

I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte, die in Anwendung des EG-Vertrags/Euratom-Vertrags erlassen wurden)

VERORDNUNGEN

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission,

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

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Der Binnenmarkt ist ein Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital sichergestellt werden muss. Zu diesem Zweck ist ein umfassendes gemeinschaftliches Typgenehmigungssystem für Kraftfahrzeuge eingerichtet worden. Die technischen Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen sollten folglich harmonisiert werden, um zu vermeiden, dass die Mitgliedstaaten unterschiedliche Vorschriften erlassen, und um ein hohes Umweltschutzniveau zu gewährleisten.

(2) Bei dieser Verordnung handelt es sich um eine neue Einzelverordnung im Rahmen des gemeinschaftlichen Typgenehmigungsverfahrens gemäß der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) ⁽³⁾. Die Anhänge IV, VI und XI der genannten Richtlinie sollten daher entsprechend geändert werden.

(3) Auf Wunsch des Europäischen Parlaments wurde bei gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften für Kraftfahrzeuge ein neues Regulierungskonzept eingeführt. Demzufolge sollten in dieser Verordnung lediglich grundlegende Vorschriften zu Fahrzeugemissionen festgelegt werden, während die technischen Spezifikationen in Durchführungsmaßnahmen festgelegt werden sollten, die im Ausschussverfahren erlassen werden.

(4) Entsprechend dem sechsten Umweltaktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft, das mit dem Beschluss Nr. 1600/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ verabschiedet wurde, muss die Umweltverschmutzung so weit verringert werden, dass Gesundheitsschäden für Menschen möglichst weitgehend vermieden werden, wobei empfindliche Bevölkerungsgruppen und die Umwelt insgesamt besonders zu berücksichtigen sind. Im Gemeinschaftsrecht wurden geeignete Normen für die Luftqualität, den Schutz der menschlichen Gesundheit und insbesondere von sensiblen Personen sowie für nationale Emissionsobergrenzen festgelegt. Im Anschluss an ihre Mitteilung vom 4. Mai 2001, die das Programm „Saubere Luft für Europa“ (Clean Air For Europe — CAFE) festlegte, hat die Kommission am 21. September 2005 eine weitere Mitteilung mit dem Titel „Thematische Strategie zur Luftreinhaltung“ verabschiedet. Eine

⁽¹⁾ ABl. C 211 vom 19.8.2008, S. 12.

⁽²⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 16. Dezember 2008 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 8. Juni 2009.

⁽³⁾ ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

⁽⁴⁾ ABl. L 242 vom 10.9.2002, S. 1.

der Aussagen in dieser thematischen Strategie ist, dass zur Erreichung der Luftqualitätsziele der EU die Emissionen des Verkehrssektors (Luftverkehr, Seeverkehr und Landverkehr), der privaten Haushalte und des Energie-, Agrar- und Industriesektors weiter gesenkt werden müssen. Vor diesem Hintergrund sollte die Reduzierung der Kraftfahrzeugemissionen als Teil einer Gesamtstrategie angegangen werden. Die Euro-VI-Normen sind eine der Maßnahmen zur Verringerung der von Fahrzeugen im realen Betrieb ausgestoßenen Emissionen von Luftschadstoffen wie z. B. Partikeln oder von Ozonvorläuferstoffen wie Stickoxiden (NO_x) und Kohlenwasserstoffen.

- (5) Um die Ziele der EU für die Luftqualität zu erreichen, sind fortwährende Bemühungen zur Senkung von Kraftfahrzeugemissionen erforderlich. Deshalb sollte die Industrie klare Informationen über die künftigen Emissionsgrenzwerte und einen angemessenen Zeitrahmen für deren Erzielung und die notwendigen technischen Entwicklungen erhalten.
- (6) Zur Verbesserung der Luftqualität sowie zur Einhaltung der Luftverschmutzungsgrenzwerte und der nationalen Emissionsobergrenzen ist insbesondere eine Minderung der NO_x-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge erforderlich. Durch eine frühzeitige Festlegung von Grenzwerten für NO_x-Emissionen erhalten die Automobilhersteller eine langfristige, unionsweite Planungssicherheit.
- (7) Bei der Festlegung von Emissionsgrenzwerten muss berücksichtigt werden, wie sie sich auf die Wettbewerbsfähigkeit der Märkte und Hersteller auswirken, welche direkten und indirekten Kosten den Unternehmen durch sie entstehen und welchen Nutzen in Form von Innovationsanreizen, Verbesserung der Luftqualität, Senkung der Gesundheitskosten und Erhöhung der Lebenserwartung sie bringen.
- (8) Unbeschränkter Zugang zu den für die Fahrzeugreparatur notwendigen Informationen mittels eines standardisierten Formats zum Auffinden technischer Informationen und ein wirksamer Wettbewerb auf dem Markt für Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationsdienste sind für ein besseres Funktionieren des Binnenmarkts notwendig, insbesondere hinsichtlich des freien Warenverkehrs, der Niederlassungsfreiheit und der Dienstleistungsfreiheit. Ein großer Teil dieser Informationen betrifft Systeme für On-Board-Diagnose (OBD) und ihr Zusammenwirken mit anderen Fahrzeugsystemen. Es ist notwendig, technische Spezifikationen für die Bereitstellung von Informationen durch die Hersteller auf ihren Webseiten festzulegen sowie gezielte Maßnahmen zu ergreifen, um einen angemessenen Zugang für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) sicherzustellen.
- (9) Spätestens am 7. August 2013 sollte die Kommission das Funktionieren des Systems des unbeschränkten Zugangs zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen überprüfen, um zu beurteilen, ob es zweckmäßig wäre, sämtliche Vorschriften über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen in einem überarbeiteten Rechtsrahmen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen zusammenzufassen. Falls die Vorschriften über den Zugang zu solchen Informationen in dieser Form zusammengefasst werden, sollten die entsprechenden Bestimmungen der vorliegenden Verordnung aufgehoben werden, vorausgesetzt, die bestehenden Rechte auf Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformation bleiben gewahrt.
- (10) Die Kommission sollte die Entwicklung eines internationalen Normformats für den unbeschränkten und standardisierten Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen fördern, zum Beispiel im Rahmen der Arbeiten des Europäischen Komitees für Normung (CEN).
- (11) Es muss eine gemeinsame europäische Norm für das Format für Fahrzeug-OBd sowie Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen festgelegt werden. Bis zur Annahme dieser neuen Norm sollten Fahrzeug-OBd sowie Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen für schwere Nutzfahrzeuge in einer leicht zugänglichen Form und in einem Format, das einen nichtdiskriminierenden Zugang gewährleistet, vorgelegt werden. Die Informationen sollten auf den Webseiten der Hersteller oder, wenn dies aufgrund der Art der Informationen nicht möglich ist, in einem anderen geeigneten Format veröffentlicht werden.
- (12) Emissionen, die bisher nicht geregelt sind und die infolge eines verstärkten Einsatzes neuartiger Kraftstoffe, neuer Motorentechnik und neuer emissionsmindernder Einrichtungen Bedeutung erlangen können, sollte die Kommission im Auge behalten. Die Kommission sollte gegebenenfalls auch dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag zur Regelung dieser Emissionen vorlegen.
- (13) Es ist angezeigt, die Einführung mit alternativen Kraftstoffen betriebener Fahrzeuge zu fördern, weil ihr Ausstoß von NO_x und Rußpartikeln niedriger sein kann. Daher sollten Grenzwerte für Kohlenwasserstoffe, für Nichtmethan-Kohlenwasserstoffe und für Methan eingeführt werden.
- (14) Um für die Begrenzung der Emissionen von Kleinstpartikeln (PM 0,1 µm und kleiner) zu sorgen, sollte die Kommission die Befugnis erhalten, zusätzlich zum derzeit verfolgten Partikelmasseansatz auch einen Partikelzahlansatz zu verfolgen. Der Partikelzahlansatz sollte auf den Ergebnissen des Programms der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) zur Partikelmessung (PMP) basieren und mit den bestehenden anspruchsvollen Umweltschutzziele in Einklang stehen.
- (15) Um diese Umweltschutzziele zu erreichen, ist es zweckmäßig, darauf hinzuweisen, dass die Grenzwerte für die Partikelzahl den Bestleistungen, die zurzeit mithilfe der besten verfügbaren Technologie für Partikelfilter erzielt werden, wahrscheinlich entsprechen werden.

- (16) Die Kommission sollte weltweit harmonisierte Fahrzyklen für das Prüfverfahren übernehmen, auf dem die Verordnungen über die EG-Typgenehmigung in Bezug auf Emissionen aufbauen. Der Einsatz transportabler Emissionsmessenrichtungen zur Überprüfung der tatsächlich im Betrieb abgegebenen Emissionen und die Einführung von Verfahren zur Erfassung der Emissionen in Betriebszuständen, die im Prüfzyklus nicht vorkommen (Off-Cycle-Emissionen) sollten ebenfalls erwogen werden.
- (17) Die Nachrüstung von schweren Nutzfahrzeugen mit Dieselpartikelfiltern könnte zu einem erhöhten Ausstoß von Stickstoffdioxid (NO₂) führen. Im Rahmen der thematischen Strategie zur Luftreinhaltung sollte die Kommission daher einen Legislativvorschlag zur Harmonisierung der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über die Nachrüstung erarbeiten und sicherstellen, dass sie Umweltschutzaufgaben vorsehen.
- (18) Mit OBD-Systemen lassen sich die Emissionen eines Fahrzeugs im Betrieb überwachen. Weil diese Überwachung der realen Emissionen so wichtig ist, sollte die Kommission die Anforderungen an solche Systeme und die Schwellenwerte für Überwachungsfehler laufend überprüfen.
- (19) Um den Anteil dieses Sektors insgesamt am weltweiten Ausstoß von Treibhausgasen zu beobachten, sollte die Kommission die Messung des Kraftstoffverbrauchs und der Kohlendioxid (CO₂)-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen einführen.
- (20) Zur Ankurbelung des Markts für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge sollte die Kommission unbeschadet der Durchführung virtueller und realer Prüfungen untersuchen, ob eine Definition und ein Verfahren in Bezug auf den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen des gesamten Fahrzeugs und nicht nur des Motors ausgearbeitet werden können. Diese Definition und dieses Verfahren sollten gegebenenfalls auch alternative Antriebskonzepte (z. B. Hybridfahrzeuge) und die Wirkungen von Verbesserungen des Fahrzeugs in Bezug auf Faktoren wie die Aerodynamik, das Gewicht, die Zuladungskapazität und den Rollwiderstand abdecken. Wenn eine geeignete Darstellungs- und Vergleichsmethode gefunden werden kann, sollten die daraus abgeleiteten Daten zum Treibstoffverbrauch und zu den CO₂-Emissionen für verschiedene Fahrzeugtypen veröffentlicht werden.
- (21) Um die im realen Betrieb abgegebenen Emissionen einschließlich der Off-Cycle-Emissionen besser zu überwachen und die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge zu erleichtern, sollten ein Prüfverfahren und Leistungsanforderungen auf der Grundlage des Einsatzes transportabler Emissionsmessenrichtungen in einem angemessenen zeitlichen Rahmen angenommen werden.
- (22) Zur Erreichung der EU-Luftqualitätsziele sollte die Kommission harmonisierte Bestimmungen einführen, um zu gewährleisten, dass die Off-Cycle-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen und ihren Motoren in einem breiten Spektrum von Motorbetriebszuständen und Umgebungsbedingungen angemessen kontrolliert werden.
- (23) Das einwandfreie Arbeiten der Abgasnachbehandlungssysteme ist ganz besonders bei NO_x eine Grundvoraussetzung für die Einhaltung der festgelegten Emissionsgrenzwerte. In diesem Zusammenhang sollten Maßnahmen erlassen werden, die gewährleisten, dass Systeme, die mit einem Reagens arbeiten, ordnungsgemäß funktionieren.
- (24) Die Mitgliedstaaten sind in der Lage, durch finanzielle Anreize das Inverkehrbringen von Kraftfahrzeugen zu beschleunigen, die die auf Gemeinschaftsebene festgelegten Emissionsgrenzwerte einhalten. Diese Verordnung sollte nicht das Recht der Mitgliedstaaten berühren, die Emission von Schadstoffen als Methode für die Bemessung der auf Fahrzeuge erhobenen Steuern heranzuziehen.
- (25) Treffen die Mitgliedstaaten Maßnahmen zur Gewährleistung der Nachrüstung bestehender schwerer Nutzfahrzeuge, so sollten sich diese auf die Euro-VI-Normen stützen.
- (26) Die Mitgliedstaaten sollten Regeln für Sanktionen bei Verstößen gegen diese Verordnung festlegen und ihre Durchsetzung sicherstellen. Diese Sanktionen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.
- (27) Die Vorschriften der Richtlinie 80/1269/EWG des Rates vom 16. Dezember 1980 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Motorleistung von Kraftfahrzeugen⁽¹⁾ sollten in die vorliegende Verordnung sowie in die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge⁽²⁾ überführt werden. Daher sollte die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 entsprechend geändert werden und die Richtlinie 80/1269/EWG sollte aufgehoben werden.
- (28) Zwecks Vereinfachung des Gemeinschaftsrechts ist es angezeigt, die geltenden Rechtsvorschriften über Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge, die Richtlinie 2005/55/EG⁽³⁾ und die Richtlinie 2005/78/EG der Kommission⁽⁴⁾, durch eine Verordnung zu ersetzen. Als Rechtsinstrument wurde die Verordnung gewählt, weil so ausführliche technische Vorschriften erlassen werden können, die für Hersteller, Typgenehmigungsbehörden und technische Dienste unmittelbar verbindlich sind, und weil diese Vorschriften dann sehr viel schneller und leichter angepasst werden können. Deshalb sollten die Richtlinien 2005/55/EG und 2005/78/EG aufgehoben werden und die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sollte entsprechend geändert werden.

⁽¹⁾ ABl. L 375 vom 31.12.1980, S. 46.

⁽²⁾ ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.

⁽³⁾ Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Flüssiggas oder Erdgas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. L 275 vom 20.10.2005, S. 1).

⁽⁴⁾ Richtlinie 2005/78/EG der Kommission vom 14. November 2005 zur Durchführung der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Flüssiggas oder Erdgas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und zur Änderung ihrer Anhänge I, II, III, IV und VI (ABl. L 313 vom 29.11.2005, S. 1).

- (29) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ⁽¹⁾ erlassen werden.
- (30) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, in Anhang I Grenzwerte für die Partikelzahl einzuführen, gegebenenfalls den Wert des zulässigen NO₂-Anteils am NO_x-Grenzwert festzulegen, spezifische Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung sowie ein Partikelzahl-Messverfahren einzuführen und Maßnahmen im Hinblick auf Off-Cycle-Emissionen, den Einsatz transportabler Emissionsmeseinrichtungen, den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen und Prüfzyklen zur Emissionsmessung zu erlassen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch Ergänzung um neue nicht wesentliche Bestimmungen bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle des Artikels 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (31) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Verwirklichung des Binnenmarktes durch Einführung gemeinsamer technischer Vorschriften zur Begrenzung der Emissionen von Kraftfahrzeugen und die Gewährleistung des Zugangs zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen für unabhängige Marktteilnehmer auf derselben Basis wie für autorisierte Händler und Reparaturbetriebe, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

Diese Verordnung legt gemeinsame technische Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Motoren und Ersatzteilen hinsichtlich ihrer Emissionen fest.

Diese Verordnung enthält ferner Vorschriften für die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und Motoren mit den Anforderungen, für die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen, für Systeme für On-Board-Diagnose (OBD), für die Messung von Kraftstoffverbrauch, Kohlendioxid(CO₂)-Ausstoß sowie für den Zugang zu OBD-Informationen und zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen.

⁽¹⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

Artikel 2

Anwendungsbereich

Diese Verordnung gilt für Kraftfahrzeuge der Klassen M₁, M₂, N₁ und N₂ im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg sowie für alle Kraftfahrzeuge der Klassen M₃ und N₃ im Sinne des genannten Anhangs.

Diese Verordnung gilt unbeschadet des Artikels 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007.

Auf Antrag des Herstellers wird die gemäß dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen erteilte Typgenehmigung eines vervollständigten Fahrzeugs auf ein unvollständiges Fahrzeug desselben Typs mit einer Bezugsmasse von nicht mehr als 2 610 kg ausgeweitet. Die Typgenehmigungen werden ausgeweitet, wenn der Hersteller nachweisen kann, dass alle Aufbaukombinationen, die voraussichtlich auf das unvollständige Fahrzeug montiert werden, die Bezugsmasse des Fahrzeugs auf mehr als 2 610 kg erhöhen.

Auf Antrag des Herstellers wird die gemäß dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen erteilte Typgenehmigung eines Fahrzeugs auf dessen Modelle und Versionen mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 380 kg ausgeweitet, sofern diese auch die Anforderungen in Bezug auf die Messung von Treibhausgasemissionen und Treibstoffverbrauch gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihren Durchführungsmaßnahmen erfüllen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Begriff

1. „Motor“ die Antriebsquelle eines Fahrzeugs, für die als selbständige technische Einheit im Sinne von Artikel 3 Nummer 25 der Richtlinie 2007/46/EG eine Typgenehmigung erteilt werden kann;
2. „gasförmige Schadstoffe“ Auspuffemissionen von Kohlenmonoxid, NO_x, ausgedrückt als NO₂-Äquivalent, und Kohlenwasserstoffen;
3. „partikelförmige Schadstoffe“ Abgasbestandteile, die bei einer Temperatur von höchstens 325 K (52 °C) mit den in dem Verfahren zur Ermittlung der durchschnittlichen Auspuffemissionen beschriebenen Filtern aus dem verdünnten Abgas abgeschieden werden;
4. „Auspuffemissionen“ die Emissionen gasförmiger und partikelförmiger Schadstoffe;
5. „Kurbelgehäuse“ die Räume, die im Motor oder außerhalb des Motors vorhanden sind und die mit dem Ölsumpf durch innere oder äußere Leitungen verbunden sind, durch die Gase und Dämpfe austreten können;

6. „emissionsmindernde Einrichtung“ die Teile eines Fahrzeugs, die die Auspuffemissionen eines Fahrzeugs regeln und/oder begrenzen;
7. „System für On-Board-Diagnose (OBD)“ ein System in einem Fahrzeug oder angeschlossen an einen Motor, das in der Lage ist, Funktionsstörungen festzustellen und diese gegebenenfalls durch ein Warnsystem anzuzeigen, mithilfe rechnergespeicherter Informationen den wahrscheinlichen Ort von Funktionsstörungen anzuzeigen sowie diese Informationen nach außen zu übermitteln;
8. „Umgehungsstrategie“ eine Strategie der Emissionsregelung, die unter bestimmten, entweder während des normalen Fahrzeugbetriebs oder außerhalb der Prüfverfahren für die Typgenehmigung auftretenden Motorbetriebsbedingungen oder Umgebungsbedingungen die Wirksamkeit der Emissionsbegrenzung herabsetzt;
9. „emissionsmindernde Einrichtung für die Erstausrüstung“ eine emissionsmindernde Einrichtung oder eine Kombination von solchen Einrichtungen, die in die Typgenehmigung des betreffenden Fahrzeugs einbezogen ist;
10. „emissionsmindernde Einrichtung für den Austausch“ eine emissionsmindernde Einrichtung oder eine Kombination von solchen Einrichtungen, die dazu bestimmt ist, eine emissionsmindernde Einrichtung für die Erstausrüstung zu ersetzen, und die als selbständige technische Einheit im Sinne von Artikel 3 Nummer 25 der Richtlinie 2007/46/EG typgenehmigt werden kann;
11. „Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen“ sämtliche für Diagnose, Instandhaltung, Inspektion, regelmäßige Überwachung, Reparatur, Neuprogrammierung oder Neuinitialisierung des Fahrzeugs sowie für Ferndiagnoseleistungen in Bezug auf das Fahrzeug erforderlichen Informationen, die die Hersteller ihren autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben zur Verfügung stellen, einschließlich aller nachfolgenden Ergänzungen und Aktualisierungen dieser Informationen. Dazu gehören auch sämtliche Informationen, die für den Einbau von Teilen oder Ausrüstung in ein Fahrzeug erforderlich sind;
12. „Hersteller“ die Person oder Stelle, die gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des Typgenehmigungs- oder Autorisierungsverfahrens sowie für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich ist. Die Person oder Stelle muss nicht notwendigerweise an allen Stufen der Herstellung des Fahrzeugs, des Systems, des Bauteils oder der selbständigen technischen Einheit, das bzw. die Gegenstand des Genehmigungsverfahrens ist, unmittelbar beteiligt sein;
13. „unabhängiger Marktteilnehmer“ Unternehmen, die keine autorisierten Händler oder Reparaturbetriebe sind und die direkt oder indirekt an der Wartung und Reparatur von Kraftfahrzeugen beteiligt sind, insbesondere Reparaturbetriebe, Hersteller oder Händler von Werkstattausrüstung, Werkzeugen oder Ersatzteilen, Herausgeber von technischen Informationen, Automobilclubs, Pannenhilfsdienste, Anbieter von Inspektions- und Prüfdienstleistungen sowie Einrichtungen der Aus- und Weiterbildung von Mechanikern,

Herstellern und Reparaturkräften für Ausrüstungen von Fahrzeugen, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden;

14. „mit alternativem Kraftstoff betriebenes Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das so ausgelegt ist, dass es mit mindestens einem Kraftstofftyp betrieben werden kann, der entweder bei atmosphärischer Temperatur und atmosphärischem Druck gasförmig ist oder im Wesentlichen nicht aus Mineralöl gewonnen wird;
15. „Bezugsmasse“ die Masse des fahrbereiten Fahrzeugs abzüglich der Pauschalmasse des Fahrers von 75 kg und zuzüglich einer Pauschalmasse von 100 kg;
16. „Manipulation“ die Deaktivierung, Anpassung oder Änderung der emissionsmindernden Einrichtungen oder des Antriebssystems des Fahrzeugs, einschließlich Software oder anderer Steuerungselemente dieser Systeme, so dass sich die Emissionsleistung des Fahrzeugs beabsichtigt oder unbeabsichtigt verschlechtert.

Die Kommission kann die Begriffsbestimmung in Absatz 1 Nummer 7 anpassen, um dem technischen Fortschritt bei den OBD-Systemen Rechnung zu tragen. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der vorliegenden Verordnung wird gemäß dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Artikel 4

Pflichten der Hersteller

(1) Die Hersteller weisen nach, dass alle von ihnen verkauften, zugelassenen oder in der Gemeinschaft in Betrieb genommenen Neufahrzeuge, alle von ihnen verkauften oder in der Gemeinschaft in Betrieb genommenen neuen Motoren und alle von ihnen in der Gemeinschaft verkauften oder in Betrieb genommenen neuen emissionsmindernden Einrichtungen für den Austausch, die gemäß den Artikeln 8 und 9 typgenehmigungspflichtig sind, gemäß dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen typgenehmigt sind.

(2) Die Hersteller tragen dafür Sorge, dass die Typgenehmigungsverfahren zur Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion, der Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen und der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge beachtet werden.

Durch die technischen Maßnahmen der Hersteller wird außerdem sichergestellt, dass die Auspuffemissionen während der gesamten normalen Lebensdauer eines Fahrzeuges bei normalen Nutzungsbedingungen entsprechend dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen wirkungsvoll begrenzt werden.

Zu diesem Zweck werden für die zwecks Typgenehmigung durchzuführenden Prüfungen der Dauerhaltbarkeit von emissionsmindernden Einrichtungen und für die Prüfung der Übereinstimmung von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen oder Motoren folgende Laufleistungen und Zeitintervalle festgelegt:

- a) 160 000 km oder fünf Jahre, je nachdem, was zuerst eintritt, bei in Fahrzeugen der Klassen M₁, N₁ und M₂ eingebauten Motoren;

- b) 300 000 km oder sechs Jahre, je nachdem, was zuerst eintritt, bei in Fahrzeugen der Klassen N₂ und N₃ mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von bis zu 16 Tonnen sowie M₃ Klasse I, Klasse II und Klasse A sowie Klasse B mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von bis zu 7,5 Tonnen eingebauten Motoren;
- c) 700 000 km oder sieben Jahre, je nachdem, was zuerst eintritt, bei in Fahrzeugen der Klassen N₃ mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von über 16 Tonnen und M₃ Klasse III und Klasse B mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von über 7,5 Tonnen eingebauten Motoren.

(3) Die Kommission legt die genauen Verfahren und Anforderungen zur Durchführung der Absätze 1 und 2 fest. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der vorliegenden Verordnung durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Artikel 5

Anforderungen und Prüfungen

- (1) Die Hersteller gewährleisten die Einhaltung der in Anhang I aufgeführten Emissionsgrenzwerte.
- (2) Die Hersteller rüsten ihre Motoren und Fahrzeuge so aus, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass die Motoren oder Fahrzeuge unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entsprechen.
- (3) Die Verwendung von Umgehungsstrategien, die die Wirksamkeit von emissionsmindernden Einrichtungen herabsetzen, ist unzulässig.
- (4) Die Kommission trifft Durchführungsmaßnahmen zu diesem Artikel; diese Durchführungsmaßnahmen betreffen unter anderem:
- a) die Auspuffemissionen, einschließlich der Prüfzyklen, des Einsatzes transportabler Emissionsmessenrichtungen zur Überprüfung der im Betrieb tatsächlich abgegebenen Emissionen, der Überprüfung und Begrenzung der Off-Cycle-Emissionen, der Festlegung von Grenzwerten für Partikelzahlen unter Wahrung der bestehenden strengen Umweltschutzanforderungen und der Emissionen im Leerlauf;
- b) die Kurbelgehäuseemissionen;
- c) die OBD-Systeme und die Leistung emissionsmindernder Einrichtungen im Betrieb;
- d) die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen, emissionsmindernde Einrichtungen für den Austausch, die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Motoren und Fahr-

- zeuge, die Übereinstimmung der Produktion und die Straßenverkehrstüchtigkeit;
- e) die Kohlendioxidemissionen und den Kraftstoffverbrauch;
- f) die Ausweitung von Typgenehmigungen;
- g) die Prüfgeräte;
- h) die Bezugskraftstoffe wie Ottokraftstoff, Dieseldieselkraftstoff, gasförmige Kraftstoffe und Biokraftstoffe wie Bioethanol, Biodiesel und Biogas;
- i) die Messung der Motorleistung;
- j) das ordnungsgemäße Arbeiten und Regenerieren der emissionsmindernden Einrichtungen;
- k) besondere Bestimmungen, die sicherstellen, dass die Einrichtungen zur Begrenzung der NO_x-Emissionen ordnungsgemäß arbeiten; durch derartige Bestimmungen wird dafür gesorgt, dass Fahrzeuge nicht betrieben werden können, wenn die Einrichtungen zur Begrenzung der NO_x-Emissionen beispielsweise aufgrund des Fehlens eines benötigten Reagens, einer nicht ordnungsgemäßen Abgasrückführung (AGR) oder der Deaktivierung der AGR unwirksam sind.

Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der vorliegenden Verordnung auch durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Artikel 6

Zugang zu Informationen

- (1) Die Hersteller gewähren unabhängigen Marktteilnehmern uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu Fahrzeug-OBD-Informationen, Diagnose- und anderen Geräten und Instrumenten einschließlich einschlägiger Software und zu Fahrzeurreparatur- und -wartungsinformationen.

Die Hersteller stellen eine standardisierte, zuverlässige und ortsungebundene Struktur zur Verfügung, die es unabhängigen Reparaturbetrieben ermöglicht, Arbeiten durchzuführen, bei denen auf das Sicherheitssystem des Fahrzeugs zugegriffen werden muss.

Bei der Mehrstufen-Typgenehmigung ist der für die jeweilige Typgenehmigung verantwortliche Hersteller auch für die Übermittlung der Reparaturinformationen betreffend die jeweilige Stufe sowohl an den Endhersteller als auch an unabhängige Marktteilnehmer verantwortlich. Der Endhersteller ist für die Übermittlung von Informationen über das gesamte Fahrzeug an unabhängige Marktteilnehmer verantwortlich.

Die Artikel 6 und 7 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 finden sinngemäß Anwendung.

Bis zur Annahme der maßgeblichen Norm, beispielsweise im Rahmen der Arbeiten des Europäischen Komitees für Normung (CEN), werden Fahrzeug-OBd sowie Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen in einer leicht zugänglichen und nicht-diskriminierenden Form vorgelegt.

Diese Informationen werden auf den Webseiten der Hersteller oder, wenn dies aufgrund der Art der Informationen nicht möglich ist, in einem anderen geeigneten Format veröffentlicht.

(2) Zur Durchführung von Absatz 1 werden die geeigneten technischen Spezifikationen für die Bereitstellung von Fahrzeug-OBd und Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen von der Kommission festgelegt und aktualisiert. Die Kommission trägt der aktuellen Informationstechnologie, vorherschaubaren Entwicklungen der Kraftfahrzeugtechnologie, den geltenden ISO-Normen sowie einer eventuellen weltweiten ISO-Norm Rechnung.

Die Kommission kann weitere Maßnahmen treffen, die für die Durchführung von Absatz 1 erforderlich sind.

Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der vorliegenden Verordnung auch durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Artikel 7

Auflagen für Systeme, die mit einem sich verbrauchenden Reagens arbeiten

(1) Hersteller, Reparaturbetriebe und Fahrzeugbetreiber dürfen Systeme, die mit einem sich verbrauchenden Reagens arbeiten, nicht manipulieren.

(2) Die Fahrzeugbetreiber stellen sicher, dass Fahrzeuge nicht ohne das sich verbrauchende Reagens gefahren werden.

Artikel 8

Zeitplan für die Anwendung der Typgenehmigungsvorschriften für Fahrzeuge und Motoren

(1) Ab dem 31. Dezember 2012 versagen die nationalen Behörden aus Gründen, die die Emissionen betreffen, die EG-Typgenehmigung oder die nationale Typgenehmigung für neue Fahrzeug- oder Motorentypen, die dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen.

Technische Bescheinigungen für Typgenehmigungszwecke, die den Emissionsschutzstufen vor Euro VI entsprechen, können für Fahrzeuge und Motoren ausgestellt werden, die für die Ausfuhr in Drittländer bestimmt sind, sofern aus diesen Bescheinigungen eindeutig hervorgeht, dass die betreffenden Fahrzeuge und Motoren nicht in der Gemeinschaft in Verkehr gebracht werden dürfen.

(2) Ab dem 31. Dezember 2013 betrachten die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für neue Fahrzeu-

ge, die dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen, als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 26 der Richtlinie 2007/46/EG und verweigern aus Gründen, die die Emissionen betreffen, ihre Zulassung und untersagen ihren Verkauf und ihre Inbetriebnahme.

Ab dem gleichen Datum untersagen die nationalen Behörden den Verkauf und den Betrieb von neuen Motoren, die dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen; ausgenommen sind Ersatzmotoren für bereits in Betrieb befindliche Fahrzeuge.

(3) Unbeschadet der Absätze 1 und 2 dieses Artikels und vorbehaltlich des Inkrafttretens der Durchführungsmaßnahmen nach Artikel 4 Absatz 3, Artikel 5 Absatz 4 und Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 1 dürfen die nationalen Behörden aus Gründen, die die Emissionen von Fahrzeugen betreffen, weder eine vom Hersteller beantragte EG-Typgenehmigung oder nationale Typgenehmigung für einen neuen Fahrzeug- bzw. Motortyp versagen noch die Zulassung eines neuen Fahrzeugs verweigern oder den Verkauf oder die Inbetriebnahme eines neuen Fahrzeugs bzw. den Verkauf oder den Einsatz eines neuen Motors untersagen, wenn das betreffende Fahrzeug bzw. der betreffende Motor dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entspricht.

Artikel 9

Verpflichtungen der Mitgliedstaaten betreffend die Typgenehmigung von Ersatzteilen

Der Verkauf und der Einbau neuer emissionsmindernder Einrichtungen für den Austausch, die zum Einbau in nach dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen genehmigte Fahrzeuge bestimmt sind, sind verboten, wenn sie nicht einem nach dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen genehmigten Typ entsprechen.

Artikel 10

Finanzielle Anreize

(1) Vorbehaltlich des Inkrafttretens der Durchführungsmaßnahmen dieser Verordnung können die Mitgliedstaaten finanzielle Anreize für in Serie hergestellte Fahrzeuge vorsehen, die dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entsprechen.

Diese Anreize gelten für alle in dem betreffenden Mitgliedstaat zum Verkauf angebotenen Neufahrzeuge, die dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entsprechen. Sie laufen jedoch spätestens am 31. Dezember 2013 aus.

(2) Vorbehaltlich des Inkrafttretens der Durchführungsmaßnahmen dieser Verordnung können die Mitgliedstaaten finanzielle Anreize für die Nachrüstung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge zur Erreichung der Emissionsnormen des Anhangs I und für die Verschrottung von Fahrzeugen, die dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen nicht entsprechen, vorsehen.

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

(4) Die Kommission wird über Pläne zur Einführung oder Änderung der in den Absätzen 1 und 2 genannten finanziellen Anreize unterrichtet.

Artikel 11

Sanktionen

(1) Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften über Sanktionen für Verstöße gegen diese Verordnung und ihre Durchführungsmaßnahmen fest und treffen alle zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis zum 7. Februar 2011 die entsprechenden Vorschriften mit und melden ihr umgehend etwaige spätere Änderungen dieser Vorschriften.

(2) Zu den mit Sanktionen belegten Verstößen der Hersteller gehören folgende:

- a) Abgabe falscher Erklärungen während der Genehmigungsverfahren oder der Verfahren, die zu einem Rückruf führen;
- b) Verfälschung der Ergebnisse von Prüfungen für die Typgenehmigung oder zur Kontrolle der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge;
- c) Zurückhalten von Daten oder technischen Spezifikationen, die zu einem Rückruf oder zum Entzug der Typgenehmigung führen können;
- d) Verwendung von Umgehungsstrategien;
- e) Verweigerung des Zugangs zu Informationen.

Zu den mit Sanktionen belegten Verstößen von Herstellern, Reparaturbetrieben und Fahrzeugbetreibern gehört auch die Manipulation von Systemen zur Verringerung der NO_x-Emissionen. Dies umfasst beispielsweise auch die Manipulation von Systemen, die mit einem sich verbrauchenden Reagens arbeiten. Zu den mit Sanktionen belegten Verstößen von Fahrzeugbetreibern gehört auch der Betrieb eines Fahrzeugs ohne ein sich verbrauchendes Reagens.

Artikel 12

Neuformulierung der Spezifikationen

(1) Nach Abschluss der relevanten Teile des Partikelmessprogramms der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE), das unter der Regie des Weltforums zur Har-

monisierung fahrzeugtechnischer Vorschriften durchgeführt wird, trifft die Kommission folgende Maßnahmen, ohne jedoch das Umweltschutzniveau innerhalb der Gemeinschaft zu senken:

- a) Einführung von Grenzwerten für die Partikelzahl als zusätzliche Maßnahme zur Kontrolle des Partikelausstoßes, die unter Berücksichtigung der zu diesem Zeitpunkt eingesetzten Technologien zur Einhaltung der Grenzwerte für die Partikelmasse festgesetzt werden;
- b) Erlass eines Messverfahrens für die Partikelzahl.

Ferner legt die Kommission erforderlichenfalls zusätzlich zu dem Grenzwert für die gesamten NO_x-Emissionen einen Grenzwert für NO₂-Emissionen fest, ohne jedoch das Umweltschutzniveau innerhalb der Gemeinschaft zu senken. Der Grenzwert für NO₂-Emissionen wird unter Berücksichtigung der Leistung der zum Zeitpunkt der Festlegung verfügbaren Technologien festgesetzt.

Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der vorliegenden Verordnung auch durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(2) Die Kommission legt Korrelationsfaktoren zwischen dem europäischen instationären (ETC) bzw. stationären Fahrzyklus (ESC) gemäß der Richtlinie 2005/55/EG und dem weltweit harmonisierten instationären (WHTC) bzw. stationären Fahrzyklus (WHSC) fest und passt dazu die Grenzwerte entsprechend an. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der vorliegenden Verordnung auch durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(3) Die Kommission überprüft die Verfahren, Prüfungen und Anforderungen nach Artikel 5 Absatz 4 sowie die für die Emissionsmessung verwendeten Fahrzyklen.

Erweist sich bei der Überprüfung, dass diese Verfahren, Prüfungen, Anforderungen und Fahrzyklen nicht mehr geeignet sind oder den tatsächlichen Gegebenheiten nicht mehr entsprechen, so werden sie so angepasst, dass sie den in der Betriebspraxis tatsächlich entstehenden Emissionen entsprechen. Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der vorliegenden Verordnung auch durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(4) Die Kommission beobachtet die in Artikel 3 Nummer 2 genannten Schadstoffe. Kommt sie zu dem Schluss, dass es angebracht ist, die Emissionen weiterer Schadstoffe zu regeln, so legt sie dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag zur Änderung der vorliegenden Verordnung vor.

*Artikel 13***Ausschussverfahren**

(1) Die Kommission wird vom in Artikel 40 Absatz 1 der Richtlinie 2007/46/EG festgelegten Technischen Ausschuss — Kraftfahrzeuge (TCMV) unterstützt

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

*Artikel 14***Durchführung**

Die Kommission nimmt die in Artikel 4 Absatz 3, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 6 Absatz 2 und Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Durchführungsmaßnahmen spätestens bis zum 1. April 2010 an.

*Artikel 15***Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007**

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

1. Artikel 5 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

- i) Nach Buchstabe h wird das Wort „und“ gestrichen.
- ii) Folgender Buchstabe j wird angefügt:
„j) Messung der Motorleistung.“

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

Geschehen zu Brüssel am 18. Juni 2009.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

H.-G. PÖTTERING

2. Artikel 14 Absatz 6 wird gestrichen.

*Artikel 16***Änderung der Richtlinie 2007/46/EG**

Die Anhänge IV, VI und XI der Richtlinie 2007/46/EG werden gemäß Anhang II der vorliegenden Verordnung geändert.

*Artikel 17***Aufhebung**

(1) Die Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG sowie 2005/78/EG werden mit Wirkung vom 31. Dezember 2013 aufgehoben.

(2) Bezugnahmen auf die aufgehobenen Richtlinien gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung.

*Artikel 18***Inkrafttreten**

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

Sie gilt ab dem 7. August 2009. Artikel 8 Absatz 3 und Artikel 10 gelten ab dem 7. August 2009 und Anhang II Nummer 1 Buchstabe a Ziffer i, Buchstabe b Ziffer i, Nummer 2 Buchstabe a, Nummer 3 Buchstabe a Ziffer i, Buchstabe b Ziffer i, Buchstabe c Ziffer i, Buchstabe d Ziffer i und Buchstabe e Ziffer i gelten ab dem 31. Dezember 2013.

Im Namen des Rates

Der Präsident

Š. FÜLE

ANHANG I

Euro-VI-Emissionsgrenzwerte

	Grenzwerte							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Partikelmasse (mg/kWh)	Partikel- zahl ⁽²⁾ (#/kWh)
ESC (CI)	1 500	130			400	10	10	
ETC (CI)	4 000	160			400	10	10	
ETC (PI)	4 000		160	500	400	10	10	
WHSC ⁽³⁾								
WHTC ⁽³⁾								

Hinweise:

PI = Fremdzündungsmotor,

CI = Selbstzündungsmotor.

⁽¹⁾ Der Wert des zulässigen NO₂-Anteils am NO_x-Grenzwert kann zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt werden.

⁽²⁾ Ein Wert wird zu einem späteren Zeitpunkt, aber spätestens bis zum 1. April 2010 festgelegt.

⁽³⁾ Die Grenzwerte für den weltweit harmonisierten stationären (WHSC) und instationären Fahrzyklus (WHTC), die die Grenzwerte für die geltenden Fahrzyklen (ESC und ETC) ersetzen, werden zu einem späteren Zeitpunkt, aber spätestens bis zum 1. April 2010 eingeführt, wenn Korrelationsfaktoren zu den geltenden Fahrzyklen (ESC und ETC) festgelegt worden sind.

ANHANG II

Änderung der Richtlinie 2007/46/EG

Die Richtlinie 2007/46/EG wird wie folgt geändert:

1. Anhang IV Teil I wird wie folgt geändert:

a) Die Tabelle wird wie folgt geändert:

i) Die Nummern 40 und 41 werden gestrichen.

ii) Folgende Nummer wird eingefügt:

Genehmigungsgegenstand	Nummer des Rechtsakts	Fundstelle im Amtsblatt	Anzuwenden auf Fahrzeugklasse												
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄			
„41a Emissionen (Euro VI) schwerer Nutzfahrzeuge/Zugang zu Informationen	Verordnung (EG) Nr. 595/2009	Abl. L 188, 18.7.2009, S. 1	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X ¹²	X ¹²						

iii) Folgende Fußnote wird angefügt:

„⁽¹²⁾ Bei Fahrzeugen mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg, die (auf Antrag des Herstellers und falls ihre Bezugsmasse nicht mehr als 2 840 kg beträgt) nicht nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 typgenehmigt sind.“;

b) Die Tabelle der Anlage wird wie folgt geändert:

i) Die Nummern 40 und 41 werden gestrichen.

ii) Folgende Nummer wird eingefügt:

	Genehmigungsgegenstand	Nummer des Rechtsakts	Fundstelle im Amtsblatt	M ₁
„41a	Emissionen (Euro VI) schwerer Nutzfahrzeuge (mit Ausnahme sämtlicher Anforderungen bezüglich des On-Board-Diagnosesystems (OBD) und des Zugangs zu Informationen)/Zugang zu Informationen	Verordnung (EG) Nr. 595/2009	Abl. L 188, 18.7.2009, S. 1	A ¹²

2. Die Tabelle in der Anlage zu Anhang VI wird wie folgt geändert:

a) Die Nummern 40 und 41 werden gestrichen.

b) Folgende Nummer wird eingefügt:

Genehmigungsgegenstand	Nummer des Rechtsakts	Geändert durch	Gültig für die Varianten
„41a Emissionen (Euro VI) schwerer Nutzfahrzeuge/Zugang zu Informationen	Verordnung (EG) Nr. 595/2009“		

3. Anhang XI wird wie folgt geändert:

a) Die Tabelle in Anlage 1 wird wie folgt geändert:

i) Die Nummern 40 und 41 werden gestrichen.

ii) Folgende Nummer wird eingefügt:

Nr.	Genehmigungsgegenstand	Nummer des Rechtsakts	$M_1 \leq 2\,500$ (l) kg	$M_1 > 2\,500$ (l) kg	M_2	M_3
„41a	Emissionen (Euro VI) schwerer Nutzfahrzeuge/Zugang zu Informationen	Verordnung (EG) Nr. 595/2009	G + H	G + H	G + H	G + H ^a

b) Die Tabelle in Anlage 2 wird wie folgt geändert:

i) Die Nummern 40 und 41 werden gestrichen.

ii) Folgende Nummer wird eingefügt:

Nr.	Genehmigungsgegenstand	Nummer des Rechtsakts	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„41a	Emissionen (Euro VI) schwerer Nutzfahrzeuge/Zugang zu Informationen	Verordnung (EG) Nr. 595/2009	X	X	X	X	X	X ^a				

c) Die Tabelle in Anlage 3 wird wie folgt geändert:

i) Die Nummern 40 und 41 werden gestrichen.

ii) Folgende Nummer wird eingefügt:

Nr.	Genehmigungsgegenstand	Nummer des Rechtsakts	M_1
„41a	Emissionen (Euro VI) schwerer Nutzfahrzeuge/Zugang zu Informationen	Verordnung (EG) Nr. 595/2009	X ^a

d) Die Tabelle in Anlage 4 wird wie folgt geändert:

i) Die Nummern 40 und 41 werden gestrichen.

ii) Folgende Nummer wird eingefügt:

Nr.	Genehmigungsgegenstand	Nummer des Rechtsakts	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„41a	Emissionen (Euro VI) schwerer Nutzfahrzeuge/Zugang zu Informationen	Verordnung (EG) Nr. 595/2009	H	H	H	H	H ^a				

e) Die Tabelle in Anlage 5 wird wie folgt geändert:

i) Die Nummern 40 und 41 werden gestrichen.

ii) Folgende Nummer wird eingefügt:

Nr.	Genehmigungsgegenstand	Nummer des Rechtsakts	Mobilkrane der Klasse N ₃
„41a	Emissionen (Euro VI) schwerer Nutzfahrzeuge/Zugang zu Informationen	Verordnung (EG) Nr. 595/2009	V“