoffe ohne Methan; |

**Abänderung 40**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 24**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 24. „Instrument zur Berechnung des Energieverbrauchs von Fahrzeugen“ oder „VECTO“ (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) bezeichnet ein Simulationsinstrument zur Bestimmung der $CO_2$-Emissionen, des Kraftstoffverbrauchs, des Stromverbrauchs und der elektrischen Reichweite schwerer Nutzfahrzeuge; ***„Energieverbrauch“ bezeichnet den Verbrauch an elektrischer Energie jeder einzelnen Antriebsquelle innerhalb eines Fahrzeugs;*** | 24. „Instrument zur Berechnung des Energieverbrauchs von Fahrzeugen“ oder „VECTO“ (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) bezeichnet ein Simulationsinstrument zur Bestimmung der $CO_2$-Emissionen, des Kraftstoffverbrauchs, des Stromverbrauchs und der elektrischen Reichweite schwerer Nutzfahrzeuge; |

**Abänderung 41**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 24 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***24a. „Energieverbrauch“ bezeichnet den Verbrauch an elektrischer Energie jeder einzelnen Antriebsquelle innerhalb eines Fahrzeugs;*** |

**Abänderung 42**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 29**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 29. „Reifenabrieb“ bezeichnet die Masse des Materials, das sich beim Abnutzungsvorgang vom Reifen löst und in die Umwelt abgegeben wird; | 29. „Reifenabrieb“ bezeichnet die Masse des Materials, das sich beim Abnutzungsvorgang vom Reifen löst***, unter Bezugnahme auf die Arbeit der gemeinsamen GRBP/GRPE-Taskforce zum Reifenabrieb im Rahmen der WP.29 der Vereinten Nationen,*** und in die Umwelt abgegeben wird; |

**Abänderung 43**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 34**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 34. „Emissionsminderungssystem für die Erstausrüstung“ bezeichnet ein Emissionsminderungssystem oder eine Kombination solcher Systeme, das/die in die Typgenehmigung des betreffenden Fahrzeugs einbezogen ist; | 34. „Emissionsminderungssystem für die Erstausrüstung“ bezeichnet ein Emissionsminderungssystem oder eine Kombination solcher Systeme, das/die in die Typgenehmigung des betreffenden Fahrzeugs einbezogen ***und bei der Erstzulassung in das Fahrzeug eingebaut*** ist; |

**Abänderung 44**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 36**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***36. „adaptive Regelungsfunktion“ bezeichnet ein System zur Anpassung des Motors, der Emissionsminderungssysteme oder anderer Fahrzeugparameter mit dem Ziel, den Kraftstoff- oder Energieverbrauch und die Wirksamkeit des Emissionsminderungssystems auf der Grundlage der erwarteten Nutzung des Fahrzeugs zu verbessern;*** | ***entfällt*** |

**Abänderung 45**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 38**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 38. „On-Board-Überwachungssystem“ oder „OBM-System“ (OBM: On-Board Monitoring) bezeichnet ein bordeigenes System von Fahrzeugen, das in der Lage ist, festzustellen, ob die zulässigen Emissionen überschritten werden oder, falls zutreffend, wann sich ein Fahrzeug im emissionsfreien Betrieb befindet, und in der Lage ist, das Auftreten solcher Überschreitungen mithilfe im Fahrzeug gespeicherter Informationen anzuzeigen und diese Informationen über die OBD-Schnittstelle und drahtlos zu übermitteln; | 38. „On-Board-Überwachungssystem“ oder „OBM-System“ (OBM: On-Board Monitoring) bezeichnet ein bordeigenes System von Fahrzeugen, das in der Lage ist, ***Emissionen zu überwachen und*** festzustellen, ob die zulässigen Emissionen überschritten werden oder, falls zutreffend, wann sich ein Fahrzeug im emissionsfreien Betrieb befindet, und in der Lage ist, das Auftreten solcher Überschreitungen mithilfe im Fahrzeug gespeicherter Informationen anzuzeigen und diese Informationen über die OBD-Schnittstelle und drahtlos zu übermitteln; |

**Abänderung 46**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 39**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 39. „On-Board-Überwachungseinrichtung für den Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch“ oder „OBFCM-Einrichtung“ (OBFCM: On-Board Fuel and Energy Consumption Monitoring) bezeichnet jedwede Software oder Hardware, mit der über Sensoren Parameter zu Fahrzeug, Motor, Kraftstoff oder elektrischer Energie sowie Nutzlast/Masse ermittelt und dafür genutzt werden, die Kraftstoff- und Energieverbrauchsdaten und andere Parameter, die für die Bestimmung des Kraftstoff- oder Energieverbrauchs und der Energieeffizienz des Fahrzeugs relevant sind, im Fahrzeug zu bestimmen und zu speichern; | 39. „On-Board-Überwachungseinrichtung für den Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch“ oder „OBFCM-Einrichtung“ (OBFCM: On-Board Fuel and Energy Consumption Monitoring) bezeichnet jedwede Software oder Hardware, mit der über Sensoren Parameter zu Fahrzeug, Motor, Kraftstoff oder elektrischer Energie sowie Nutzlast/Masse ermittelt und dafür genutzt werden, die Kraftstoff- und Energieverbrauchsdaten und andere Parameter, die für die Bestimmung des Kraftstoff- oder Energieverbrauchs und der Energieeffizienz des Fahrzeugs relevant sind, im Fahrzeug zu bestimmen und zu speichern ***sowie zum Zweck der technischen Überwachung zu nutzen***; |

**Abänderung 47**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 44**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 44. „unbefugte Eingriffe“ oder „Manipulation“ bezeichnet die Deaktivierung oder Modifizierung des Motors, der emissionsmindernden Einrichtungen oder des Emissionsminderungssystems des Fahrzeugs, des Antriebssystems, der Antriebsbatterie, des Kilometerzählers, der OBFCM-Einrichtung oder des OBD-/OBM-Systems, einschließlich der Software oder anderer logischer Steuerelemente dieser Systeme und ihrer Daten, durch die Wirtschaftsakteure oder unabhängige Marktteilnehmer; | 44. „unbefugte Eingriffe“ oder „Manipulation“ bezeichnet die Deaktivierung oder Modifizierung des Motors ***oder Elektromotors***, der emissionsmindernden Einrichtungen oder des Emissionsminderungssystems des Fahrzeugs, des Antriebssystems, der Antriebsbatterie, des Kilometerzählers, der OBFCM-Einrichtung oder des OBD-/OBM-Systems, einschließlich der Software oder anderer logischer Steuerelemente dieser Systeme und ihrer Daten, durch die Wirtschaftsakteure oder unabhängige Marktteilnehmer; |

**Abänderung 48**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 47 – Einleitung**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 47. „Kleinserienhersteller“ bezeichnet einen Hersteller, dessen Produktion geringer ist als 10 000 neue Kraftfahrzeuge der Klasse $M_1$ ***oder*** 22 000 neue Kraftfahrzeuge der Klasse $N_1$, die je Kalenderjahr in der Union zugelassen werden, und der | 47. „Kleinserienhersteller“ bezeichnet einen Hersteller, dessen Produktion geringer ist als 10 000 neue Kraftfahrzeuge der Klasse $M_1$***,*** 22 000 neue Kraftfahrzeuge der Klasse $N_1$ ***oder 600 neue Kraftfahrzeuge der Klassen $M_2$ und $M_3$ und insgesamt 6 900 neue Kraftfahrzeuge der Klassen $N_2$ und $N_3$***, die je Kalenderjahr in der Union zugelassen werden, und der |

**Abänderung 49**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 63**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 63. „Nennleistung“ oder „$P_{rated}$“ bezeichnet die maximale Nutzleistung des Motors und wird in kW angegeben; | 63. „Nennleistung“ oder „$P_{rated}$“ bezeichnet die maximale Nutzleistung des Motors ***oder Elektromotors*** und wird in kW angegeben; |

**Abänderung 50**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 65**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 65. „Antriebsbatterie“ bezeichnet ein Batteriesystem, dessen gespeicherte Energie hauptsächlich für den Antrieb des Fahrzeugs genutzt wird; | 65. „Antriebsbatterie“ bezeichnet ein Batteriesystem, dessen gespeicherte Energie hauptsächlich für den Antrieb des Fahrzeugs genutzt wird***, einschließlich ihres Batteriemanagementsystems***; |

**Abänderung 51**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 65 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***65a. „Batteriemanagementsystem“ bezeichnet ein elektronisches Bauelement, das im Interesse der Sicherheit, Leistung und Lebensdauer der Batterie die elektrischen und thermischen Funktionen einer Batterie überwacht und steuert, die Daten für die Parameter zur Ermittlung des Alterungszustands der Batterie und der voraussichtlichen Lebensdauer gemäß Anhang VII der Verordnung (EU) 2023/1542 verwaltet und speichert und mit dem Fahrzeug, in das die Batterie eingebaut ist, oder mit einer öffentlichen oder privaten Ladeinfrastruktur kommuniziert;*** |

**Abänderung 52**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 67**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 67. „emissionsfreie Reichweite“ bezeichnet die Höchststrecke, die ein emissionsfreies Fahrzeug zurücklegen kann, bis die Antriebsbatterie erschöpft oder der Kraftstofftank leer ist, was bei Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb der elektrischen Reichweite entspricht; | 67. „emissionsfreie Reichweite“ bezeichnet die Höchststrecke, die ein emissionsfreies Fahrzeug ***oder ein Fahrzeug im emissionsfreien Betrieb*** zurücklegen kann, bis die Antriebsbatterie erschöpft oder der Kraftstofftank ***eines nicht nur mit Verbrennungsmotor ausgerüsteten Fahrzeugs*** leer ist, was bei Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb der elektrischen Reichweite entspricht; |

**Abänderung 53**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 71**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 71. „Umweltpass für Fahrzeuge“ oder „EVP“ (Environmental Vehicle Passport) bezeichnet einen Dateneintrag auf Papier und in digitaler Form mit ***Angaben über*** die ***Umweltverträglichkeit eines Fahrzeugs zum Zeitpunkt der Zulassung, einschließlich Höhe*** der ***Schadstoffemissionsgrenzwerte, $CO_2$-Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Energieverbrauch, elektrischer Reichweite*** und ***Motorleistung sowie Dauerhaltbarkeit*** der ***Batterie und anderer damit zusammenhängender Werte***; | 71. „Umweltpass für Fahrzeuge“ oder „EVP“ (Environmental Vehicle Passport) bezeichnet einen Dateneintrag auf Papier und in digitaler Form mit ***allen Angaben,*** die ***zur Überprüfung*** der ***geprüften*** und ***vom Hersteller bei*** der ***Typgenehmigung angegebenen Werte erforderlich sind***; |

**Abänderung 54**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 72**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 72. „Fahrerwarnsystem für ***Emissionsüberschreitungen“*** bezeichnet ein System, das so konzipiert, gebaut und in einem Fahrzeug installiert ist, dass der Nutzer über ***Emissionsüberschreitungen*** informiert und Reparaturen erzwungen werden; | 72. „Fahrerwarnsystem für ***Abgasemissionsüberschreitungen“*** bezeichnet ein System, das so konzipiert, gebaut und in einem Fahrzeug installiert ist, dass der Nutzer über ***Abgasemissionsüberschreitungen*** informiert und Reparaturen erzwungen werden; |

**Abänderung 55**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 77**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***77. „M+S-Reifen“ bezeichnet einen Reifen, durch dessen Laufflächenprofil, Laufflächenmischung oder Bauart gegenüber einem normalen Reifen vor allem seine Anfahr- und Traktionseigenschaften auf Schnee verbessert werden;*** | ***entfällt*** |

**Abänderung 56**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 78**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***78. „Spezialreifen“ bezeichnet einen Reifen, der für wechselnden Einsatz sowohl auf der Straße als auch im Gelände oder für andere besondere Zwecke vorgesehen ist. Solche Reifen sind insbesondere dafür bestimmt, das Anfahren und die Stabilisierung der Fahrzeugbewegung unter Geländebedingungen zu ermöglichen.*** | ***entfällt*** |

**Abänderung 57**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 3 – Absatz 2 – Nummer 78 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***78a. „Reifen mit Eishaftung“ bezeichnet einen M+S-Reifen der Klasse $C_1$ zur Verwendung unter extremen Schneebedingungen, der zusätzlich auf die Verwendung auf Fahrbahnoberflächen mit Eisschicht ausgelegt ist und die Anforderungen der UN-Regelung Nr. 117 erfüllt;*** |

**Abänderung 58**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 4 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (1) Die Hersteller stellen sicher, dass von ihnen hergestellte Neufahrzeuge, die in der Union verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, über eine Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung verfügen. ***Die Hersteller*** stellen sicher, dass die von ihnen hergestellten typgenehmigungspflichtigen neuen Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten, einschließlich Motoren, Antriebsbatterien, Bremssystemen und Emissionsminderungssystemen für den Austausch, die in der Union verkauft oder in Betrieb genommen werden, über eine Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung verfügen. | (1) Die Hersteller stellen sicher, dass von ihnen hergestellte Neufahrzeuge, die in der Union verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, über eine Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung verfügen. ***Ab den in dieser Verordnung festgelegten spezifischen Anwendungsterminen*** stellen ***die Hersteller*** sicher, dass die von ihnen hergestellten typgenehmigungspflichtigen neuen Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten, einschließlich Motoren, Antriebsbatterien, Bremssystemen***, Reifen*** und Emissionsminderungssystemen für den Austausch, die in der Union verkauft oder in Betrieb genommen werden, über eine Typgenehmigung gemäß dieser Verordnung verfügen. |

**Abänderung 59**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 4 – Absatz 3 – Unterabsatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Wird bei der Nachprüfung der Einhaltung der Abgasemissionsgrenzwerte die Prüfung unter erweiterten ***Fahrbedingungen*** durchgeführt, so sind die Emissionen durch den Teiler für erweiterte Fahrbedingungen nach Anhang III zu teilen. | Wird bei der Nachprüfung der Einhaltung der Abgasemissionsgrenzwerte die Prüfung unter ***jeweils einer*** erweiterten ***Fahrbedingung*** durchgeführt, so sind die Emissionen durch den Teiler für erweiterte Fahrbedingungen nach Anhang III zu teilen. |

**Abänderung 60**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 4 – Absatz 3 – Unterabsatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Für die Emissionen während der Regenerierung von Emissionsminderungssystemen ***wird*** ein gewichteter Durchschnittswert ausgehend von der Häufigkeit und Dauer der Regenerierungsvorgänge berücksichtigt. | Für die Emissionen während der Regenerierung von Emissionsminderungssystemen ***muss*** ein gewichteter Durchschnittswert ausgehend von der Häufigkeit und Dauer der Regenerierungsvorgänge berücksichtigt ***werden***. |

**Abänderung 61**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 4 – Absatz 4**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (4) Die Hersteller müssen Bauteile oder selbstständige technische Einheiten einschließlich Motoren, Antriebsbatterien, Bremssystemen und Emissionsminderungssystemen für den Austausch so konzipieren und bauen, dass sie dieser Verordnung entsprechen, einschließlich der Einhaltung der in Anhang I festgelegten Emissionsgrenzwerte. | (4) Die Hersteller müssen Bauteile oder selbstständige technische Einheiten einschließlich Motoren, Antriebsbatterien, Bremssystemen und Emissionsminderungssystemen für den Austausch so konzipieren und bauen, dass sie dieser Verordnung entsprechen, einschließlich der Einhaltung der in Anhang I festgelegten Emissionsgrenzwerte ***unter den in Anhang III festgelegten Prüfbedingungen***. |

**Abänderung 62**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 4 – Absatz 6 – Buchstabe a**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| a) OBD-Systeme, mit denen Systemfehlfunktionen, die zu ***Emissionsüberschreitungen*** führen, erkannt und dadurch Reparaturen erleichtert werden können, | a) OBD-Systeme, mit denen Systemfehlfunktionen, die zu ***Abgasemissionsüberschreitungen oder zu Fehlfunktionen anderer Bauteile*** führen, erkannt und dadurch Reparaturen erleichtert werden können, |

**Abänderung 63**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 4 – Absatz 6 – Buchstabe b**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| b) OBM-Systeme, mit denen Emissionsüberschreitungen infolge von Fehlfunktionen, erhöhter Degradation oder anderen Situationen, die zu erhöhten Emissionen führen, erkannt werden können, | b) OBM-Systeme, mit denen ***innerhalb des Toleranzbereichs der OBM-Messungen*** Emissionsüberschreitungen infolge von Fehlfunktionen, erhöhter Degradation oder anderen Situationen, die zu erhöhten Emissionen führen, ***oder der emissionsfreie Betrieb*** erkannt werden können, |

**Abänderung 64**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 4 – Absatz 6 – Buchstabe d**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| d) Einrichtungen zur Überwachung des Alterungszustands der Antriebsbatterie ***und der Emissionssysteme***, | d) Einrichtungen zur Überwachung des Alterungszustands der Antriebsbatterie, |

**Abänderung 65**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 4 – Absatz 6 – Buchstabe e**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| e) Fahrerwarnsysteme für ***Emissionsüberschreitungen***, | e) Fahrerwarnsysteme für ***Abgasemissionsüberschreitungen***, |

**Abänderung 66**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 4 – Absatz 6 – Buchstabe g**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| g) Einrichtungen, die bordseitig generierte***,*** für die Einhaltung dieser Verordnung ***verwendete Daten*** und OBFCM-Daten für die Zwecke der regelmäßigen technischen Überwachung und technischer Unterwegskontrollen drahtlos übermitteln sowie für die Kommunikation mit Ladeinfrastruktur und stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, übermitteln. | g) Einrichtungen, die bordseitig generierte ***Daten zusammen mit der*** für die Einhaltung dieser Verordnung ***verwendeten Zulassungsnummer*** und ***dem verwendeten Modell für die Typgenehmigung sowie*** OBFCM-Daten für die Zwecke der regelmäßigen technischen Überwachung und technischer Unterwegskontrollen drahtlos übermitteln sowie für die Kommunikation mit Ladeinfrastruktur und stationären Stromversorgungssystemen, die intelligente und bidirektionale Ladefunktionen unterstützen, ***und auch für die Bereitstellung von Dienstleistungen Dritter für Fahrzeugnutzer zur Verbesserung der Verwendung des Fahrzeugs, zur Senkung des Energieverbrauchs und der Emissionen oder zur Verlängerung der Lebensdauer seiner verwendeten Batterie*** übermitteln. |

**Abänderung 67**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 4 – Absatz 7 – Buchstabe d**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| d) Kilometerzähler ***und*** | d) Kilometerzähler***,*** |

**Abänderung 68**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 4 – Absatz 7 – Buchstabe e a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***ea) Elektromotor und zugehörige Steuergeräte,*** |

**Abänderung 69**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 4 – Absatz 7 – Buchstabe e b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***eb) Fahrzeugsicherheitssysteme.*** |

**Abänderung 70**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 4 – Absatz 8**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (8) Die Hersteller müssen verhindern, dass die in Absatz 7 genannten Schwachstellen ausgenutzt werden können. Wird eine solche Schwachstelle festgestellt, so ***ist sie vom*** Hersteller durch Softwareaktualisierung oder auf andere geeignete Weise zu beseitigen. | (8) Die Hersteller müssen verhindern, dass die in Absatz 7 genannten Schwachstellen ausgenutzt werden können***, soweit dies auf der Grundlage der besten zum Zeitpunkt der Typgenehmigung verfügbaren Kenntnisse möglich ist***. Wird eine solche Schwachstelle festgestellt, so ***ergreift der*** Hersteller durch Softwareaktualisierung oder auf andere geeignete Weise ***alle nach dem Stand der Technik durchführbaren Maßnahmen, um die Schwachstelle*** zu beseitigen. |

**Abänderung 71**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 4 – Absatz 8 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(8a) Die Hersteller tragen dafür Sorge, dass unabhängige Marktteilnehmer Zugang zu den Informationen, Werkzeugen und Verfahren haben, die erforderlich sind, um kompatible Ersatzteile für den Anschlussmarkt zu entwickeln, die den technischen Anforderungen des Herstellers entsprechen, sowie über die Fähigkeit verfügen, diese Teile, einschließlich OBM-bezogener Bauteile, in das Fahrzeug einzubauen und zu aktivieren, wobei den vom Hersteller ergriffenen Maßnahmen zur Verhinderung unbefugter Eingriffe Rechnung zu tragen ist.***<br><br>***Wenn Fahrzeughersteller in Erwägung ziehen, solche Informationen, Werkzeuge und Verfahren, die für unabhängige Marktteilnehmer von wesentlicher Bedeutung sind, zurückzuhalten, um unbefugte Eingriffe zu verhindern, müssen sie nachweisen, ob das Zurückhalten der betreffenden Informationen, Werkzeuge und Verfahren ein verhältnismäßiges Mittel wäre, um die jeweiligen Bedenken gegen unbefugte Eingriffe auszuräumen. Sie müssen daher insbesondere prüfen, ob weniger restriktive Maßnahmen ausreichen würden.*** |

**Abänderung 72**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 4 – Absatz 10**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(10) Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten ausführliche Vorschriften über die Verfahren, Prüfungen und Methoden, mit denen die Einhaltung der Anforderungen der Absätze 1 bis 9 nachgeprüft wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 17 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.*** | ***entfällt*** |

**Abänderung 73**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 5 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(1) Die Hersteller dürfen die von ihnen gefertigten Fahrzeuge als „Euro 7+“-Fahrzeuge bezeichnen, wenn für diese Fahrzeuge Folgendes erklärt werden kann:***<br><br>***a) bei nur mit Verbrennungsmotor ausgerüsteten Fahrzeugen und nicht extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen: dass sie um mindestens 20 % niedrigere Emissionsgrenzwerte als in Anhang I für gasförmige Schadstoffe festgelegt und um den Faktor 10 niedrigere Emissionsgrenzwerte für die Partikelzahl erfüllen,***<br><br>***b) bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen: dass sie um mindestens 20 % niedrigere Emissionsgrenzwerte als in Anhang I für gasförmige Schadstoffe festgelegt und um den Faktor 10 niedrigere Emissionsgrenzwerte für die Partikelzahl erfüllen und dass die Dauerhaltbarkeit ihrer Batterie mindestens 10 Prozentpunkte über den in Anhang II festgelegten Anforderungen liegt;***<br><br>***c) bei Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb: dass die Dauerhaltbarkeit der Batterie mindestens 10 Prozentpunkte über den in Anhang II festgelegten Anforderungen liegt.*** | ***entfällt*** |

**Abänderung 74**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 5 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(2) Die Übereinstimmung dieser Fahrzeuge mit den Anforderungen nach Absatz 1 ist anhand der erklärten Werte zu überprüfen.*** | ***entfällt*** |

**Abänderung 75**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 5 – Absatz 3**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(3) Die Hersteller dürfen Fahrzeuge als „Fahrzeuge mit Euro 7A“ bezeichnen, wenn diese Fahrzeuge mit adaptiven Regelungsfunktionen ausgestattet sind. Die Verwendung adaptiver Regelungsfunktionen ist den Typgenehmigungsbehörden während der Typgenehmigung nachzuweisen und über die Lebensdauer des Fahrzeugs gemäß Anhang IV Tabelle 1 hinweg nachzuprüfen.*** | ***entfällt*** |

**Abänderung 76**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 5 – Absatz 4**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(4) Die Hersteller dürfen Fahrzeuge als „Fahrzeuge mit Euro 7G“ bezeichnen, wenn diese Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren mit Geofencing-Technologien ausgerüstet sind. Die Hersteller müssen in diesen Fahrzeugen ein Fahrerwarnsystem installieren, das den Nutzer informiert, wenn die Antriebsbatterien fast leer sind, und das Anhalten des Fahrzeugs bewirkt, wenn das Fahrzeug nicht innerhalb von 5 km ab der ersten Warnung im emissionsfreien Betrieb aufgeladen wird. Die Anwendung solcher Geofencing-Technologien kann während der Lebensdauer des Fahrzeugs nachgeprüft werden.*** | ***entfällt*** |

**Abänderung 77**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 5 – Absatz 5**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(5) Die Hersteller können Fahrzeuge mit zwei oder mehr der in den Absätzen 1, 2 und 3 genannten Merkmale bauen und diese mit einer Kombination von Symbolen und Buchstaben wie „Euro 7+A“, „Euro 7+G“, „Euro 7+AG“ oder „Euro 7AG“ bezeichnen.*** | ***entfällt*** |

**Abänderung 78**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 5 – Absatz 6**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(6) Auf Antrag des Herstellers kann die Typgenehmigungsbehörde für Fahrzeuge der Klasse $N_2$ mit einer Gesamtmasse zwischen 3,5 Tonnen und 4,0 Tonnen, die aus einem Fahrzeugtyp der Klasse $N_1$ konstruiert wurden, eine für den Fahrzeugtyp der Klasse $N_1$ vorgesehene Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen erteilen. Solche Fahrzeuge sind als „Euro 7ext“-Fahrzeuge zu bezeichnen.*** | ***entfällt*** |

**Abänderung 79**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 5 – Absatz 7**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(7) Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten ausführliche Vorschriften über die Verfahren, Prüfungen und Methoden, mit denen die Einhaltung der Anforderungen der Absätze 1 bis 6 nachgeprüft wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 17 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.*** | ***entfällt*** |

**Abänderung 80**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 6 – Absatz 3**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (3) Die Hersteller stellen sicher, dass die in diesen Fahrzeugen eingebauten OBFCM-Einrichtungen, OBD- und OBM-Systeme und Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe über die gesamte Nutzungsdauer des Fahrzeugs hinweg den Bestimmungen dieser Verordnung entsprechen. | (3) Die Hersteller stellen sicher, dass die ***Gestaltung und die Funktionsweise der*** in diesen Fahrzeugen eingebauten OBFCM-Einrichtungen, OBD- und OBM-Systeme und Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe über die gesamte Nutzungsdauer des Fahrzeugs hinweg den Bestimmungen dieser Verordnung entsprechen ***und nicht deaktiviert werden***. |

**Abänderung 81**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 6 – Absatz 4**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (4) Die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Anforderungen gelten für Fahrzeuge mit allen Arten von Kraftstoffen oder Energiequellen für den Antrieb. Dieselben Anforderungen gelten auch für alle selbstständigen technischen Einheiten und Bauteile für solche Fahrzeuge. | *(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)* |

**Abänderung 82**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 6 – Absatz 6 – Einleitung**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (6) Die vom Hersteller in diese Fahrzeuge eingebauten OBM-Systeme müssen über ***die folgenden*** Fähigkeiten verfügen: | (6) Die vom Hersteller in diese Fahrzeuge eingebauten OBM-Systeme müssen über ***folgende*** Fähigkeiten verfügen: |

**Abänderung 83**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 6 – Absatz 6 – Buchstabe b**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| b) Übertragen von Daten über das ***Emissionsverhalten*** des Fahrzeugs, einschließlich Daten der Schadstoffsensoren und Abgasstromdaten, über die OBD-Schnittstelle und drahtlos, auch zu Zwecken der technischen Überwachung und der technischen Unterwegskontrolle ([55]) , ([56]), | b) Übertragen von Daten über das ***Abgsaemissionsverhalten*** des Fahrzeugs, einschließlich Daten der Schadstoffsensoren und Abgasstromdaten, über die OBD-Schnittstelle und drahtlos, auch zu Zwecken der technischen Überwachung und der technischen Unterwegskontrolle ([55]) , ([56]) ***oder zum Zweck der Erkennung unbefugter Eingriffe und der Erbringung von Dienstleistungen Dritter, die den Fahrzeugnutzer bei der Verringerung der Emissionen in der Betriebsphase unterstützen***, |
| ([55]) Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 134). | ([55]) Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 134). |
| ([56]) Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 129). | ([56]) Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 129). |

**Abänderung 84**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 6 – Absatz 6 – Buchstabe c**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| c) ***Auslösen von Fahrzeugreparaturen***, wenn das Fahrerwarnsystem erhebliche Emissionsüberschreitungen meldet. | c) ***dringende Aufforderung zur Fahrzeugreparatur***, wenn das Fahrerwarnsystem erhebliche Emissionsüberschreitungen meldet. |

**Abänderung 85**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 6 – Absatz 7**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (7) Die vom Hersteller in diese Fahrzeuge eingebauten OBFCM-Einrichtungen müssen in der Lage sein, ***die*** von ihnen aufgezeichneten Fahrzeugdaten über die OBD-Schnittstelle und drahtlos zu übermitteln. | (7) Die vom Hersteller in diese Fahrzeuge eingebauten OBFCM-Einrichtungen müssen in der Lage sein, ***alle*** von ihnen aufgezeichneten ***gesetzlich vorgeschriebenen, relevanten*** Fahrzeugdaten ***unter Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung (EU) 2016/679*** über die OBD-Schnittstelle und drahtlos zu übermitteln. |

**Abänderung 86**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 6 – Absatz 8**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (8) Bei Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten, die eine ernste Gefahr darstellen oder die Anforderungen dieser Verordnung nicht erfüllen, ergreifen die Hersteller ***unverzüglich*** die erforderlichen Abhilfemaßnahmen, gegebenenfalls einschließlich Reparaturen oder Änderungen dieser Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten, um die Einhaltung dieser Verordnung sicherzustellen. Der Hersteller oder jeder andere Wirtschaftsakteur muss sie gegebenenfalls vom Markt nehmen oder zurückrufen. Der Hersteller unterrichtet die Typgenehmigungsbehörde, die die Typgenehmigung erteilt hat, unverzüglich und mit entsprechenden Einzelheiten über die Nichtübereinstimmung. | (8) Bei Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten, die eine ernste Gefahr darstellen oder die Anforderungen dieser Verordnung nicht erfüllen, ergreifen die Hersteller die erforderlichen Abhilfemaßnahmen, gegebenenfalls einschließlich Reparaturen oder Änderungen dieser Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten, um die Einhaltung dieser Verordnung sicherzustellen. Der Hersteller oder jeder andere Wirtschaftsakteur muss sie gegebenenfalls vom Markt nehmen oder zurückrufen. Der Hersteller unterrichtet die Typgenehmigungsbehörde, die die Typgenehmigung erteilt hat, ***sowie die Kommission*** unverzüglich und mit entsprechenden Einzelheiten über die Nichtübereinstimmung. |

**Abänderung 87**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 6 – Absatz 9**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(9) Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten ausführliche Vorschriften über die Anforderungen, Prüfungen, Methoden und Abhilfemaßnahmen im Zusammenhang mit den in den Absätzen 1 bis 8 genannten Pflichten. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 17 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.*** | ***entfällt*** |

**Abänderung 88**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 7 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (2) Der Hersteller legt der Typgenehmigungsbehörde eine unterzeichnete Konformitätserklärung in Bezug auf die Anforderungen an die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb, die auf die $CO_2$-Emissionen angewendete Korrektur der Umgebungstemperatur, OBD- und OBM-Systeme, die Dauerhaltbarkeit der Emissionsminderungssysteme und Batterien, die kontinuierliche oder periodische Regenerierung, unbefugte Eingriffe und das Kurbelgehäuse gemäß Anhang V vor. ***Wenn der Hersteller adaptive Regelungen und Geofencing-Technologien als Ausstattungsoptionen angibt, legt er der Typgenehmigungsbehörde eine unterzeichnete Konformitätserklärung hinsichtlich deren Verwendung vor.*** | (2) Der Hersteller legt der Typgenehmigungsbehörde eine unterzeichnete Konformitätserklärung in Bezug auf die Anforderungen an die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb, die auf die $CO_2$-Emissionen angewendete Korrektur der Umgebungstemperatur, OBD- und OBM-Systeme, die Dauerhaltbarkeit der Emissionsminderungssysteme und Batterien, die kontinuierliche oder periodische Regenerierung, unbefugte Eingriffe und das Kurbelgehäuse gemäß Anhang V vor. |

**Abänderung 89**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 7 – Absatz 4**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (4) Die Hersteller stellen für jedes Fahrzeug den Umweltpass für Fahrzeuge (EVP) aus und händigen ihn dem Käufer des Fahrzeugs ***zusammen mit dem Fahrzeug*** aus, wobei sie die einschlägigen Daten aus Quellen wie der Übereinstimmungsbescheinigung und den Typgenehmigungsunterlagen entnehmen. Der Hersteller muss sicherstellen, dass EVP-Daten zur Anzeige in den elektronischen Systemen des Fahrzeugs zur Verfügung stehen und von den bordseitigen Einrichtungen auf Einrichtungen außerhalb des Fahrzeugs übertragbar sind. | (4) Die Hersteller stellen für jedes Fahrzeug den Umweltpass für Fahrzeuge (EVP) aus***, der zusammen mit dem Fahrzeug an der Verkaufsstelle vorzulegen ist,*** und händigen ihn dem Käufer des Fahrzeugs aus, wobei sie die einschlägigen Daten aus Quellen wie der Übereinstimmungsbescheinigung und den Typgenehmigungsunterlagen entnehmen. Der Hersteller muss sicherstellen, dass EVP-Daten zur Anzeige in den elektronischen Systemen des Fahrzeugs zur Verfügung stehen und von den bordseitigen Einrichtungen auf Einrichtungen außerhalb des Fahrzeugs übertragbar sind. |

**Abänderung 90**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 7 – Absatz 5**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (5) ***Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen die Prüfungen und die Nachprüfungen der Einhaltung der Vorschriften sowie die Verfahren im Zusammenhang mit der Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen, der Übereinstimmung der Produktion,*** der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge***, der Konformitätserklärung und des Umweltpasses für Fahrzeuge gemäß den Absätzen 1 bis 4 geregelt sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 17 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.*** | (5) Die ***Hersteller stellen nach der Prüfung*** der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge ***einen aktualisierten EVP aus, der die aktualisierten Werte für die in Artikel 3 Nummer 71 dieser Verordnung genannten Angaben enthält. Gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 und der Richtlinie 2014/45/EU müssen es die Hersteller den zuständigen Behörden und den Prüfstellen ermöglichen, den EVP mit genauen Daten aus der OBD-Schnittstelle und der OBFCM-Einrichtung des Fahrzeugs zu aktualisieren.*** |

**Abänderung 91**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 7 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Artikel 7a*** |
| | ***Besondere Bestimmungen für den Abrieb von Fahrzeugreifen*** |
| | ***Nach der Veröffentlichung der einschlägigen einheitlichen Bestimmungen im Rahmen der WP.29 erlässt die Kommission gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung durch die Festlegung der Methoden für die Messung der Abriebemissionen und der entsprechenden Grenzwerte je Reifenkategorie für die Zwecke der Typgenehmigung, die sich auf die im Rahmen der WP.29 festzulegenden einheitlichen Vorschriften und Ausnahmen für die Genehmigung von Reifen hinsichtlich der Typgenehmigung in Bezug auf Emissionen des Reifenabriebs beziehen.*** |
| | ***Sollten bis zum 30. Juni 2026 für Reifen der Klasse $C_1$ und bis zum 31. Dezember 2035 für Reifen der Klassen $C_2$ und $C_3$ im Rahmen der WP.29 keine einheitlichen Vorschriften festgelegt worden sein, so führt die Kommission eine Überprüfung durch, entwickelt gegebenenfalls eine Methode für die Messung des Reifenabriebs und legt auf der Grundlage anderer modernster Methoden Grenzwerte für den Reifenabrieb fest. Im Anschluss an diese Überprüfung erlässt die Kommission gegebenenfalls bis zum 30. Oktober 2026 delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 16, in denen diese Methoden und die Grenzwerte für Abriebemissionen pro Reifenkategorie festgelegt werden.*** |

**Abänderung 92**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 8 – Überschrift**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Sonderregelungen für ***Kleinserienhersteller*** | Sonderregelungen für ***Klein- und Kleinstserienhersteller*** |

**Abänderung 93**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 8 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (1) Hinsichtlich der Schadstoffemissionen können ***Kleinserienhersteller*** die in Anhang V Tabellen 1, 3, 5, 7 und 9 aufgeführten Prüfungen durch Konformitätserklärungen ersetzen. Bei Fahrzeugen, die von Kleinserienherstellern gebaut und in Verkehr gebracht werden, kann die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und der Marktüberwachung nach Anhang V Tabellen 2, 4, 6, 8 und 10 geprüft werden. Die in Anhang V genannten Prüfungen zur Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion sind nicht erforderlich. Artikel 4 Absatz **4** Buchstabe b gilt nicht für ***Kleinserienhersteller***. | (1) Hinsichtlich der Schadstoffemissionen können ***Klein- und Kleinstserienhersteller*** die in Anhang V Tabellen 1, 3, 5, 7 und 9 aufgeführten Prüfungen durch Konformitätserklärungen ersetzen. Bei Fahrzeugen, die von Kleinserienherstellern gebaut und in Verkehr gebracht werden, kann die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und der Marktüberwachung nach Anhang V Tabellen 2, 4, 6, 8 und 10 geprüft werden. Die in Anhang V genannten Prüfungen zur Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion sind nicht erforderlich. Artikel 4 Absatz ***6*** Buchstabe b gilt nicht für ***Klein- und Kleinstserienhersteller***. |

**Abänderung 94**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 8 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (2) Kleinstserienhersteller müssen in Laborprüfungen zur Kontrolle der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und der Marktüberwachung, die auf der Grundlage von ***Zufallszyklen*** im praktischen Fahrbetrieb durchgeführt werden, die in Anhang I festgelegten Emissionsgrenzwerte einhalten. | (2) Kleinstserienhersteller müssen in Laborprüfungen zur Kontrolle der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und der Marktüberwachung, die auf der Grundlage von ***statistisch relevanten Zyklen*** im praktischen Fahrbetrieb durchgeführt werden, die in Anhang I festgelegten Emissionsgrenzwerte einhalten. |

**Abänderung 95**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 9 – Überschrift**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Sonderregelungen für ***Mehrstufenfahrzeuge*** | Sonderregelungen für ***die Typgenehmigung von Mehrstufenfahrzeugen*** |

**Abänderung 96**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 9 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (1) Bei Mehrstufen-Typgenehmigungen sind die Hersteller der zweiten oder nachfolgenden Stufe für die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen verantwortlich, wenn sie einen Teil des Fahrzeugs verändern, der sich nach den Angaben der Hersteller der vorhergehenden Stufe auf die Emissionen oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie auswirken könnte. | (1) Für Mehrstufenfahrzeuge gelten besondere Bestimmungen, die in Anhang V Tabellen 3, 4 und 5 festgelegt sind. |

**Abänderung 97**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 9 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(2) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen die Verwaltungsvorschriften und die von den Herstellern der vorhergehenden Stufe gemäß Absatz 1 vorzulegenden Daten sowie die Verfahren zur Bestimmung der $CO_2$-Emissionen solcher Fahrzeuge festgelegt sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 17 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.*** | ***entfällt*** |

**Abänderung 98**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 10 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| 1. Die nationalen Genehmigungsbehörden treffen Maßnahmen, die dazu dienen, für Fahrzeugtypen, Bauteile und selbstständige technische Einheiten Typgenehmigungen hinsichtlich der Emissionen zu erteilen sowie Prüfungen, Kontrollen und Inspektionen gemäß Anhang V durchzuführen, um nachzuprüfen, ob die Hersteller die Anforderungen an die Übereinstimmung der Produktion und die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge erfüllen. | 1. Die nationalen Genehmigungsbehörden treffen Maßnahmen, die dazu dienen, für Fahrzeugtypen, ***Systeme,*** Bauteile und selbstständige technische Einheiten Typgenehmigungen hinsichtlich der Emissionen zu erteilen sowie Prüfungen, Kontrollen und Inspektionen gemäß Anhang V durchzuführen, um nachzuprüfen, ob die Hersteller die Anforderungen an die Übereinstimmung der Produktion und die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge erfüllen. |

**Abänderung 99**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 10 – Absatz 2 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(2a) Im Zuge von Prüfungen, Kontrollen und Inspektionen aktualisieren die nationalen Behörden und Prüfstellen den Umweltpass für Fahrzeuge (EVP) mit den aktualisierten Werten für die in Artikel 3 Nummer 71 dieser Verordnung genannten Angaben.*** |

**Abänderung 100**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 10 – Absatz 3 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(3a) Mit Wirkung vom [24 Monate nach Inkrafttreten aller einschlägigen sekundären Rechtsvorschriften] und gemäß den besonderen Bestimmungen für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten versagen die nationalen Genehmigungsbehörden aus Gründen, die die $CO_2$- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Energieverbrauch oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen, für neue Fahrzeugtypen der Klassen $M_1$ und $N_1$, die dieser Verordnung nicht entsprechen, die Erteilung einer EU-Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen bzw. einer nationalen Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen.*** |

**Abänderung 101**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 10 – Absatz 4**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (4) Mit Wirkung vom ***1. Juli 2025*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der Klassen $M_1$ und $N_1$, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und verweigern aus Gründen, die die $CO_2$- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Energieverbrauch oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen, die Zulassung solcher Fahrzeuge und untersagen ihren Verkauf oder ihre Inbetriebnahme. | (4) Mit Wirkung vom ***[36 Monate nach Inkrafttreten aller einschlägigen sekundären Rechtsvorschriften] und gemäß den besonderen Bestimmungen für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der Klassen $M_1$ und $N_1$, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und verweigern aus Gründen, die die $CO_2$- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Energieverbrauch oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen, die Zulassung solcher Fahrzeuge und untersagen ihren Verkauf oder ihre Inbetriebnahme. |

**Abänderung 102**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 10 – Absatz 4 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(4a) Mit Wirkung vom [48 Monate nach Inkrafttreten aller einschlägigen sekundären Rechtsvorschriften] und gemäß den besonderen Bestimmungen für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten versagen die nationalen Genehmigungsbehörden aus Gründen, die die $CO_2$- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Energieverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen, für neue Fahrzeugtypen der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$ und für neue Anhänger der Klassen $O_3$ und $O_4$, die dieser Verordnung nicht entsprechen, die Erteilung einer EU-Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen bzw. einer nationalen Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen.*** |

**Abänderung 103**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 10 – Absatz 5**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (5) Mit Wirkung vom ***1. Juli 2027*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$ und für neue Anhänger der Klassen $O_3$ und $O_4$, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und verweigern aus Gründen, die die $CO_2$- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Energieverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen, die Zulassung solcher Fahrzeuge und untersagen ihren Verkauf oder ihre Inbetriebnahme. | (5) Mit Wirkung vom ***[60 Monate nach Inkrafttreten aller einschlägigen sekundären Rechtsvorschriften] und gemäß den besonderen Bestimmungen für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten*** sehen die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$ und für neue Anhänger der Klassen $O_3$ und $O_4$, die dieser Verordnung nicht entsprechen, für die Zwecke der Zulassung als nicht mehr gültig an und verweigern aus Gründen, die die $CO_2$- und Schadstoffemissionen, den Kraftstoff- und Energieverbrauch, die Energieeffizienz oder die Dauerhaltbarkeit der Batterie betreffen, die Zulassung solcher ***Motoren,*** Fahrzeuge ***bzw. Anhänger*** und untersagen ihren Verkauf oder ihre Inbetriebnahme. |

**Abänderung 104**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 10 – Absatz 8**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***(8) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen die für die Durchführung von Prüfungen, Kontrollen und Inspektionen zur Nachprüfung der Einhaltung von Absatz 1 erforderlichen administrativen und technischen Elemente sowie die für die Kontrollen der Marktüberwachung gemäß Absatz 2 erforderlichen technischen Elemente festgelegt sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 17 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.*** | ***entfällt*** |

**Abänderung 105**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 11 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (1) Mit Wirkung vom ***1. Juli 2025*** ist der Verkauf oder der Einbau von Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten, die zum Einbau in ein nach dieser Verordnung typgenehmigtes Fahrzeug der Klassen $M_1$ oder $N_1$ bestimmt sind, untersagt, wenn für das System, das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit keine Typgenehmigung nach dieser Verordnung erteilt worden ist. | (1) Mit Wirkung vom ***[24 Monate nach Inkrafttreten aller einschlägigen sekundären Rechtsvorschriften]*** ist der Verkauf oder der Einbau von Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten, die zum Einbau in ein nach dieser Verordnung typgenehmigtes Fahrzeug der Klassen $M_1$ oder $N_1$ bestimmt sind, untersagt, wenn für das System, das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit keine Typgenehmigung nach dieser Verordnung erteilt worden ist. |

**Abänderung 106**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 11 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (2) Mit Wirkung vom ***1. Juli 2027*** ist der Verkauf oder der Einbau von Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten, die zum Einbau in ein nach dieser Verordnung typgenehmigtes Fahrzeug der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ oder $N_3$ bestimmt sind, untersagt, wenn für das System, das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit keine Typgenehmigung nach dieser Verordnung erteilt worden ist. | (2) Mit Wirkung vom ***[48 Monate nach Inkrafttreten aller einschlägigen sekundären Rechtsvorschriften]*** ist der Verkauf oder der Einbau von Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten, die zum Einbau in ein nach dieser Verordnung typgenehmigtes Fahrzeug der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ oder $N_3$ ***oder in einen nach dieser Verordnung typgenehmigten Anhänger der Klassen $O_3$ oder $O_4$*** bestimmt sind, untersagt, wenn für das System, das Bauteil oder die selbstständige technische Einheit keine Typgenehmigung nach dieser Verordnung erteilt worden ist. |

**Abänderung 107**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 11 – Absatz 3 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(3a) Mit Wirkung vom [12 Monate nach Erlass des delegierten Rechtsakts über die Typgenehmigung von Reifen der Klasse $C_1$ hinsichtlich der Grenzwerte für Abriebemissionen gemäß Artikel 7a] erteilen die nationalen Behörden nur dann eine EU-Typgenehmigung für Bauteile oder selbstständige technische Einheiten für neue Reifentypen, wenn sie dieser Verordnung entsprechen, und versagen die EU-Typgenehmigung für Bauteile bzw. selbstständige technische Einheiten für neue Reifentypen, die dieser Verordnung nicht entsprechen.***<br><br>***Mit Wirkung vom [36 Monate nach Erlass des delegierten Rechtsakts über die Typgenehmigung von Reifen der Klasse $C_1$ hinsichtlich der Abriebemissionen gemäß Artikel 7a] versagen die nationalen Behörden die Typgenehmigung für neue Reifen der Klasse $C_1$, die dieser Verordnung nicht entsprechen. Reifen der Klasse $C_1$, die vor dem in diesem Unterabsatz genannten Zeitpunkt des Inkrafttretens hergestellt wurden und nicht den Anforderungen dieser Verordnung und ihrer Durchführungsmaßnahmen entsprechen, dürfen für einen Zeitraum von höchstens 30 Monaten verkauft werden.*** |

**Abänderung 108**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 12 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Unbefugte Eingriffe, die zu Emissionen führen, die die in Anhang 1 festgelegten Grenzwerte überschreiten, haben zur Folge, dass das Fahrzeug nicht mehr dieser Verordnung entspricht.*** |

**Abänderung 109**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 12 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Die Nichteinhaltung der Vorschriften aufgrund von unbefugten Eingriffen führt dazu, dass die zuständigen nationalen Behörden geeignete Abhilfemaßnahmen, einschließlich Rückrufe, ergreifen und wirksame, verhältnismäßige und abschreckende finanzielle Sanktionen verhängen.*** |

**Abänderung 110**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 12 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (2) Die nationalen Behörden überprüfen im Zuge von Kontrollen der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge oder der Marktüberwachung, ob die Hersteller von Fahrzeugen Fahrerwarnsysteme für Emissionsüberschreitungen oder Fahrerwarnsysteme für niedrigen Reagensfüllstand ordnungsgemäß installiert haben und ob Fahrzeuge manipuliert werden können. | (2) Die nationalen Behörden überprüfen im Zuge von Kontrollen der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge oder der Marktüberwachung ***die Qualität des verwendeten Reagens***, ob die Hersteller von Fahrzeugen Fahrerwarnsysteme für Emissionsüberschreitungen oder Fahrerwarnsysteme für niedrigen Reagensfüllstand ordnungsgemäß installiert haben und ob Fahrzeuge manipuliert werden können. |

**Abänderung 111**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 13 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (1) Die Kommission oder Dritte ***können*** gemäß Artikel 9 und Artikel 13 Absatz 10 der Verordnung (EU) 2018/858 die in Anhang V Tabellen 2, 4, 6, 8 und 10 festgelegten Kontrollen der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und der Marktüberwachung ***durchführen***, um nachzuprüfen, ob Fahrzeuge, Bauteile und selbstständige technische Einheiten der vorliegenden Verordnung entsprechen. | (1) Die Kommission oder Dritte ***führt bzw. führen*** gemäß Artikel 9 und Artikel 13 Absatz 10 der Verordnung (EU) 2018/858 die in Anhang V Tabellen 2, 4, 6, 8 und 10 festgelegten Kontrollen der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und der Marktüberwachung ***durch***, um nachzuprüfen, ob Fahrzeuge, Bauteile und selbstständige technische Einheiten der vorliegenden Verordnung entsprechen. |

**Abänderung 112**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 13 – Absatz 2 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(2a) Die Kommission überwacht die Lage auf Unionsebene fortlaufend, um Umgehungspraktiken und Nichtübereinstimmung aufzudecken. Werden Übereinstimmungsverstöße festgestellt, legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor und unterbreitet gegebenenfalls einen Legislativvorschlag, um die Risiken dieser Nichtübereinstimmung anzugehen und zu beseitigen.*** |

**Abänderung 113**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 14 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (2) Die Prüfungen zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen in ***Artikel 4*** werden von den Herstellern und den nationalen Behörden gemäß Anhang V durchgeführt. Die Prüfungen zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen in ***Artikel 4*** können auch von der Kommission und von Dritten gemäß Anhang V durchgeführt werden. | (2) Die Prüfungen zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen ***dieser Verordnung*** werden von den Herstellern und den nationalen Behörden gemäß Anhang V durchgeführt. Die Prüfungen zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen ***dieser Verordnung*** können auch von der Kommission und von Dritten gemäß Anhang V durchgeführt werden. |

**Abänderung 114**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 14 – Absatz 3 – Einleitung**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (3) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, die alle Phasen der Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen, auch im Zusammenhang mit der Übereinstimmung der Produktion, der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und der Marktüberwachung, abdecken und in denen ***die Verfahren und Prüfungen für die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen, Prüfverfahren,*** Verwaltungsvorschriften, die Änderung und Erweiterung von Typgenehmigungen hinsichtlich der Emissionen, der Datenzugang, Dokumentationsanforderungen und Muster im Hinblick auf Folgendes behandelt werden: | (3) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, die alle Phasen der Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen, auch im Zusammenhang mit der Übereinstimmung der Produktion, der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und der Marktüberwachung, abdecken und in denen Verwaltungsvorschriften, die Änderung und Erweiterung von Typgenehmigungen hinsichtlich der Emissionen, der Datenzugang, Dokumentationsanforderungen und Muster im Hinblick auf Folgendes behandelt werden: |

**Abänderung 115**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 14 – Absatz 3 – Buchstabe d a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***da) Fahrerwarnsystem für Emissionsüberschreitungen,*** |

**Abänderung 116**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 14 – Absatz 3 – Buchstabe d b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***db) Fahrerwarnsystem für niedrigen Reagensfüllstand,*** |

**Abänderung 117**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 14 – Absatz 3 – Buchstabe e**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| e) Systeme zum Schutz gegen unbefugte Eingriffe sowie Sicherheits- und Cybersicherheitssysteme, | e) Systeme zum Schutz gegen unbefugte Eingriffe ***unter Berücksichtigung der Anforderungen des Anschlussmarktes und der Bereitstellung aller erforderlichen Informationen, Werkzeuge und Verfahren für die Entwicklung und den Einbau von Ersatzteilen*** sowie Sicherheits- und Cybersicherheitssysteme ***für unabhängige Marktteilnehmer***, |

**Abänderung 118**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 14 – Absatz 3 – Buchstabe g**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| g) Arten von Bremsanlagen und ihre Ersatzteile, | g) Arten von Bremsanlagen und ihre Ersatzteile ***in Bezug auf Partikelemissionen für alle Fahrzeugklassen, wobei auch andere fahrzeugeigene Systeme, die zum Bremsen von Fahrzeugen beitragen, berücksichtigt werden***, |

**Abänderung 119**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 14 – Absatz 3 – Buchstabe g a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***ga) Arten von Bremsanlagen und ihre Ersatzteile, die in bereits in Verkehr gebrachte Fahrzeuge nachgerüstet werden können, um die Bremsemissionen erheblich zu verringern,*** |

**Abänderung 120**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 14 – Absatz 3 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(3a) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zu erlassen, in denen Verfahren und Prüfungen für die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen und Prüfmethoden für alle Phasen der Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen, einschließlich der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge, der Übereinstimmung der Produktion und der Marktüberwachung, im Hinblick auf Folgendes festgelegt werden:***<br><br>***a) Fahrzeugtypen der Klassen $M_1$ und $N_1$,***<br><br>***b) Fahrzeugtypen der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$,***<br><br>***c) in Fahrzeugtypen der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$ verwendete Motoren,***<br><br>***d) OBM- und OBD-Systeme,***<br><br>***da) Fahrerwarnsystem für Emissionsüberschreitungen,***<br><br>***db) Fahrerwarnsystem für niedrigen Reagensfüllstand,***<br><br>***e) Systeme zum Schutz gegen unbefugte Eingriffe unter Berücksichtigung der Anforderungen des Anschlussmarktes und der Bereitstellung aller erforderlichen Informationen, Werkzeuge und Verfahren für die Entwicklung und den Einbau von Ersatzteilen sowie Sicherheits- und Cybersicherheitssysteme für unabhängige Marktteilnehmer,***<br><br>***f) Arten von Emissionsminderungssystemen für den Austausch und deren Teile,***<br><br>***g) Arten von Bremsanlagen und ihre Ersatzteile,*** |

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***ga) Arten von Bremsanlagen und ihre Ersatzteile, die in bereits in Verkehr gebrachte Fahrzeuge nachgerüstet werden können, um die Bremsemissionen erheblich zu verringern,*** |
| | ***h) Reifenarten hinsichtlich Reifenabrieb,*** |
| | ***i) Fahrzeugtypen der Klassen $M_1$ und $N_1$,*** |
| | ***j) Bestimmung von $CO_2$, Kraftstoff- und Energieverbrauch, elektrischer Reichweite und Motorleistung für Fahrzeuge der Klassen $M_1$ und $N_1$ sowie Vorschriften für OBFCM,*** |
| | ***k) Bestimmung von $CO_2$, Kraftstoff- und Energieverbrauch, emissionsfreier Reichweite, elektrischer Reichweite und Motorleistung für Fahrzeuge der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$, Bestimmung der Energieeffizienz von Anhängern der Klassen $O_3$ und $O_4$ sowie Vorschriften für OBFCM.*** |

**Abänderung 121**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 14 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Einleitung**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Der Kommission wird die Befugnis übertragen, ***Durchführungsrechtsakte*** für alle Phasen der Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen, auch im Zusammenhang mit der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge, der Übereinstimmung der Produktion und der Marktüberwachung, zu erlassen, um Folgendes festzulegen: | Der Kommission wird die Befugnis übertragen, ***delegierte Rechtsakte*** für alle Phasen der Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen, auch im Zusammenhang mit der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge, der Übereinstimmung der Produktion und der Marktüberwachung, zu erlassen, um Folgendes festzulegen: |

**Abänderung 122**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 14 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***ba) die Methoden für die Typgenehmigung relevanter hybrider Technologien für Fahrzeuge der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$,*** |

**Abänderung 123**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 14 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Buchstabe g**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| g) die Methoden zur Messung der Bremspartikelemissionen, einschließlich Methoden für ***schwere Nutzfahrzeuge***, Bremspartikelemissionen im praktischen Fahrbetrieb und Nutzbremsungen, | g) die Methoden zur Messung der Bremspartikelemissionen, einschließlich Methoden für ***Fahrzeuge der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$***, Bremspartikelemissionen im praktischen Fahrbetrieb und Nutzbremsungen, |

**Abänderung 124**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 14 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Buchstabe j**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| j) ***OBFCM-Einrichtung***, OBD- und ***OBM-Systeme***, einschließlich Einhaltungsgrenzen, Leistungsanforderungen und -prüfungen, Methoden zur Sicherstellung der Leistung von Sensoren und der drahtlosen Übermittlung der von diesen Einrichtungen und Systemen aufgezeichneten Daten, | j) ***Merkmale und Leistungsfähigkeit von OBFCM-Einrichtungen***, OBD- und ***OBM-Systemen***, einschließlich Einhaltungsgrenzen, Leistungsanforderungen und -prüfungen, Methoden zur Sicherstellung der Leistung von Sensoren und der drahtlosen Übermittlung der von diesen Einrichtungen und Systemen aufgezeichneten Daten, |

**Abänderung 125**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 14 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Buchstabe l**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| l) die Methoden zur Bewertung des ordnungsgemäßen Betriebs, der Wirksamkeit, der Regenerierung und der Dauerhaltbarkeit der Emissionsminderungssysteme für die Erstausrüstung und für den Austausch, | l) die Methoden ***und Anforderungen*** zur Bewertung des ordnungsgemäßen Betriebs, der Wirksamkeit, der Regenerierung und der Dauerhaltbarkeit der Emissionsminderungssysteme für die Erstausrüstung und für den Austausch ***sowie der Qualität der Reagenzien***, |

**Abänderung 126**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 14 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Buchstabe o**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| o) die Methoden zur Bewertung des ordnungsgemäßen Funktionierens der ***unter den Bezeichnungen gemäß Artikel 5 genehmigten*** Typen, | o) die Methoden zur Bewertung des ordnungsgemäßen Funktionierens der Typen, |

**Abänderung 127**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 14 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Buchstabe p**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| p) Kontrollen der Einhaltung der ***Bestimmungen des Artikels 9 Absatz 1 und*** Prüfverfahren für Mehrstufenfahrzeuge, | p) Kontrollen der Einhaltung der Prüfverfahren für Mehrstufenfahrzeuge, |

**Abänderung 128**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 14 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Buchstabe s**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| s) Methoden zur Feststellung des Nichtvorhandenseins von Abschalteinrichtungen und Abschaltstrategien, | s) Methoden zur Feststellung des Nichtvorhandenseins von Abschalteinrichtungen und Abschaltstrategien ***und zur Übertragung der in Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und Artikel 5 Absatz 11 der Verordnung (EU) 2017/1151 für Fahrzeuge der Klassen $M_1$ und $N_1$ und in der UNECE-Regelung Nr. 49 Revision 6 Anhang 10 Absatz 5.1.2 für Fahrzeuge der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$ festgelegten Anforderungen in diese Verordnung***, |

**Abänderung 129**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 14 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Buchstabe t**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***t) Verfahren zur Messung des Reifenabriebs,*** | ***entfällt*** |

**Abänderung 130**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 14 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Buchstabe v**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| v) Verwaltungsvorschriften und Dokumentationsanforderungen für die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen, | v) Verwaltungsvorschriften und Dokumentationsanforderungen für die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen ***und für die Durchführung von Prüfungen, Kontrollen und Inspektionen zur Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften***, |

**Abänderung 131**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 14 – Absatz 4 – Unterabsatz 1 – Buchstabe w**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| w) ***Berichtspflichten***, soweit zutreffend. | w) ***Format- und Datenmeldepflichten***, soweit zutreffend***,*** |

**Abänderung 132**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 14 – Absatz 4 – Unterabsatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 17 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. | (5) Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 17 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.<br><br>***Die in Absatz 3 Buchstaben a bis f und i bis k genannten Durchführungsrechtsakte und die in Absatz 3a Buchstaben a bis f und i bis k und Absatz 4 Buchstaben a bis f und j bis w genannten delegierten Rechtsakte werden bis spätestens … [12 Monate nach Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung] angenommen.***<br><br>***Die in Absatz 3 Buchstaben g bis h genannten Durchführungsrechtsakte und die in Absatz 3a Buchstaben g bis h und Absatz 4 Buchstaben g bis i genannten delegierten Rechtsakte werden unverzüglich nach der Veröffentlichung der einschlägigen einheitlichen Bestimmungen der WP.29 der Vereinten Nationen erlassen.*** |

**Abänderung 133**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 15 – Absatz 1 – Einleitung**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (1) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um dem technischen Fortschritt durch die Änderung ***von Folgendem*** Rechnung zu tragen: | (1) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um dem technischen Fortschritt durch die Änderung ***dieser Verordnung wie folgt*** Rechnung zu tragen: |

**Abänderung 134**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 15 – Absatz 1 – Buchstabe a**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| a) Anhang III hinsichtlich der Prüfbedingungen für Fahrzeuge der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$ auf der Grundlage der bei Prüfungen von Euro 7-Fahrzeugen erfassten Daten, | a) Anhang III ***Tabelle 2*** hinsichtlich der Prüfbedingungen für Fahrzeuge der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$ auf der Grundlage der bei Prüfungen von Euro 7-Fahrzeugen erfassten Daten, |

**Abänderung 135**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 15 – Absatz 1 – Buchstabe b**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| b) Anhang III hinsichtlich der Prüfbedingungen auf der Grundlage der bei Prüfungen von Euro-7-Bremsen oder -Reifen erfassten Daten, | b) Anhang III ***Tabellen 4 und 5*** hinsichtlich der Prüfbedingungen auf der Grundlage der bei Prüfungen von Euro-7-Bremsen oder -Reifen erfassten Daten, |

**Abänderung 136**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 15 – Absatz 1 – Buchstabe d**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| ***d) Artikel 5 durch Aufnahme von Ausstattungsoptionen und Bezeichnungen für Hersteller auf der Grundlage innovativer Technologien.*** | ***entfällt*** |

**Abänderung 137**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 15 – Absatz 2 – Buchstabe c a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***ca) gegebenenfalls Festlegung von Grenzwerten für Reifenabrieb für Reifentypen in Anhang I, falls in der WP.29 der Vereinten Nationen vor Ablauf der in Artikel 7a festgelegten Frist keine einheitlichen Bestimmungen festgelegt wurden;*** |

**Abänderung 138**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 15 – Absatz 2 – Buchstabe d**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| d) Festlegung von Dauerhaltbarkeitsmultiplikatoren in Anhang IV auf der Grundlage von Daten, die bei Prüfungen von ***Euro*** 7-Fahrzeugen der Klassen ***$M_2$,*** $M_3$, $N_2$ und $N_3$ erhoben wurden, und eines dem Europäischen Parlament und dem Rat vorgelegten Berichts ***über die*** Dauerhaltbarkeit schwerer Nutzfahrzeuge, | d) Festlegung von Dauerhaltbarkeitsmultiplikatoren in Anhang IV auf der Grundlage von Daten, die bei Prüfungen von ***Euro-*** 7-Fahrzeugen der Klassen $M_3$, $N_2$ und $N_3$ erhoben wurden, und ***den Schlussfolgerungen*** eines dem Europäischen Parlament und dem Rat vorgelegten Berichts ***zur Bewertung der*** Dauerhaltbarkeit schwerer Nutzfahrzeuge ***in Bezug auf Emissionen***, |

**Abänderung 139**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 15 – Absatz 2 – Buchstabe e**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| e) Festlegung von ***Begriffsbestimmungen und*** Sonderregelungen für Kleinserienhersteller für die Fahrzeugklassen M2, M3, N2 und N3 gemäß Artikel 3 und Artikel 8. | e) Festlegung von Sonderregelungen für Kleinserienhersteller für die Fahrzeugklassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$ gemäß Artikel 3 und Artikel 8. |

**Abänderung 140**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 15 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Die Kommission nimmt diese in den Buchstaben a bis c genannten delegierten Rechtsakte unverzüglich nach der Veröffentlichung der einschlägigen einheitlichen Bestimmungen der WP.29 der Vereinten Nationen an. Sollten bis zum 30. Juni 2026 für Reifen der Klasse $C_1$ und bis zum 31. Dezember 2035 für Reifen der Klassen $C_2$ und $C_3$ im Rahmen der WP.29 der Vereinten Nationen keine einheitlichen Bestimmungen festgelegt worden sein, so findet Artikel 7a der vorliegenden Verordnung Anwendung.*** |

**Abänderung 141**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 16 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 15 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem … [Amt für Veröffentlichungen: Bitte das Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums. | (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel ***14 Absatz 3a, Artikel 14 Absatz 4 und Artikel*** 15 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem … [Amt für Veröffentlichungen: Bitte das Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums. |

**Abänderung 142**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 16 – Absatz 3**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 15 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Widerrufsbeschluss beendet die Übertragung der darin angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Widerrufsbeschluss angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt. | (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel ***14 Absatz 3a, Artikel 14 Absatz 4 und Artikel*** 15 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Widerrufsbeschluss beendet die Übertragung der darin angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Widerrufsbeschluss angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt. |

**Abänderung 143**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 16 – Absatz 6**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 15 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert. | (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel ***14 Absatz 3a, Artikel 14 Absatz 4 und Artikel*** 15 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert. |

**Abänderung 242**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 16 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***Artikel 16a*** |
| | ***Begründete Beschwerden natürlicher oder juristischer Personen*** |
| | ***(1) Jede natürliche oder juristische Person hat das Recht, einzeln oder gemeinsam begründete Beschwerden bei den nationalen Marktüberwachungsbehörden einzureichen, wenn sie Grund zu der Annahme hat, dass ein oder mehrere Hersteller, Wirtschaftsakteure oder unabhängige Marktteilnehmer diese Verordnung nicht einhalten.*** |
| | ***(2) In den Fällen, in denen Personen, die begründete Beschwerden äußern, darum ersuchen, ergreifen die Marktüberwachungsbehörden die erforderlichen Maßnahmen zum angemessenen Schutz der Identität dieser Person und zum angemessenen Schutz ihrer personenbezogenen Informationen, deren Offenlegung der betreffenden Person schaden würde.*** |
| | ***(3) Die Marktüberwachungsbehörden prüfen unverzüglich sorgfältig und unparteiisch die begründeten Beschwerden, einschließlich der Frage, ob die Behauptungen begründet sind, und ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, einschließlich der Durchführung von Kontrollen und Bewertungen gemäß der Artikel 8 und 51 der Verordnung (EU) 2018/858, um mögliche Verstöße gegen diese Verordnung aufzudecken und gegebenenfalls Abhilfemaßnahmen zu verlangen oder geeignete restriktive Maßnahmen gemäß Artikel 52 der Verordnung (EU) 2018/858 zu ergreifen.*** |
| | ***(4) Die nationale Marktüberwachungsbehörde unterrichtet die in Absatz 1 genannten natürlichen oder juristischen Personen innerhalb von drei Monaten über ihre Entscheidung, der Aufforderung zum Tätigwerden stattzugeben oder sie abzulehnen, sowie über alle Maßnahmen, die sie zu ergreifen gedenkt, um den in der begründeten Beschwerde geäußerten Bedenken Rechnung zu tragen, und gibt dabei die Gründe für die getroffene Entscheidung und die vorgeschlagenen Schritte an.*** |

**Abänderung 144**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 18 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| (2) Bis zum 1. September 2031 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat auf der Grundlage der nach Absatz 1 übermittelten Informationen einen Bewertungsbericht über die Anwendung dieser Verordnung vor. | (2) Bis zum 1. September 2031 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat auf der Grundlage der nach Absatz 1 übermittelten Informationen einen Bewertungsbericht über die Anwendung dieser Verordnung vor***, einschließlich einer Bewertung der erzielten Verringerung der Abgas- und Nicht-Abgasemissionen und einer Beurteilung ihres Beitrags zur Einhaltung der in der [XXX Vorschlag für eine Neufassung der Luftqualitätsrichtlinie] festgelegten Luftverschmutzungsgrenzwerte***. |

**Abänderungen 181 und 192**

**Vorschlag für eine Richtlinie**

**Artikel 18 – Absatz 2 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| | ***(2a) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2025 einen Bericht zur Bewertung der Dauerhaltbarkeitsleistung schwerer Nutzfahrzeuge in Bezug auf Emissionen vor.*** |

**Abänderung 146**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 19 – Absatz 1**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wird mit Wirkung vom 1. Juli ***2025*** aufgehoben. | Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wird mit Wirkung vom 1. Juli ***2030*** aufgehoben. |

**Abänderung 147**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 19 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Die Verordnung (EG) Nr. 595/2009 wird mit Wirkung vom 1. Juli ***2027*** aufgehoben. | Die Verordnung (EG) Nr. 595/2009 wird mit Wirkung vom 1. Juli ***2031*** aufgehoben. |

**Abänderung 148**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 20 – Absatz 2**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Sie gilt ***ab dem 1. Juli 2025*** für Fahrzeuge der Klassen $M_1$ und $N_1$ sowie Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge und ***ab dem 1. Juli 2027*** für Fahrzeuge der Klassen $M_2$***,*** $M_3$***,*** $N_2$ und $N_3$, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge ***sowie Anhänger der Klassen*** $O_3$ ***und*** $O_4$. | Sie gilt ***nach Ablauf von 24 Monaten nach Inkrafttreten aller einschlägigen sekundären Rechtsvorschriften*** für ***neue*** Fahrzeuge der Klassen $M_1$ und $N_1$ sowie Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge und ***nach Ablauf von 36 Monaten nach Inkrafttreten aller einschlägigen sekundären Rechtsvorschriften*** für ***neue*** Fahrzeuge der Klassen $M_1$ und $N_1$, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge.<br><br>Sie gilt nach Ablauf von 48 Monaten nach Inkrafttreten aller einschlägigen sekundären Rechtsvorschriften für neue Fahrzeuge der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$ sowie Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge sowie Anhänger der Klassen $O_3$ und $O_4$ und nach Ablauf von 60 Monaten nach Inkrafttreten aller einschlägigen sekundären Rechtsvorschriften für neue Fahrzeuge der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge sowie Anhänger der Klassen $O_3$ und $O_4$. |

**Abänderung 149**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Artikel 20 – Absatz 3**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Sie gilt ab dem 1. Juli 2030 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen $M_1$ und $N_1$. | Sie gilt ab dem 1. Juli 2030 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen $M_1$ und $N_1$ ***und ab dem 1. Juli 2031 für von Kleinserienherstellern gebaute Fahrzeuge der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$.*** |

**Abänderung 150**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang I – Tabelle 1**

*Vorschlag der Kommission*

Tabelle 1: Euro 7-Grenzwerte für Abgasemissionen von Fahrzeugen der Klassen $M_1$ und $N_1$ mit Verbrennungsmotor

| Schadstoff-emissionen | Fahrzeuge der ***Klassen*** $M_1$ ***und $N_1$*** | Nur für Fahrzeuge der Klasse $N_1$ mit einem Leistungs-Masse-Verhältnis ([1]) ***unter 35 kW/t*** | Emissionsbudget für alle Fahrten unter 10 km für Fahrzeuge der Klassen $M_1$ und $N_1$ | Emissions-budget für alle Fahrten unter 10 km nur für Fahrzeuge der Klasse $N_1$ ***mit einem spezifischen Leistungs-Masse-Verhältnis unter 35 kW/t*** |
|---|---|---|---|---|
| | je km | je km | je Fahrt | je Fahrt |
| $NO_x$ in mg | 60 | 75 | 600 | 750 |
| PM in mg | 4,5 | 4,5 | 45 | 45 |
| $PN_{10}$ in # | $6 \times 10^{11}$ | $6 \times 10^{11}$ | $6 \times 10^{12}$ | $6 \times 10^{12}$ |
| CO in mg | 500 | 630 | 5 000 | 6 300 |
| Gesamtkohlen-wasser-stoffe in mg | 100 | 130 | 1 000 | 1 300 |
| Nicht-Methan-Kohlenwas-ser-stoffe in mg | 68 | 90 | 680 | 900 |
| $NH_3$ in mg | 20 | 20 | 200 | 200 |

***([1]) Gemessen nach Absatz 5.3.2 der UNECE-Regelung Nr. 85 bei nur mit Verbrennungsmotor ausgerüsteten Fahrzeugen und Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb; in allen anderen Fällen gemessen nach einem der in Absatz 6 der globalen technischen Regelung Nr. 21 der Vereinten Nationen festgelegten Prüfverfahren.***

*Geänderter Text*

Tabelle 1: Euro 7-Grenzwerte für Abgasemissionen von Fahrzeugen der Klassen $M_1$ und $N_1$ mit Verbrennungsmotor

| | Fahrzeuge der ***Klasse*** $M_1$ | ***$N_1$ (Gruppe I)*** | $N_1$ (Gruppe II) | ***$N_1$ (Gruppe III)*** | Emissionsbudget für alle Fahrten unter 10 km für Fahrzeuge der Klassen $M_1$ und $N_1$ | ***Emissionsbudget für alle Fahrten unter 10 km für Fahrzeuge der Klasse $N_1$ (Gruppe I)*** | Emissionsbudget für alle Fahrten unter 10 km nur für Fahrzeuge der Klasse $N_1$ ***(Gruppe II)*** | ***Emissionsbudget für alle Fahrten unter 10 km für Fahrzeuge der Klasse $N_1$ (Gruppe III)*** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ***Masse in fahrbereitem Zustand (MRO) in kg*** | - | ***Für Fahrzeuge der Klasse $N_1$ mit MRO ≤ 1 280*** | ***Für Fahrzeuge der Klasse $N_1$ mit 1 280 < MRO ≤ 1 735*** | ***Für Fahrzeuge der Klasse $N_1$ mit 1 735 < MRO*** | - | ***Für Fahrzeuge der Klasse $N_1$ mit MRO ≤ 1 280*** | ***Für Fahrzeuge der Klasse $N_1$ mit 1 280 < MRO ≤ 1 735*** | ***Für Fahrzeuge der Klasse $N_1$ mit 1 735 < MRO*** |
| Schadstoff-emissionen | je km | ***je km*** | je km | ***je km*** | je Fahrt | je Fahrt | je Fahrt | je Fahrt |
| $NO_x$ in mg | 60 | ***60*** | 75 | ***82*** | 600 | ***600*** | 750 | ***820*** |
| PM in mg | 4,5 | ***4,5*** | 4,5 | ***4,5*** | 45 | ***45*** | 45 | ***45*** |
| $PN_{10}$ in # | $6 \times 10^{11}$ | ***$6 \times 10^{11}$*** | $6 \times 10^{11}$ | ***$6 \times 10^{11}$*** | $6 \times 10^{12}$ | ***$6 \times 10^{12}$*** | $6 \times 10^{12}$ | ***$6 \times 10^{12}$*** |
| CO in mg | 500 | ***500*** | 630 | ***740*** | 5 000 | ***5 000*** | 6 300 | ***7 400*** |
| Gesamtkohlenwasserstoffe in mg | 100 | ***100*** | 130 | ***160*** | 1 000 | ***1 000*** | 1 300 | ***1 600*** |
| Nicht-Methan-Kohlenwasserstoffe in mg | 68 | ***68*** | 90 | ***108*** | 680 | ***680*** | 900 | ***1 080*** |
| $NH_3$ in mg | 20 | ***20*** | 20 | ***20*** | 200 | ***200*** | 200 | ***200*** |

**Abänderung 151**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang I – Tabelle 2**

*Vorschlag der Kommission*

Tabelle 2: Euro 7-Grenzwerte für Abgasemissionen bei Fahrzeugen der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$ mit Verbrennungsmotor und bei in diesen Fahrzeugen verwendeten Verbrennungsmotoren

| Schadstoffemissionen | ***Kaltemissionen*** (1) | ***Warmemissionen*** (2) | ***Emissionsbudget für alle Fahrten mit einer Dauer von weniger als 3*WHTC*** | ***Fakultative Grenzwerte für Leerlaufemissionen*** (3) |
|---|---|---|---|---|
| | *je kWh* | *je kWh* | ***je kWh*** | ***je Stunde*** |
| $NO_x$ in mg | ***350*** | ***90*** | ***150*** | ***5 000*** |
| PM in mg | ***12*** | ***8*** | ***10*** | |
| $PN_{10}$ in # | ***5 x 10¹¹*** | ***2 x 10¹¹*** | ***3 x 10¹¹*** | |
| CO in mg | ***3 500*** | ***200*** | ***2 700*** | |
| organische Gase ohne Methan (NMOG) in mg | ***200*** | ***50*** | ***75*** | |
| $NH_3$ in mg | ***65*** | ***65*** | ***70*** | |
| $CH_4$ in mg | 500 | ***350*** | ***500*** | |
| $N_2O$ in mg | 160 | ***100*** | ***140*** | |
| HCHO in mg | 30 | ***30*** | | |

***(1) Die Kaltemissionen entsprechen dem hundertsten Perzentil der gleitenden Fenster von 1 WHTC für Fahrzeuge bzw. 1 $WHTC_{cold}$ für Motoren.***
***(2) Die Warmemissionen entsprechen dem neunzigsten Perzentil der gleitenden Fenster von 1 WHTC für Fahrzeuge bzw. 1 $WHTC_{hot}$ für Motoren.***
***(3) Nur anwendbar, wenn kein System vorhanden ist, das den Motor nach 300 Sekunden durchgehendem Leerlaufbetrieb (wenn das Fahrzeug angehalten wurde und gebremst wird) automatisch abschaltet.***

*Geänderter Text*

Tabelle 2: Euro-7-Grenzwerte für Abgasemissionen bei Fahrzeugen der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$ mit Verbrennungsmotor und bei in diesen Fahrzeugen verwendeten Verbrennungsmotoren

| Schadstoffemissionen | ***WHSC (CI) und WHTC (CI und PI)*** | **Emissionen im PRAKTISCHEN Fahrbetrieb (RDE)** |
|---|---|---|
| | *je kWh* | *je kWh* |
| $NO_x$ in mg | ***200*** | ***260*** |
| PM in mg | ***8*** | ***10*** |
| $PN_{10}$ in # | ***6 x 10$^{11}$*** | ***7,8 x 10$^{11}$*** |
| CO in mg | ***1500*** | ***1950*** |
| organische Gase ohne Methan (NMOG) in mg | ***75*** | ***98*** |
| $NH_3$ in mg | ***60*** | ***78*** |
| $CH_4$ in mg | 500 | ***650*** |
| $N_2O$ in mg | 160 | ***208*** |
| HCHO in mg | 30 | ***39*** |

**Abänderung152**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang I – Tabelle 4 – Überschrift**

| *Vorschlag der Kommission* | *Geänderter Text* |
|---|---|
| Bis zum 31.12.2034 geltende Euro-7-Grenzwerte für Bremspartikelemissionen im Standard-Fahrzyklus | Bis zum 31.12.2034 geltende Euro-7-Grenzwerte für Bremspartikelemissionen im Standard-Fahrzyklus ***bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor*** |

**Abänderung 153**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang I – Tabelle 4 a (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* |
|---|
| |
| |
| |

| *Geänderter Text* |
|---|

***Tabelle 4a: Bis zum 31.12.2029 geltende Euro-7-Grenzwerte für Bremspartikelemissionen im Standard-Fahrzyklus bei Elektrofahrzeugen, Fahrzeugen mit Brennstoffzellenantrieb und Hybridelektrofahrzeugen***

| *Emissionsgrenzwerte in mg/km je Fahrzeug* | *Fahrzeuge der Klassen $M_1$ und $N_1$* | *Fahrzeuge der Klassen $M_2$ und $M_3$* | *Fahrzeuge der Klassen $N_2$ und $N_3$* |
|---|---|---|---|
| ***Bremspartikelemissionen (PM10)*** | ***3*** | | |
| ***Bremspartikelemissionen (PN)*** | | | |

**Abänderung 154**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang I – Tabelle 4 b (neu)**

| *Vorschlag der Kommission* |
|---|
| |
| |
| |

| *Geänderter Text* |
|---|

***Tabelle 4b: Ab dem 1.1.2030 geltende Euro-7-Grenzwerte für Bremspartikelemissionen im Standard-Fahrzyklus bei Elektrofahrzeugen, Fahrzeugen mit Brennstoffzellenantrieb und Hybridelektrofahrzeugen***

| *Emissionsgrenzwerte in mg/km je Fahrzeug* | *Fahrzeuge der Klassen $M_1$ und $N_1$* | *Fahrzeuge der Klassen $M_2$ und $M_3$* | *Fahrzeuge der Klassen $N_2$ und $N_3$* |
|---|---|---|---|
| ***Bremspartikelemissionen (PM10)*** | | | |
| ***Bremspartikelemissionen (PN)*** | | | |

**Abänderung 155**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang I – Tabelle 5**

*Vorschlag der Kommission*

Tabelle 5: Ab dem 1.1.2035 geltende Euro-7-Grenzwerte für Bremspartikelemissionen

| Emissionsgrenzwerte in mg/km je Fahrzeug | Fahrzeuge der Klassen $M_1$ und $N_1$ | Fahrzeuge der Klassen $M_2$ und $M_3$ | Fahrzeuge der Klassen $N_2$ und $N_3$ |
|---|---|---|---|
| Bremspartikelemissionen ($PM_{10}$) | ***3*** | | |
| Bremspartikelemissionen (PN) | | | |

*Geänderter Text*

Tabelle 5: Ab dem 1.1.2035 geltende Euro-7-Grenzwerte für Bremspartikelemissionen ***im Standard-Fahrzyklus bei allen Fahrzeugen***

| Emissionsgrenzwerte in mg/km je Fahrzeug | Fahrzeuge der Klassen $M_1$ und $N_1$ | Fahrzeuge der Klassen $M_2$ und $M_3$ | Fahrzeuge der Klassen $N_2$ und $N_3$ |
|---|---|---|---|
| Bremspartikelemissionen ($PM_{10}$) | | | |
| Bremspartikelemissionen (PN) | | | |

**Abänderung 156**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang I – Tabelle 6**

*Vorschlag der Kommission*

Tabelle 6: ***Euro-7-Grenzwerte für Reifenabriebraten***

| ***Verlust an Reifenmasse in g/1 000 km*** | ***Reifen der Klasse C1*** | ***Reifen der Klasse C2*** | ***Reifen der Klasse C3*** |
|---|---|---|---|
| ***Normalreifen*** | | | |
| ***M+S-Reifen*** | | | |
| ***Spezialreifen*** | | | |

*Geänderter Text*

Tabelle 6: ***Euro-7-Prüfverfahren für den Reifenabrieb, Grenzwerte und Zeitplan für die Umsetzung***

| ***UN-Regelung Nr.*** | ***Gegenstand*** | ***Im Amtsblatt veröffentlichte Änderungsserie*** | ***Fundstelle im Amtsblatt*** | ***Anwendungsbereich der geltenden und künftigen UN-Regelung WP29*** |
|---|---|---|---|---|
| ***[1xx]*** | ***Reifen im Hinblick auf den Abrieb*** | ***Änderungsserie 00*** | *ABl. L xxx vom xx.x.20XX, S. X* | ***C1, C2*** (*), ***C3*** (*) |

***(*) In Zukunft werden die Vereinten Nationen die Ausarbeitung einer geeigneten Prüfmethode und von Grenzwerten für die Bewertung des Abriebverhaltens der Reifenklassen C2 und C3 ausweiten.***

**Abänderung 157**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang II – Tabelle 1**

*Vorschlag der Kommission*

Tabelle 1: Euro-7-Mindestleistungsanforderungen für die Dauerhaltbarkeit von Batterien in Fahrzeugen der Klasse $M_1$

| Mindestleistungsanforderung an die Batterieenergie | Beginn der Lebensdauer bis 5 Jahre oder 100 000 km, je nachdem, was zuerst eintritt | Fahrzeuge über 5 Jahre oder 100 000 km bis ***8*** Jahre oder ***160 000*** km, je nachdem, was zuerst eintritt | Fahrzeuge bis zur zusätzlichen Lebensdauer* |
|---|---|---|---|
| OVC-HEV | ***80 %*** | ***70 %*** | |
| PEV | ***80 %*** | ***70 %*** | |

| Mindestleistungsanforderung an die Reichweite | Beginn der Lebensdauer bis 5 Jahre oder 100 000 km, je nachdem, was zuerst eintritt | Fahrzeuge über 5 Jahre oder 100 000 km bis 8 Jahre oder 160 000 km, je nachdem, was zuerst eintritt | Fahrzeuge bis zur zusätzlichen Lebensdauer* |
|---|---|---|---|
| OVC-HEV | | | |
| PEV | | | |

*Geänderter Text*

Tabelle 1: Euro-7-Mindestleistungsanforderungen für die Dauerhaltbarkeit von Batterien in Fahrzeugen der Klasse $M_1$

| Mindestleistungsanforderung an die Batterieenergie | Beginn der Lebensdauer bis 5 Jahre oder 100 000 km, je nachdem, was zuerst eintritt | Fahrzeuge über 5 Jahre oder 100 000 km bis ***10*** Jahre oder ***200 000*** km, je nachdem, was zuerst eintritt | Fahrzeuge bis zur zusätzlichen Lebensdauer* |
|---|---|---|---|
| OVC-HEV | ***85 %*** | ***75 %*** | |
| PEV | ***85 %*** | ***75 %*** | |

| Mindestleistungsanforderung an die Reichweite | Beginn der Lebensdauer bis 5 Jahre oder 100 000 km, je nachdem, was zuerst eintritt | Fahrzeuge über 5 Jahre oder 100 000 km bis ***10*** Jahre oder ***200 000*** km, je nachdem, was zuerst eintritt | Fahrzeuge bis zur zusätzlichen Lebensdauer* |
|---|---|---|---|
| OVC-HEV | | | |
| PEV | | | |

**Abänderung 158**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang II – Tabelle 2**

*Vorschlag der Kommission*

Tabelle 2: Euro 7-Mindestleistungsanforderungen für die Dauerhaltbarkeit von Batterien in Fahrzeugen der Klasse $N_1$

| Mindestleistungsanforderung an die Batterieenergie | Beginn der Lebensdauer bis 5 Jahre oder 100 000 km, je nachdem, was zuerst eintritt | Fahrzeuge über 5 Jahre oder 100 000 km bis ***8*** Jahre oder ***160 000*** km, je nachdem, was zuerst eintritt | Fahrzeuge bis zur zusätzlichen Lebensdauer* |
|---|---|---|---|
| OVC-HEV | ***75 %*** | ***65 %*** | |
| PEV | ***75 %*** | ***65 %*** | |

| Mindestleistungsanforderung an die Reichweite | Beginn der Lebensdauer bis 5 Jahre oder 100 000 km, je nachdem, was zuerst eintritt | Fahrzeuge über 5 Jahre oder 100 000 km bis ***8*** Jahre oder ***160 000*** km, je nachdem, was zuerst eintritt | Fahrzeuge bis zur zusätzlichen Lebensdauer* |
|---|---|---|---|
| OVC-HEV | | | |
| PEV | | | |

*Geänderter Text*

Tabelle 2: Euro 7-Mindestleistungsanforderungen für die Dauerhaltbarkeit von Batterien in Fahrzeugen der Klasse $N_1$

| Mindestleistungsanforderung an die Batterieenergie | Beginn der Lebensdauer bis 5 Jahre oder 100 000 km, je nachdem, was zuerst eintritt | Fahrzeuge über 5 Jahre oder 100 000 km bis ***10*** Jahre oder ***200 000*** km, je nachdem, was zuerst eintritt | Fahrzeuge bis zur zusätzlichen Lebensdauer* |
|---|---|---|---|
| OVC-HEV | ***80 %*** | ***70 %*** | |
| PEV | ***80 %*** | ***70 %*** | |

| Mindestleistungsanforderung an die Reichweite | Beginn der Lebensdauer bis 5 Jahre oder 100 000 km, je nachdem, was zuerst eintritt | Fahrzeuge über 5 Jahre oder 100 000 km bis ***10*** Jahre oder ***200 000*** km, je nachdem, was zuerst eintritt | Fahrzeuge bis zur zusätzlichen Lebensdauer* |
|---|---|---|---|
| OVC-HEV | | | |
| PEV | | | |

**Abänderung 159**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang III – Tabelle 1**

*Vorschlag der Kommission*

Tabelle 1: Bedingungen für die Prüfung der Einhaltung der Abgasemissionsgrenzwerte bei Fahrzeugen der Klassen $M_1$ und $N_1$ mit allen handelsüblichen Kraftstoffen und Schmiermitteln entsprechend den Spezifikationen des Fahrzeugherstellers

| Parameter | Normale Fahrbedingungen | Erweiterte Fahrbedingungen (*) |
|---|---|---|
| Teiler für erweiterte Fahrbedingungen | - | 1,6 (gilt nur für gemessene Emissionen während des Zeitraums, in dem eine der in dieser Spalte genannten Bedingungen vorliegt) |
| Umgebungstemperatur | 0 °C bis 35 °C | ***–10 °C*** bis 0 °C oder 35 °C bis ***45 °C*** |
| Maximale Höhe über NN | 700 m | Über 700 m und unter ***1 800*** m |
| Höchstgeschwindigkeit | Bis zu 145 km/h | Zwischen 145 km/h und 160 km/h |
| Abschleppen/aerodynamische Änderungen | Nicht zulässig | Zulässig entsprechend den Herstellerangaben und bis zur vorgeschriebenen Geschwindigkeit |
| Hilfseinrichtungen | Möglich, wie bei üblicher Nutzung | - |
| Maximale durchschnittliche Radleistung während der ersten 2 km nach Kaltstart | Weniger als 20 % der maximalen Radleistung | ***Mehr als*** 20 % der maximalen Radleistung |
| Fahrtverlauf | Beliebig | - |
| Mindestkilometerleistung | 10 000 km | Zwischen 3 000 km und 10 000 km |

***(*) Bei Fahrzeugbetrieb außerhalb dieser Bedingungen ist dieselbe Emissionsstrategie anzuwenden, es sei denn, es liegt ein von der Typgenehmigungsbehörde genehmigter technischer Grund vor.***

*Geänderter Text*

Tabelle 1: Bedingungen für die Prüfung der Einhaltung der Abgasemissionsgrenzwerte bei Fahrzeugen der Klassen $M_1$ und $N_1$ mit allen handelsüblichen Kraftstoffen und Schmiermitteln entsprechend den Spezifikationen des Fahrzeugherstellers

| **Parameter** | **Normale Fahrbedingungen** | Erweiterte Fahrbedingungen ([1]) |
|---|---|---|
| Teiler für erweiterte Fahrbedingungen | - | 1,6 (gilt nur für gemessene Emissionen während des Zeitraums, in dem eine der in dieser Spalte genannten Bedingungen vorliegt)***. Daten, die erfasst werden, wenn mehr als eine der in dieser Spalte genannten Bedingungen vorliegen, werden von der Prüfung ausgeschlossen.*** |
| Umgebungstemperatur | 0 °C bis 35 °C | ***–7 °C*** bis 0 °C oder 35 °C bis ***38 °C*** |
| Maximale Höhe über NN | 700 m | Über 700 m und unter ***1 300*** m |
| Höchstgeschwindigkeit | Bis zu 145 km/h | Zwischen 145 km/h und 160 km/h |
| Abschleppen/aerodynamische Änderungen | Nicht zulässig | Zulässig entsprechend den Herstellerangaben und bis zur vorgeschriebenen Geschwindigkeit |
| Hilfseinrichtungen | Möglich, wie bei üblicher Nutzung | - |
| Maximale durchschnittliche Radleistung während der ersten 2 km nach Kaltstart | Weniger als 20 % der maximalen Radleistung | ***Zwischen*** 20 % ***und 30 %*** der maximalen Radleistung |
| Fahrtverlauf | Beliebig***, bei üblicher Nutzung*** ([2]) ***und ausgenommen tendenziöse Fahrweise*** | ***Beliebig, bei üblicher Nutzung[2] und ausgenommen tendenziöse Fahrweise*** |
| Mindestkilometerleistung | 10 000 km | Zwischen 3 000 km und 10 000 km |

***([1]) Es ist nur die Kombination von zwei erweiterten Bedingungen für Temperatur und Höhe zulässig.***
***([2]) Übliche Nutzung bezieht sich die Fahrtdynamik gemäß Anhang 9 der UN-Regelung Nr. 168.***

**Abänderung 160**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang III – Tabelle 2**

*Vorschlag der Kommission*

Tabelle 2: Bedingungen für die Prüfung der Einhaltung der Abgasemissionsgrenzwerte bei Fahrzeugen der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$ mit allen handelsüblichen Kraftstoffen und Schmiermitteln entsprechend den Spezifikationen des Fahrzeugherstellers

| ***Parameter*** | ***Normale Fahrbedingungen*** | ***Erweiterte Fahrbedingungen**** |
|---|---|---|
| ***Teiler für erweiterte Fahrbedingungen*** | - | ***2 (gilt nur für gemessene Emissionen während des Zeitraums, in dem eine der in dieser Spalte genannten Bedingungen vorliegt)*** |
| ***Umgebungstemperatur*** | ***-7 °C bis 35 °C*** | ***–10 °C bis -7 °C oder 35 °C bis 45 °C*** |
| ***Maximale Höhe über NN*** | ***1 600 m*** | ***Zwischen 1 600 m und 1 800 km*** |
| ***Abschleppen/aerodynamische Änderungen*** | ***Nicht zulässig*** | ***Zulässig entsprechend den Herstellerangaben und bis zur vorgeschriebenen Geschwindigkeit*** |
| ***Fahrzeugnutzlast*** | ***10 % oder mehr*** | ***Weniger als 10 %*** |
| ***Hilfseinrichtungen*** | ***Möglich, wie bei üblicher Nutzung*** | - |
| ***Last auf den Verbrennungsmotor bei Kaltstart*** | ***Beliebig*** | - |
| ***Fahrtverlauf*** | ***Wie bei üblicher Nutzung*** | - |
| ***Mindestkilometerleistung*** | ***5 000 km bei < 16 t technisch zulässiger Höchstmasse in beladenem Zustand<br>10 000 km bei > 16 t technisch zulässiger Höchstmasse in beladenem Zustand*** | ***Zwischen 3 000 km und 5 000 km bei < 16 t technisch zulässiger Höchstmasse in beladenem Zustand<br>Zwischen 3 000 km und 10 000 km bei > 16 t technisch zulässiger Höchstmasse in beladenem Zustand*** |

*Geänderter Text*

Tabelle 2: Bedingungen für die Prüfung der Einhaltung der Abgasemissionsgrenzwerte bei Fahrzeugen der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$ mit allen handelsüblichen Kraftstoffen und Schmiermitteln entsprechend den Spezifikationen des Fahrzeugherstellers

| ***Messung der Abgasemissionen im Labor*** | ***Messung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (RDE)*** |
|---|---|
| ***Für alle Abgasemissionsprüfungen, die unter Verwendung der WHTC/WHSC-Prüfzyklen auf dem Motorprüfstand durchgeführt werden, gelten die Bestimmungen in Anhang 4 der UN-Regelung Nr. 49*** ([1])***.*** | ***Die Bestimmungen in Anhang 8 der UN-Regelung Nr. 49*** ([2]) ***gelten*** mit folgenden Ausnahmen**:**<br>— ***Der Leistungsschwellenwert in Anhang III Tabelle 1 ist 0 %. Bei Fenstern mit einer Leistung von weniger als 6 % sind 6 % für Berechnungen zu verwenden.***<br>— ***Der Übereinstimmungsfaktor (CF) in Tabelle 2 Nummer 6.3 mit einem Wert = 1,0 wird für alle Schadstoffe verwendet. Die anzuwendende Grenzwerte betreffen die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb gemäß Anhang I Tabelle 2.*** |

([1]) Änderungsserie 07 (ABl. L 14 vom 16.1.2023, S. 1).
([2]) Änderungsserie 07 (ABl. L 14 vom 16.1.2023, S. 1).

**Abänderung 161**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang III – Tabelle 5**

*Vorschlag der Kommission*

Tabelle 5: Bedingungen für die Prüfung der Einhaltung der Grenzwerte für den Reifenabrieb

| | Fahrzeuge der Klassen $M_1$ und $N_1$ | Fahrzeuge der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$ |
|---|---|---|
| Prüfung der Einhaltung der Grenzwerte für den Reifenabrieb | Auf der Grundlage der von den Vereinten Nationen entwickelten Prüfmethoden für die Prüfung des Reifenabriebs unter realen Bedingungen | Auf der Grundlage der von den Vereinten Nationen entwickelten Prüfmethoden für die Prüfung des Reifenabriebs unter realen Bedingungen |

*Geänderter Text*

Tabelle 5: Bedingungen für die Prüfung der Einhaltung der Grenzwerte für den Reifenabrieb

| | Fahrzeuge der Klassen $M_1$ und $N_1$ | Fahrzeuge der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$ |
|---|---|---|
| Prüfung der Einhaltung der Grenzwerte für den Reifenabrieb | Auf der Grundlage der von den Vereinten Nationen entwickelten Prüfmethoden für die Prüfung des Reifenabriebs unter realen Bedingungen ***im Einklang mit Artikel 7a (neu)*** | Auf der Grundlage der von den Vereinten Nationen entwickelten Prüfmethoden für die Prüfung des Reifenabriebs unter realen Bedingungen ***im Einklang mit Artikel 7a (neu)*** |

**Abänderung 162**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang IV – Tabelle 1**

*Vorschlag der Kommission*

Tabelle 1: Lebensdauer von Fahrzeugen, Motoren und Emissionsminderungssystemen

| | | | |
|---|---|---|---|
| Lebensdauer von Fahrzeugen, Motoren und emissionsmindernden Einrichtungen für den Austausch | $M_1$, $N_1$ und $M_2$ | $N_2$, $N_3$ < 16 t, $M_3$ < 7,5 t | $N_3$ > 16 t, $M_3$ > 7,5 t |
| Hauptlebensdauer | ***160 000*** km oder ***8*** Jahre, je nachdem, was zuerst eintritt | ***300 000*** km oder ***8*** Jahre, je nachdem, was zuerst eintritt | ***700 000*** km oder 15 Jahre, je nachdem, was zuerst eintritt |
| Zusätzliche Lebensdauer | Nach der Hauptlebensdauer bis ***200 000*** km oder ***10*** Jahre, je nachdem, was zuerst eintritt | Nach der Hauptlebensdauer bis ***375 000*** km | Nach der Hauptlebensdauer bis ***875 000*** km |

*Geänderter Text*

Tabelle 1: Lebensdauer von Fahrzeugen, Motoren und Emissionsminderungssystemen

| | | | |
|---|---|---|---|
| Lebensdauer von Fahrzeugen, Motoren und emissionsmindernden Einrichtungen für den Austausch | $M_1$, $N_1$ und $M_2$ | $N_2$, $N_3$ ≤ 16 t, $M_3$ ≤ 7,5 t | $N_3$ > 16 t, $M_3$ > 7,5 t |
| Hauptlebensdauer | ***200 000*** km oder ***10*** Jahre, je nachdem, was zuerst eintritt | ***340 000*** km oder ***10*** Jahre, je nachdem, was zuerst eintritt | ***750 000*** km oder 15 Jahre, je nachdem, was zuerst eintritt |
| Zusätzliche Lebensdauer | Nach der Hauptlebensdauer bis ***240 000*** km oder ***12*** Jahre, je nachdem, was zuerst eintritt | Nach der Hauptlebensdauer bis ***400 000*** km ***oder 12 Jahre, je nachdem, was zuerst eintritt*** | Nach der Hauptlebensdauer bis ***900 000*** km ***oder 17 Jahre, je nachdem, was zuerst eintritt*** |

**Abänderung 163**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang V – Tabelle 3**

*Vorschlag der Kommission*

Tabelle 3: Anwendung der Prüfanforderungen, Erklärungen und sonstigen Anforderungen durch die Hersteller für die Typgenehmigung von Fahrzeugen der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$ und für Erweiterungen solcher Typgenehmigungen

| Prüfanforderungen | Prüfungen und Anforderungen ***bei der erstmaligen*** Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen | Prüfungen zur Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion | Prüfungen zur Kontrolle der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge |
|---|---|---|---|
| Gasförmige Schadstoffe, ***PM und*** PN bei Prüfung auf der Straße (RDE) für jeden Kraftstoff und für die abgedeckten Fahrzeugklassen ($M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$) ***und Prüfung bei niedriger Last (falls zutreffend)*** | Vorgeschriebene Nachweisprüfungen für alle Kraftstoffe, für die die Typgenehmigung erteilt wird, einzeln für jeden Fahrzeugtyp, sowie Konformitätserklärung für alle Kraftstoffe, alle Nutzlasten und alle abgedeckten ***Fahrzeugtypen*** | ***Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion nur bei Motoren*** | Vorgeschriebene Prüfung an einem Fahrzeug einer beliebigen Fahrzeugklasse mit beliebigem Kraftstoff und beliebiger Nutzlast für alle Motortypen alle zwei Jahre |
| ***Bestimmung der $CO_2$-Emissionen, des Kraftstoff-/Energieverbrauchs, der emissionsfreien/elektrischen Reichweite eines Fahrzeugs*** | ***VECTO-Zertifikat*** | ***Für Bauteile*** | ***Nicht vorgeschrieben*** |
| Energieeffizienz von Anhängern | VECTO-Zertifikat | Für Bauteile | Nicht vorgeschrieben |
| Nachprüfungsverfahren | Nicht vorgeschrieben | Vorgeschrieben | Nicht vorgeschrieben |
| Kurbelgehäuseemissionen | Überprüfung, ob ein geschlossenes Kurbelgehäusesystem oder eine Rückführung zum Auspuff installiert ist | Nicht vorgeschrieben | Optional[6] |
| Emissionsdauerhaltbarkeit | Erklärung | Nicht vorgeschrieben | Nicht vorgeschrieben |
| Dauerhaltbarkeit der Batterie | Erklärung | Nicht vorgeschrieben | Nicht vorgeschrieben |
| On-Board-Diagnosesystem (Ebene der OBD-Familie) | Erklärung | Nicht vorgeschrieben | Optional[6] |
| On-Board-Überwachungssystem (Ebene der OBM-Familie) | Demonstration und Erklärung | Nicht vorgeschrieben | Vorgeschrieben |
| Schutz gegen unbefugte Eingriffe sowie Sicherheit und Cybersicherheit | Erklärung und Dokumentation | Nicht vorgeschrieben | Nicht vorgeschrieben |
| ***Adaptive Regelungen (falls zutreffend)*** | ***Erklärung*** | ***Nicht vorgeschrieben*** | ***Nicht vorgeschrieben*** |
| ***Geofencing-Technologien (falls zutreffend)*** | ***Erklärung und Demonstration*** | ***Nicht vorgeschrieben*** | ***Nicht vorgeschrieben*** |

*Geänderter Text*

Tabelle 3: Anwendung der Prüfanforderungen, Erklärungen und sonstigen Anforderungen durch die Hersteller für die Typgenehmigung von Fahrzeugen der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$ und für Erweiterungen solcher Typgenehmigungen

| Prüfanforderungen | Prüfungen und Anforderungen ***für die*** Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen | Prüfungen zur Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion | Prüfungen zur Kontrolle der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge |
|---|---|---|---|
| ***Gasförmige Schadstoffe, PM und PN, $CO_2$-Emissionen, Kraftstoffverbrauch im instationären Zyklus (Kalt- und Warm-WHTC)*** | ***Vorgeschrieben für den Stammmotor der Emissionsfamilie und Erklärung für alle Mitglieder der Motorenfamilie*** (*) (**) | ***Vorgeschrieben für einen Motor aus der Familie*** (**) | |
| Gasförmige Schadstoffe, PN bei Prüfung auf der Straße (RDE) für jeden Kraftstoff und für die abgedeckten Fahrzeugklassen ($M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$) | Vorgeschriebene Nachweisprüfungen für alle Kraftstoffe, für die die Typgenehmigung erteilt wird, einzeln für jeden Fahrzeugtyp, sowie Konformitätserklärung für alle Kraftstoffe, alle Nutzlasten und alle abgedeckten ***Fahrzeugklassen*** (**) | ***Nicht vorgeschrieben*** | Vorgeschriebene Prüfung an einem Fahrzeug einer beliebigen Fahrzeugklasse mit beliebigem Kraftstoff und beliebiger Nutzlast für alle Motortypen alle zwei Jahre (**) |
| Energieeffizienz von Anhängern | VECTO-Zertifikat | Für Bauteile | Nicht vorgeschrieben |
| Nachprüfungsverfahren | Nicht vorgeschrieben | Vorgeschrieben | Nicht vorgeschrieben |
| Kurbelgehäuseemissionen | Überprüfung, ob ein geschlossenes Kurbelgehäusesystem oder eine Rückführung zum Auspuff installiert ist (**) | Nicht vorgeschrieben | Optional[28] |
| Emissionsdauerhaltbarkeit | Erklärung (**) | Nicht vorgeschrieben | Nicht vorgeschrieben |
| ***Ordnungsgemäßes Funktionieren der Systeme, die mit einem verbrauchenden Reagens arbeiten, und der Emissionsminderungssysteme*** | ***Erklärung*** (**) | ***Nicht vorgeschrieben*** (**) | ***Optional*** (**) |
| Dauerhaltbarkeit der Batterie | Erklärung | Nicht vorgeschrieben | Nicht vorgeschrieben |
| ***Bestimmung der Leistung*** | ***Vorgeschrieben*** (**) | ***Nicht vorgeschrieben*** | ***Nicht vorgeschrieben*** |
| On-Board-Diagnosesystem (Ebene der OBD-Familie) | Erklärung | Nicht vorgeschrieben | Optional[28] |
| On-Board-Überwachungssystem (Ebene der OBM-Familie) | Demonstration und Erklärung | Nicht vorgeschrieben | Vorgeschrieben |
| Schutz gegen unbefugte Eingriffe sowie Sicherheit und Cybersicherheit | Erklärung und Dokumentation | Nicht vorgeschrieben | Nicht vorgeschrieben |

***(*) Gestützt durch Daten über die Motorprüfung für alle Nennleistungen.***

***(**) Im Fall eines Fahrzeugs mit einem genehmigten Motorsystem hinsichtlich der Emissionen ist der Motorenhersteller verantwortlich für die Durchführung dieser Prüfung.***

**Abänderung 164**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang V – Tabelle 4**

*Vorschlag der Kommission*

Tabelle 4: Anwendung der Prüfanforderungen und Erklärungen durch die Mitgliedstaaten und anerkannte Dritte/die Kommission für die Typgenehmigung von Fahrzeugen der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$ und für Erweiterungen solcher Typgenehmigungen

| Prüfanforderungen | Prüfungen und Anforderungen ***bei der erstmaligen*** Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen | Prüfungen zur Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion | Prüfungen zur Kontrolle der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge | | Prüfungen zur Kontrolle der Marktüberwachung | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Relevanter Akteur | Typgenehmigungsbehörde ***für die Erteilung der Typgenehmigung*** | Typgenehmigungsbehörde | Typgenehmigungsbehörde | Dritte und Kommission | Marktüberwachungsbehörden | Dritte und Kommission |
| Gasförmige Schadstoffe, PM und PN bei Prüfung auf der Straße (RDE) für jeden Kraftstoff und für die abgedeckten Fahrzeugklassen ($M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$) ***und Prüfung bei niedriger Last (falls zutreffend)*** | Vorgeschriebene Nachweisprüfungen für alle Kraftstoffe, für die die Typgenehmigung erteilt wird, einzeln für jeden Fahrzeugtyp, sowie Konformitätserklärung für alle Kraftstoffe, alle Nutzlasten und alle abgedeckten ***Fahrzeugtypen*** | (siehe Anforderungen an den Motor) | Jährlich erforderlich für eine angemessene Anzahl von Fahrzeugtypen einer Fahrzeugklasse und mit einem Kraftstoff, die in die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen einbezogen sind | Optional | Vorgeschrieben/Optional | Optional |
| Bestimmung der $CO_2$-Emissionen, des Kraftstoff-/Energieverbrauchs, der emissionsfreien/elektrischen Reichweite eines Fahrzeugs | VECTO-Zertifikat | Für Bauteile | Nicht vorgeschrieben | Nicht vorgeschrieben | Optional | Optional |
| Energieeffizienz von Anhängern | VECTO-Zertifikat | Für Bauteile | Nicht vorgeschrieben | Nicht vorgeschrieben | Optional | Optional |
| Nachprüfungsverfahren | Nicht vorgeschrieben | Vorgeschrieben | Optional | Optional | Optional | Optional |
| Kurbelgehäuseemissionen | Überprüfung, ob ein geschlossenes Kurbelgehäusesystem oder eine Rückführung zum Auspuff installiert ist | Nicht vorgeschrieben | Optional | Optional | Optional | Optional |
| Emissionsdauerhaltbarkeit | Erklärung | Nicht vorgeschrieben | Optional | Optional | Vorgeschrieben | Optional |
| Dauerhaltbarkeit der Batterie | Erklärung | Nicht vorgeschrieben | Optional | Optional | Optional | Optional |
| On-Board-Diagnosesystem (Ebene der OBD-Familie) | Erklärung | Nicht vorgeschrieben | Optional | Optional | Vorgeschrieben | Optional |

*Vorschlag der Kommission*

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| On-Board-Überwachungssystem (Ebene der OBM-Familie) | Erklärung und Demonstration | Nicht vorgeschrieben | ***Nicht vorgeschrieben*** | Nicht vorgeschrieben | Vorgeschrieben | Optional |
| Schutz gegen unbefugte Eingriffe sowie Sicherheit und Cybersicherheit | Erklärung und Dokumentation | Nicht vorgeschrieben | Nicht vorgeschrieben | Nicht vorgeschrieben | Vorgeschrieben | Optional |
| ***Adaptive Regelungen (falls zutreffend)*** | ***Erklärung*** | ***Nicht vorgeschrieben*** | ***Nicht vorgeschrieben*** | ***Nicht vorgeschrieben*** | ***Optional*** | ***Optional*** |
| ***Geofencing-Technologien (falls zutreffend)*** | ***Erklärung und Demonstration*** | ***Nicht vorgeschrieben*** | ***Nicht vorgeschrieben*** | ***Nicht vorgeschrieben*** | ***Vorgeschrieben*** | ***Optional*** |

*Geänderter Text*

Tabelle 4: Anwendung der Prüfanforderungen und Erklärungen durch die Mitgliedstaaten und anerkannte Dritte/die Kommission für die Typgenehmigung von Fahrzeugen der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$ und für Erweiterungen solcher Typgenehmigungen

| Prüfanforderungen | Prüfungen und Anforderungen ***für die*** Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen | Prüfungen zur Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion | Prüfungen zur Kontrolle der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge | | Prüfungen zur Kontrolle der Marktüberwachung | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Relevanter Akteur | ***Erteilende*** Typgenehmigungsbehörde | ***Erteilende*** Typgenehmigungsbehörde | ***Erteilende*** Typgenehmigungsbehörde | Dritte und Kommission | Marktüberwachungsbehörden | Dritte und Kommission |
| Gasförmige Schadstoffe, PM und PN bei Prüfung auf der Straße (RDE) für jeden Kraftstoff und für die abgedeckten Fahrzeugklassen (M2, M3, N2 und N3) | Vorgeschriebene Nachweisprüfungen für alle Kraftstoffe, für die die Typgenehmigung erteilt wird, einzeln für jeden Fahrzeugtyp, sowie Konformitätserklärung für alle Kraftstoffe, alle Nutzlasten und alle abgedeckten ***Fahrzeugklassen*** ** | (siehe Anforderungen an den Motor) | Jährlich erforderlich für eine angemessene Anzahl von Fahrzeugtypen einer Fahrzeugklasse und mit einem Kraftstoff, die in die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen einbezogen sind ** | Optional | Vorgeschrieben/Optional | Optional |
| Bestimmung der $CO_2$-Emissionen, des Kraftstoff-/Energieverbrauchs, der emissionsfreien/elektrischen Reichweite eines Fahrzeugs | VECTO-Zertifikat | Für Bauteile | Nicht vorgeschrieben | Nicht vorgeschrieben | Optional | Optional |
| Energieeffizienz von Anhängern | VECTO-Zertifikat | Für Bauteile | Nicht vorgeschrieben | Nicht vorgeschrieben | Optional | Optional |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nachprüfungsverfahren | Nicht vorgeschrieben | Vorgeschrieben | Optional | Optional | Optional | Optional |
| Kurbelgehäuseemissionen | Überprüfung, ob ein geschlossenes Kurbelgehäusesystem oder eine Rückführung zum Auspuff installiert ist | Nicht vorgeschrieben | Optional | Optional | Optional | Optional |
| Emissionsdauerhaltbarkeit | Erklärung | Nicht vorgeschrieben | Optional | Optional | Vorgeschrieben | Optional |
| ***Ordnungsgemäßes Funktionieren der Systeme, die mit einem verbrauchenden Reagens arbeiten, und der Emissionsminderungssysteme*** | ***Nicht vorgeschrieben*** | ***Nicht vorgeschrieben*** | ***Vorgeschrieben*** | ***Optional*** | ***Vorgeschrieben*** | ***Ordnungsgemäßes Funktionieren der Systeme, die mit einem verbrauchenden Reagens arbeiten, und der Emissionsminderungssysteme*** |
| Dauerhaltbarkeit der Batterie | Erklärung | Nicht vorgeschrieben | Optional | Optional | Optional | Optional |
| ***Bestimmung der Leistung*** | ***Vorgeschrieben*** ** | ***Nicht vorgeschrieben*** | ***Optional*** | ***Optional*** | ***Optional*** | ***Optional*** |
| On-Board-Diagnosesystem (Ebene der OBD-Familie) | Erklärung | Nicht vorgeschrieben | Optional | Optional | Vorgeschrieben | Optional |
| On-Board-Überwachungssystem (Ebene der OBM-Familie) | Erklärung und Demonstration | Nicht vorgeschrieben | ***Vorgeschrieben*** | Nicht vorgeschrieben | Vorgeschrieben | Optional |
| Schutz gegen unbefugte Eingriffe sowie Sicherheit und Cybersicherheit | Erklärung und Dokumentation | Nicht vorgeschrieben | Nicht vorgeschrieben | Nicht vorgeschrieben | Vorgeschrieben | Optional |

***** Im Fall eines Fahrzeugs mit einem genehmigten Motorsystem hinsichtlich der Emissionen ist der Motorenhersteller verantwortlich für die Durchführung dieser Prüfung.***

**Abänderung 165**

**Vorschlag für eine Verordnung**

**Anhang V – Tabelle 5**

*Vorschlag der Kommission*

Tabelle 5: Anwendung der Prüfanforderungen und Erklärungen durch die Hersteller für die Typgenehmigung von Motoren für Fahrzeuge der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$ und für Erweiterungen solcher Typgenehmigungen

| Prüfanforderungen für jeden Kraftstoff | Prüfungen und Anforderungen ***bei der erstmaligen*** Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen | Prüfungen zur Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion | Prüfungen zur Kontrolle der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge |
|---|---|---|---|
| Gasförmige Schadstoffe, PM und PN, $CO_2$-Emissionen, Kraftstoffverbrauch im instationären Zyklus (Kalt- und Warm-WHTC) | Vorgeschrieben für den Stammmotor der Emissionsfamilie und Erklärung für alle Mitglieder der Motorenfamilie (**) | Vorgeschrieben für einen Motor aus der Familie | Nur mit dem vollständigen Fahrzeug entsprechend den Tabellen 3 und 4 durchzuführen |
| Motorprüfungen zur Überprüfung der für die $CO_2$-Bestimmung erforderlichen Daten | Vorgeschrieben | Vorgeschrieben | |
| Kontinuierliche/periodische Regenerierung | Erklärung | Nicht vorgeschrieben | |
| Kurbelgehäuseemissionen | Überprüfung, ob ein geschlossenes Kurbelgehäusesystem oder eine Rückführung zum Auspuff installiert ist | Nicht vorgeschrieben | |
| Emissionsdauerhaltbarkeit | Erklärung | Nicht vorgeschrieben | |
| On-Board-Diagnosesystem (Ebene der OBD-Familie) | Erklärung | Nicht vorgeschrieben | |
| On-Board-Überwachungssystem (Ebene der OBM-Familie) | Nur mit dem vollständigen Fahrzeug entsprechend den Tabellen 3 und 4 durchzuführen | Nicht vorgeschrieben | |
| ***Motorleistung*** | ***Vorgeschrieben*** | | |

(*) Die Typgenehmigungsbehörde kann eine Prüfung im Rahmen der erstmaligen Typgenehmigung verlangen.
(**) Gestützt durch Daten über die Motorprüfung für alle Nennleistungen.

*Geänderter Text*

Tabelle 5: Anwendung der Prüfanforderungen und Erklärungen durch die Hersteller für die Typgenehmigung von Motoren für Fahrzeuge der Klassen $M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$ und für Erweiterungen solcher Typgenehmigungen

| Prüfanforderungen für jeden Kraftstoff | Prüfungen und Anforderungen ***für die*** Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen | Prüfungen zur Kontrolle der Übereinstimmung der Produktion | Prüfungen zur Kontrolle der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge |
|---|---|---|---|
| Gasförmige Schadstoffe, PM und PN, $CO_2$-Emissionen, Kraftstoffverbrauch im instationären Zyklus (Kalt- und Warm-WHTC) | Vorgeschrieben für den Stammmotor der Emissionsfamilie und Erklärung für alle Mitglieder der Motorenfamilie ** | Vorgeschrieben für einen Motor aus der Familie | Nur mit dem vollständigen Fahrzeug entsprechend den Tabellen 3 und 4 durchzuführen |
| ***Gasförmige Schadstoffe, PN bei Prüfung auf der Straße (RDE) für jeden Kraftstoff und für die abgedeckten Fahrzeugklassen ($M_2$, $M_3$, $N_2$ und $N_3$)*** | ***Vorgeschriebene Nachweisprüfungen für alle Kraftstoffe, für die die Typgenehmigung erteilt wird, einzeln für jeden Fahrzeugtyp, sowie Konformitätserklärung für alle Kraftstoffe, alle Nutzlasten und alle abgedeckten Fahrzeugklassen*** | ***Nicht vorgeschrieben*** | |
| Motorprüfungen zur Überprüfung der für die $CO_2$-Bestimmung erforderlichen Daten | Vorgeschrieben | Vorgeschrieben | |
| Kontinuierliche/periodische Regenerierung | Erklärung | Nicht vorgeschrieben | |
| Kurbelgehäuseemissionen | Überprüfung, ob ein geschlossenes Kurbelgehäusesystem oder eine Rückführung zum Auspuff installiert ist | Nicht vorgeschrieben | |
| Emissionsdauerhaltbarkeit | Erklärung | Nicht vorgeschrieben | |
| ***Bestimmung der Leistung*** | ***Vorgeschrieben*** | ***Nicht vorgeschrieben*** | |
| On-Board-Diagnosesystem (Ebene der OBD-Familie) | Erklärung | Nicht vorgeschrieben | |
| On-Board-Überwachungssystem (Ebene der OBM-Familie) | Nur mit dem vollständigen Fahrzeug entsprechend den Tabellen 3 und 4 durchzuführen | Nicht vorgeschrieben | |

***** Gestützt durch Daten über die Motorprüfung für alle Nennleistungen.***