

Dieser Text dient lediglich zu Informationszwecken und hat keine Rechtswirkung. Die EU-Organe übernehmen keine Haftung für seinen Inhalt. Verbindliche Fassungen der betreffenden Rechtsakte einschließlich ihrer Präambeln sind nur die im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten und auf EUR-Lex verfügbaren Texte. Diese amtlichen Texte sind über die Links in diesem Dokument unmittelbar zugänglich

► **B** 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)

(ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
► <u>M1</u>	Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission vom 25. Mai 2011	L 167	1	25.6.2011
► <u>M2</u>	Verordnung (EU) Nr. 133/2014 der Kommission vom 31. Januar 2014	L 47	1	18.2.2014
► <u>M3</u>	Verordnung (EU) 2019/1242 des europäischen parlaments und des rates vom 20. Juni 2019	L 198	202	25.7.2019

Berichtigt durch:

- **C1** Berichtigung, ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 52 (595/2009)



**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)

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.

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. ► **M3** Für die Zwecke der Artikel 5a, 5b und 5c gilt sie außerdem für Fahrzeuge der Klassen O₃ und O₄. ◀

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

▼ B

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;

▼B

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.

▼ B

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;

▼B

- d) die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen, emissionsmindernde Einrichtungen für den Austausch, die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Motoren und Fahrzeuge, 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.

▼M3*Artikel 5a*

Besondere Anforderungen an Hersteller hinsichtlich der Umweltleistung von Fahrzeugen der Klassen M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ und O₄

(1) Die Hersteller sorgen dafür, dass neue Fahrzeuge der Klassen O₃ und O₄, die verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, folgende Anforderungen erfüllen:

- a) Der Einfluss dieser Fahrzeuge auf die CO₂-Emissionen, den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch und die Reichweite für emissionsfreie Fahrten von Kraftfahrzeugen wird nach der in Artikel 5c Buchstabe a genannten Methode bestimmt;
- b) sie sind mit im Fahrzeug eingebauten Einrichtungen für die Überwachung und Aufzeichnung der Nutzlast entsprechend den Anforderungen gemäß Artikel 5c Buchstabe b ausgestattet.

(2) Die Hersteller stellen sicher, dass neue Fahrzeuge der Klassen M₂, M₃, N₂ und N₃, die verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen werden, mit im Fahrzeug eingebauten Einrichtungen ausgerüstet sind, die die Überwachung und Aufzeichnung von Kraftstoff- und/oder Energieverbrauch, Nutzlast und Kilometerstand entsprechend den Anforderungen gemäß Artikel 5c Buchstabe b ermöglichen.

Sie stellen auch sicher, dass die Reichweite für emissionsfreie Fahrten und der Stromverbrauch dieser Fahrzeuge nach der in Artikel 5c Buchstabe c genannten Methode bestimmt werden.

▼ **M3***Artikel 5b***Besondere Anforderungen an die Mitgliedstaaten hinsichtlich der Umweltleistung von Fahrzeugen der Klassen M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ und O₄**

(1) Die nationalen Behörden verweigern im Einklang mit den in Artikel 5c genannten Durchführungsmaßnahmen die EG-Typgenehmigung oder die nationale Typgenehmigung für neue Fahrzeugtypen der Klassen M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ und O₄, die die Anforderungen dieser Durchführungsmaßnahmen nicht erfüllen.

(2) Die nationalen Behörden untersagen im Einklang mit den in Artikel 5c genannten Durchführungsmaßnahmen den Verkauf, die Zulassung oder die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge der Klassen M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ und O₄, die die Anforderungen dieser Durchführungsmaßnahmen nicht erfüllen.

*Artikel 5c***Maßnahmen zur Bestimmung bestimmter Aspekte der Umweltleistung von Fahrzeugen der Klassen M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ und O₄**

Die Kommission erlässt bis zum 31. Dezember 2021 im Wege von Durchführungsrechtsakten die folgenden Maßnahmen:

- a) eine Methode zur Bewertung der Leistung von Fahrzeugen der Klassen O₃ und O₄ hinsichtlich ihres Einflusses auf die CO₂-Emissionen, den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch und die Reichweite für emissionsfreie Fahrten von Kraftfahrzeugen;
- b) technische Anforderungen für in Fahrzeuge eingebaute Einrichtungen für die Überwachung und Aufzeichnung des Kraftstoff- und/oder Energieverbrauchs sowie der Kilometerleistung von Kraftfahrzeugen der Klassen M₂, M₃, N₂ und N₃ sowie für die Bestimmung und Aufzeichnung der Nutzlast oder des Gesamtgewichts der Fahrzeuge, die den Merkmalen gemäß Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstaben a, b, c oder d der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾ entsprechen, und für ihre Kombinationen mit Fahrzeugen der Klassen O₃ und O₄, einschließlich der Übermittlung von Daten zwischen Fahrzeugen innerhalb einer Kombination, soweit erforderlich;
- c) eine Methode zur Ermittlung der Reichweite für emissionsfreie Fahrten und des Stromverbrauchs neuer Fahrzeuge der Klassen M₂, M₃, N₂ und N₃.

Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 13a erlassen.

▼ **B***Artikel 6***Zugang zu Informationen**

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

⁽¹⁾ Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202).

▼B

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 nichtdiskriminierenden 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, vorhersehbaren 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 Motortypen, 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 Fahrzeuge, 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.

▼B

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 Harmonisierung 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 Partikelaustritts, 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 NO_2 -Emissionen fest, ohne jedoch das Umweltschutzniveau innerhalb der Gemeinschaft zu senken. Der Grenzwert für NO_2 -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.

▼B*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.

▼M3*Artikel 13a***Ausschussverfahren**

- (1) Die Kommission wird von dem Technischen Ausschuss — Kraftfahrzeuge unterstützt, der mit der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾ eingesetzt wurde. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (3) Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht, und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

▼B*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.“
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.

⁽¹⁾ 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 selbständigen 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).

▼B

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.

► **C1** Sie gilt ab dem 31. Dezember 2012. ◀ 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.

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

▼ M2

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)	Partikel- masse (mg/kWh)	Partikelzahl (#/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	$8,0 \times 10^{11}$
WHTC (CI)	4 000	160			460	10	10	$6,0 \times 10^{11}$
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	⁽²⁾ $6,0 \times 10^{11}$

Anmerkung:

PI = Fremdzündung

CI = Selbstzündung

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

⁽²⁾ Die Grenzwerte gelten ab den Daten, die in Reihe B von Tabelle 1 der Anlage 9 zu Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 genannt 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 ¹²		

▼B

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	$M_1 \leq 2\,500$ (1) kg	$M_1 > 2\,500$ (1) 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 ⁴

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 ⁴				

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 ⁴

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 ⁴				

▼B

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 ⁴⁴