



Brüssel, den 23. September 2020
(OR. en)

10820/20

**Interinstitutionelles Dossier:
2019/0101(COD)**

**CODEC 810
MI 332
ENV 515
ENT 105
PE 58**

INFORMATORISCHER VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 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 – Ergebnis der Beratungen des Europäischen Parlaments (Brüssel, 14. bis 17. September 2020)

I. EINLEITUNG

Die Berichterstatterin, Esther de Lange (EVP, NL), hat im Namen des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit einen Bericht mit 24 Änderungsanträgen (Änderungsanträge 1-24) zu dem Verordnungsvorschlag vorgelegt.

Zudem wurden von der EKR-Fraktion 5 Änderungsanträge (Änderungsanträge 25-29) und von mehreren MdEP der EVP-Fraktion 6 Änderungsanträge (Änderungsanträge 30-35) eingereicht.

II. ABSTIMMUNG

Bei seiner Abstimmung im Plenum am 15. September 2020 hat das Parlament 24 Änderungsanträge (1-24) zu dem Verordnungsvorschlag angenommen. Es wurden keine weiteren Änderungsanträge angenommen. Die angenommenen Änderungsanträge sind in der Anlage wiedergegeben.

Nach der Abstimmung am 16. September 2020 wurde der Vorschlag gemäß Artikel 59 Absatz 4 der Geschäftsordnung des Europäischen Parlaments an den Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit zurücküberwiesen, sodass die erste Lesung des Parlaments nicht beendet wurde und die Verhandlungen mit dem Rat aufgenommen werden.

P9_TA-PROV(2020)0222

Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen (Emissionen im praktischen Fahrbetrieb) *I**

Abänderungen des Europäischen Parlaments vom 17. September 2020 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 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 (COM(2019)0208 – C9-0009/2019 – 2019/0101(COD))¹

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Abänderung 1

Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

(2) Nach der Verordnung (EG) Nr. **717/2007** müssen leichte Nutzfahrzeuge bestimmte Emissionsgrenzwerte (Euro-5- und Euro-6-Norm) einhalten, außerdem werden darin zusätzliche Anforderungen in Bezug auf den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge festgelegt. Die zur Durchführung **dieser** Verordnung erforderlichen speziellen technischen Vorschriften wurden in der Verordnung (EU) Nr. 692/2008 der Kommission⁴ und anschließend in der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission⁵ festgelegt.

Geänderter Text

(2) Nach der Verordnung (EG) Nr. **715/2007** müssen **neue** leichte Nutzfahrzeuge bestimmte Emissionsgrenzwerte (Euro-5- und Euro-6-Norm) einhalten; außerdem werden darin zusätzliche Anforderungen in Bezug auf den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge festgelegt, **die mit der Verordnung (EU) 2018/858^{3a}, die am 1. September 2020 in Kraft tritt, geändert und weiter konsolidiert wurden.** Die zur Durchführung **der** Verordnung (EG) Nr. **715/2007** erforderlichen speziellen technischen Vorschriften wurden in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission⁴ und anschließend in der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission⁵ festgelegt.

¹ Der Gegenstand wurde gemäß Artikel 59 Absatz 4 Unterabsatz 4 der Geschäftsordnung zu interinstitutionellen Verhandlungen an den zuständigen Ausschuss zurücküberwiesen (A9-0139/2020).

3a 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).

⁴ Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1).

⁵ Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1).

⁴ Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1).

⁵ Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1).

Abänderung 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) Durch die Einführung und anschließende Überarbeitung von Euro-Normen wurden die emissionsbezogenen Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen nach und nach erheblich verschärft. Zwar wurden für Fahrzeuge im Allgemeinen bei den limitierten Schadstoffen durchweg erhebliche Emissionsvermindierungen erreicht, jedoch nicht bei den NO_x-Emissionen aus Dieselmotoren und bei Partikeln aus Dieselmotoren mit Direkteinspritzung (insbesondere von leichten Nutzfahrzeugen). Daher sind Maßnahmen nötig, um diesen Missstand zu beheben.

Geänderter Text

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Abänderung 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Dem von der Europäischen Umweltagentur (EUA) veröffentlichten Luftqualitätsbericht 2019^{1a} zufolge war die langfristige Belastung durch Luftverschmutzung im Jahr 2016 in der EU-28 für mehr als 506 000 vorzeitige Todesfälle verantwortlich. In dem Bericht wurde außerdem bestätigt, dass der Straßenverkehr in der EU-28 im Jahr 2017 weiterhin die primäre Quelle von NO_x-Emissionen war, wobei etwa 40 % der gesamten NO_x-Emissionen in der EU darauf entfielen, und dass etwa 80 % der gesamten straßenverkehrsbedingten NO_x-Emissionen von Dieselfahrzeugen stammen.

Abänderung 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3b) Der Zugang unabhängiger Marktteilnehmer zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge ist von entscheidender Bedeutung, um das Vertrauen der Verbraucher wiederherzustellen.

Abänderung 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3c) Durch die jüngsten Verstöße von Herstellern gegen den bestehenden Rechtsrahmen, etwa gegen die ihnen aus der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erwachsenden Verpflichtungen, wurden die Mängel der Kontroll- und Durchsetzungsverfahren deutlich. Die Verbraucher erhielten keine zufriedenstellende Entschädigung, da die Fahrzeuge selbst dann, wenn eine Entschädigung gewährt wurde, oft nicht in Übereinstimmung mit der Euro-5- bzw. Euro-6-Norm gebracht wurden. Da in europäischen Städten zunehmend Dieselvebote verhängt werden und sich dies auf das tägliche Leben der Bürger auswirkt, würden angemessene Entschädigungsmaßnahmen darin bestehen, die betroffenen Fahrzeuge mit der angepassten Abgasaufbereitungstechnik auszustatten (Hardware-Änderung) oder – falls der Verbraucher ein gekauftes Fahrzeug

gegen ein saubereres Modell eintauschen möchte – Umstellungsprämien anzubieten.

Abänderung 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(5) Die Kommission hat daher eine neue Methode für die Prüfung der Fahrzeugemissionen unter tatsächlichen Fahrbedingungen, das Verfahren zur Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (RDE-Prüfverfahren) entwickelt. Das RDE-Prüfverfahren wurde mit den Verordnungen (EU) 2016/427⁶ und (EU) 2016/646⁷ eingeführt, anschließend in die Verordnung (EU) 2017/1151 übernommen und mit **der Verordnung** (EU) 2017/1154 der Kommission⁸ weiter verbessert.

⁶ Verordnung (EU) 2016/427 der Kommission vom 10. März 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6) (ABl. L 82 vom 31.3.2016, S. 1).

⁷ Verordnung (EU) 2016/646 der Kommission vom 20. April 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6) (ABl. L 109 vom 26.4.2016, S. 1).

⁸ Verordnung (EU) 2017/1154 der Kommission vom 7. Juni 2017 zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten

Geänderter Text

(5) Die Kommission hat daher eine neue Methode für die Prüfung der Fahrzeugemissionen unter tatsächlichen Fahrbedingungen, das Verfahren zur Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (RDE-Prüfverfahren) entwickelt. Das RDE-Prüfverfahren wurde mit den Verordnungen (EU) 2016/427⁶ und (EU) 2016/646⁷ eingeführt, anschließend in die Verordnung (EU) 2017/1151 übernommen und mit **den Verordnungen** (EU) 2017/1154⁸ **und (EU) 2018/1832^{8a}** der Kommission weiter verbessert.

⁶ Verordnung (EU) 2016/427 der Kommission vom 10. März 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6) (ABl. L 82 vom 31.3.2016, S. 1).

⁷ Verordnung (EU) 2016/646 der Kommission vom 20. April 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6) (ABl. L 109 vom 26.4.2016, S. 1).

⁸ Verordnung (EU) 2017/1154 der Kommission vom 7. Juni 2017 zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten

Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission und der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 und der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Emissionen leichter Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge im praktischen Fahrbetrieb (Euro 6) (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 708).

Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission und der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 und der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Emissionen leichter Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge im praktischen Fahrbetrieb (Euro 6) (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 708).

^{8a} Verordnung (EU) 2018/1832 der Kommission vom 5. November 2018 zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission und der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission im Hinblick auf die Verbesserung der emissionsbezogenen Typgenehmigungsprüfungen und -verfahren für leichte Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge, unter anderem in Bezug auf die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und auf Emissionen im praktischen Fahrbetrieb und zur Einführung von Einrichtungen zur Überwachung des Kraftstoff- und des Stromverbrauchs (ABl. L 301 vom 27.11.2018, S. 1).

Abänderung 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

(6) In der Verordnung (EU) 2016/646⁹ wurden die Zeitpunkte der Anwendung des RDE-Prüfverfahrens sowie die Kriterien für die Einhaltung der RDE-Grenzwerte festgelegt. Hierfür wurden schadstoffspezifische

Geänderter Text

(6) In der Verordnung (EU) 2016/646⁹ wurden die Zeitpunkte der Anwendung des RDE-Prüfverfahrens sowie die Kriterien für die Einhaltung der RDE-Grenzwerte festgelegt. **Für die Termine der Einführung der Anwendung für**

Übereinstimmungsfaktoren *verwendet*, um statistische und technische Unsicherheiten der Messungen mit portablen Emissionsmesssystemen (PEMS) zu berücksichtigen.

⁹ Verordnung (EU) 2016/646 der Kommission vom 20. April 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6) (ABl. L 109 vom 26.4.2016, S. 1).

Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge wurde eine jährliche Abfolge gewählt, um eine rechtzeitige Planung der Hersteller für jede Fahrzeuggruppe sicherzustellen. Hierfür wurden schadstoffspezifische Übereinstimmungsfaktoren *eingeführt*, um statistische und technische Unsicherheiten der Messungen mit portablen Emissionsmesssystemen (PEMS) zu berücksichtigen.

⁹ Verordnung (EU) 2016/646 der Kommission vom 20. April 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6) (ABl. L 109 vom 26.4.2016, S. 1).

Abänderung 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) Laut dem Bericht der EUA von 2016 ist der Unterschied zwischen den realen und den im Labor gemessenen Emissionen hauptsächlich auf drei Faktoren zurückzuführen: ein veraltetes Prüfverfahren, Flexibilitätsregelungen in den geltenden Rechtsvorschriften und fahrerabhängige Nutzungsfaktoren. Zur Bestimmung der auf den Fahrstil und die Außentemperatur zurückzuführenden Fehlermarge ist eine Studie erforderlich. Es sollte klar unterschieden werden zwischen dem Übereinstimmungsfaktor, der geräteabhängigen Marge und der Marge aufgrund des Nutzungsfaktors, die vom Fahrer und der Temperatur abhängig ist.

Abänderung 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) Am 13. Dezember 2018 erging das Urteil des Gerichts in den verbundenen Rechtssachen T-339/16, T-352/16²² und T-391/16 betreffend eine Klage auf Nichtigerklärung der Verordnung (EU) 2016/646. Das Gericht erklärte den Teil der Verordnung (EU) 2016/646 für nichtig, in dem die Übereinstimmungsfaktoren festgelegt **wurden**, mit deren Hilfe beurteilt werden sollte, ob die Ergebnisse der RDE-Prüfung die Emissionsgrenzwerte gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 einhalten. Das Gericht stellte fest, dass nur der Gesetzgeber diese Übereinstimmungsfaktoren hätte einführen dürfen, da damit ein wesentliches Element der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 berührt wurde.

Geänderter Text

(7) Am 13. Dezember 2018 erging das Urteil des Gerichts in den verbundenen Rechtssachen T-339/16, T-352/16²² und T-391/16 betreffend eine Klage auf Nichtigerklärung der Verordnung (EU) 2016/646. Das Gericht erklärte den Teil der Verordnung (EU) 2016/646 für nichtig, in dem die Übereinstimmungsfaktoren festgelegt **worden waren**, mit deren Hilfe beurteilt werden sollte, ob die Ergebnisse der RDE-Prüfung die Emissionsgrenzwerte gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 einhalten. Das Gericht stellte fest, dass nur der Gesetzgeber diese Übereinstimmungsfaktoren hätte einführen dürfen, da damit ein wesentliches Element der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 berührt wurde, **und dass dies „de facto dazu [führe], dass für RDE-Prüfungen die für die Euro-6-Norm [...] festgesetzten Grenzwerte für Stickstoffoxidemissionen geändert werden, obwohl diese [...] auf die RDE-Prüfungen anzuwenden sind“.**

Abänderung 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Das Gericht stellte die **technische Begründung** der **Übereinstimmungsfaktoren nicht in Frage. Daher, und** da beim derzeitigen Stand der technologischen Entwicklung die im praktischen Fahrbetrieb und die im Labor gemessenen Emissionen immer noch voneinander abweichen, ist es angebracht, die Übereinstimmungsfaktoren in die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 einzuführen.

Geänderter Text

(8) Das Gericht **äußerte „Zweifel an der Stichhaltigkeit der Berufung auf mögliche Fehler statistischer Art durch die Kommission“, insbesondere in Bezug auf den vorläufigen Übereinstimmungsfaktor von 2,1, und stellte fest, dass „statistische Unsicherheiten durch die Repräsentativität des Musters oder der Versuchsanordnung oder durch die Zahl der durchgeführten Versuche korrigiert“ würden. Bezüglich der eingeführten**

technische Unsicherheitsmarge bekräftigte das Gericht, „dass nach einer RDE- Prüfung nicht bestimmt werden kann, ob das geprüfte Fahrzeug diese Grenzwerte, auch nur annähernd, einhält“. Jedes Messgerät weist eine gewisse technische Unsicherheitsmarge auf, und es wurde festgestellt, dass PEMS-Geräte aufgrund ihrer Verwendung unter einer größeren Bandbreite von Bedingungen eine etwas größere Marge aufweisen als nichtmobile Laborgeräte, wobei dies im Endeffekt sowohl zu einer Über- als auch zu einer Unterschätzung der Emissionen führen kann. Da beim derzeitigen Stand der technologischen Entwicklung die im praktischen Fahrbetrieb und die im Labor gemessenen Emissionen immer noch voneinander abweichen, ist es angebracht, die Übereinstimmungsfaktoren *vorübergehend* in die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 einzuführen.

Abänderung 11

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) In der EntschlieÙung des Europäischen Parlaments vom 28. März 2019 zu den jüngsten Entwicklungen im „Dieselgate“-Skandal wurde das Urteil des Gerichts begrüÙt, und die Kommission wurde ausdrücklich aufgefordert, keinen neuen Übereinstimmungsfaktor einzuführen, damit die Euro-6-Normen nicht weiter aufgeweicht, sondern unter normalen Nutzungsbedingungen eingehalten werden, wie ursprünglich in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgesehen.

Abänderung 12

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

(9) Um den Herstellern die Einhaltung der Euro-6-Emissionsgrenzwerte im Rahmen des RDE-Prüfverfahrens zu ermöglichen, sollten die Kriterien für das Bestehen der RDE-Prüfung in zwei Schritten eingeführt werden. Im ersten Schritt sollte auf Antrag des Herstellers ein zeitlich begrenzter Übereinstimmungsfaktor gelten, während als zweiter Schritt nur der endgültige Übereinstimmungsfaktor verwendet werden sollte. Die **Kommission sollte die endgültigen Übereinstimmungsfaktoren** unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts **laufend überprüfen**.

Geänderter Text

(9) Um den Herstellern die Einhaltung der Euro-6-Emissionsgrenzwerte im Rahmen des RDE-Prüfverfahrens zu ermöglichen, sollten die Kriterien für das Bestehen der RDE-Prüfung in zwei Schritten eingeführt werden. Im ersten Schritt sollte auf Antrag des Herstellers ein zeitlich begrenzter Übereinstimmungsfaktor gelten, während als zweiter Schritt nur der endgültige Übereinstimmungsfaktor verwendet werden sollte. **Der endgültige Übereinstimmungsfaktor sollte während eines Übergangszeitraums gelten und eine Marge umfassen, die die zusätzliche Messunsicherheit im Zusammenhang mit der Einführung des PEMS widerspiegelt. Die Kommission sollte diesen Übereinstimmungsfaktor unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts fortlaufend bewerten und jährlich auf der Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse, der verbesserten Genauigkeit des Messverfahrens und des technischen Fortschritts des PEMS nach unten anpassen. Der Übereinstimmungsfaktor sollte schrittweise gesenkt werden, und seine Anwendbarkeit sollte bis zum 30. September 2022 auslaufen.**

Abänderung 13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 a (neu)

(9a) Die Kommission sollte bis spätestens Juni 2021 strengere Anforderungen für PEMS-Messausrüstung festlegen, die für RDE-Prüfungen eingesetzt werden könnte. Bei der Festlegung der Normen sollten nach Möglichkeit alle relevanten

Normungselemente berücksichtigt werden, die vom CEN auf der Grundlage der besten verfügbaren PEMS-Ausrüstung entwickelt wurden.

Abänderung 14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9b) Es muss betont werden, dass der Gegenstand dieses Vorschlags der Übereinstimmungsfaktor ist, während die Frage der Emissionsgrenzwerte im Zusammenhang mit dem anstehenden Vorschlag für die Euro-6-Folgenorm behandelt werden muss. Um rasche Fortschritte im Hinblick auf die Annahme der künftigen Emissionsgrenzwerte (nach Euro 6) und die Verbesserung der Luftqualität für die Unionsbürger sicherzustellen, ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die Kommission, sofern angebracht, so bald wie möglich, spätestens jedoch bis Juni 2021, einen entsprechenden Gesetzgebungsvorschlag vorlegt, wie in ihrer Mitteilung vom 11. Dezember 2019 mit dem Titel „Der europäische Grüne Deal“ angekündigt, in der die Notwendigkeit betont wird, zu einer nachhaltigen und intelligenten Mobilität überzugehen und für einen Zielpfad hin zu emissionsfreier Mobilität zu sorgen. Bei der Umsetzung der Euro-6-Folgenormen sollten keine Übereinstimmungsfaktoren verwendet werden.

Abänderung 15

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9c) Um die Hersteller dazu zu bewegen, eine vorausschauende, umweltfreundliche

Haltung einzunehmen, sollten die neuen technologischen Innovationen zur Absorption von NO_x getestet, quantifiziert und bei der nächsten Überarbeitung der europäischen Normen berücksichtigt werden.

Abänderung 16

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) Mit dem Vertrag von Lissabon wurde dem Gesetzgeber die Möglichkeit eingeräumt, der Kommission die Befugnis zu übertragen, Rechtsakte ohne Gesetzescharakter mit allgemeiner Geltung zur Ergänzung oder Änderung bestimmter nicht wesentlicher Vorschriften des betreffenden Gesetzgebungsaktes zu erlassen. Die Maßnahmen, die unter die Befugnisübertragung gemäß Artikel 290 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) fallen können, entsprechen im Grundsatz denen, die unter das Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG des Rates¹¹ fallen. Es ist daher notwendig, die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, die die Anwendung des Regelungsverfahrens mit Kontrolle vorsehen, an Artikel 290 AEUV anzupassen.

¹¹ Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse (ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23).

Geänderter Text

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Abänderung 17

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

(11) Um zur Erreichung der Luftqualitätsziele der Union beizutragen und die Emissionen von Fahrzeugen zu verringern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 ***des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union*** Rechtsakte über die detaillierten Vorschriften für die spezifischen Verfahren, Prüfungen und Anforderungen der Typgenehmigung zu erlassen. Im Rahmen dieser Befugnisübertragung sollte die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ergänzt werden, und zwar um die entsprechenden überarbeiteten Vorschriften und die zur Emissionsmessung verwendeten Prüfzyklen, die Vorschriften für die Durchführung des Verbots, Abschalteinrichtungen einzusetzen, die die Wirksamkeit des Emissionsminderungssystems verringern, ***die notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung der Verpflichtung der Hersteller, unbeschränkten Zugang zu den für die Fahrzeugreparatur und -wartung notwendigen Informationen zu gewähren***, und es sollten überarbeitete Messverfahren für Partikel eingeführt werden. Die Befugnisübertragung sollte ferner die Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 umfassen, damit die ***endgültigen*** Übereinstimmungsfaktoren nach unten korrigiert werden können, um dem technischen Fortschritt bei portablen Emissionsmesssystemen (PEMS) Rechnung zu tragen, und damit die auf der Partikelmasse basierenden Grenzwerte neu bestimmt und Grenzwerte auf Grundlage der Partikelzahl eingeführt werden können. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der

Geänderter Text

(11) Um zur Erreichung der Luftqualitätsziele der Union beizutragen und die Emissionen von Fahrzeugen zu verringern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 ***AEUV*** Rechtsakte über die detaillierten Vorschriften für die spezifischen Verfahren, Prüfungen und Anforderungen der Typgenehmigung zu erlassen. Im Rahmen dieser Befugnisübertragung sollte die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ergänzt werden, und zwar um die entsprechenden überarbeiteten Vorschriften und die zur Emissionsmessung verwendeten Prüfzyklen ***und*** die Vorschriften für die Durchführung des Verbots, Abschalteinrichtungen einzusetzen, die die Wirksamkeit des Emissionsminderungssystems verringern, und es sollten überarbeitete Messverfahren für Partikel eingeführt werden. ***Ungeachtet des kurzen Zeitraums zwischen dem Inkrafttreten dieser Verordnung und der Aufhebung der Bestimmungen über Reparatur- und Wartungsinformationen durch die Verordnung (EU) 2018/858 sollte die Befugnisübertragung aus Gründen der Rechtssicherheit und um sicherzustellen, dass dem Gesetzgeber alle Optionen zur Verfügung stehen, auch die Maßnahmen umfassen, die für die Umsetzung der Verpflichtung des Herstellers, uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge zu gewähren, erforderlich sind.*** Die Befugnisübertragung sollte ferner die Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 umfassen, damit die Übereinstimmungsfaktoren nach unten korrigiert werden können, um ***der verbesserten Qualität des Messverfahrens oder*** dem technischen Fortschritt bei portablen Emissionsmesssystemen (PEMS) Rechnung zu tragen und damit die auf der

Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April **2016** niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, **sollten** das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten **erhalten** und ihre Sachverständigen systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission **haben**, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

Partikelmasse basierenden Grenzwerte neu bestimmt und Grenzwerte auf Grundlage der Partikelzahl eingeführt werden können. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016^{1a} niedergelegt wurden. 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.

^{1a} **ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.**

Abänderung 18

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 3 – Buchstabe a

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 4 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Diese Pflichten schließen ein, dass die in Anhang I genannten Grenzwerte eingehalten werden. Um festzustellen, ob die Euro-6-Emissionsgrenzwerte nach Anhang I Tabelle 2 eingehalten sind, werden die bei einer gültigen Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (RDE-Prüfung) ermittelten Emissionswerte durch den geltenden **Konformitätsfaktor** nach Anhang I Tabelle 2a geteilt. Das Ergebnis muss unter den Euro-6-Emissionsgrenzwerten nach Tabelle 2 desselben Anhangs liegen

Geänderter Text

Diese Pflichten schließen ein, dass die in Anhang I genannten Grenzwerte eingehalten werden. Um festzustellen, ob die Euro-6-Emissionsgrenzwerte nach Anhang I Tabelle 2 eingehalten sind, werden die bei einer gültigen Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (RDE-Prüfung) ermittelten Emissionswerte durch den geltenden **Übereinstimmungsfaktor** nach Anhang I Tabelle 2a geteilt. Das Ergebnis muss unter den Euro-6-Emissionsgrenzwerten nach Tabelle 2 desselben Anhangs liegen. **Der**

Übereinstimmungsfaktor wird durch jährliche Abwärtskorrekturen auf der Grundlage von Bewertungen der GFS schrittweise gesenkt. Die Anwendbarkeit des Übereinstimmungsfaktors läuft bis zum 30. September 2022 aus.

Abänderung 19

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 4 – Buchstabe a

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 5 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

1. Der Hersteller rüstet das Fahrzeug so aus, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung entspricht.

Geänderter Text

1. Der Hersteller rüstet das Fahrzeug so aus, dass die Bauteile, die das Emissionsverhalten voraussichtlich beeinflussen, so konstruiert, gefertigt und montiert sind, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen dieser Verordnung entspricht. ***Der Hersteller stellt auch die Zuverlässigkeit der emissionsmindernden Einrichtungen sicher und bemüht sich darum, die Gefahr des Diebstahls oder der Manipulation dieser Einrichtungen zu verringern.***

Abänderung 20

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 6

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 8 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 14a zur Ergänzung der Artikel 6 und 7 delegierte Rechtsakte zu erlassen. Dazu gehören auch die Festlegung und Aktualisierung technischer Spezifikationen für die Bereitstellung von OBD- und Reparatur- und Wartungsinformationen, wobei den spezifischen Erfordernissen von KMU

Geänderter Text

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 14a zur Ergänzung der Artikel 6 und 7 delegierte Rechtsakte zu erlassen. Dazu gehören auch die Festlegung und Aktualisierung technischer Spezifikationen für die Bereitstellung von OBD- und Reparatur- und Wartungsinformationen, wobei den spezifischen Erfordernissen von KMU,

besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird.

Kleinstunternehmen und selbstständigen Betreibern besondere Aufmerksamkeit gewidmet wird.

Abänderung 21

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 10 – Absatz 4 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Ob die Euro-6-Grenzwerte eingehalten sind, wird bei einer gültigen RDE-Prüfung unter Berücksichtigung des schadstoffspezifischen Übereinstimmungsfaktors nach Anhang I Tabelle 2a entsprechend Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 2 festgestellt.

Geänderter Text

Ob die Euro-6-Grenzwerte eingehalten sind, wird bei einer gültigen RDE-Prüfung unter Berücksichtigung des schadstoffspezifischen Übereinstimmungsfaktors nach Anhang I Tabelle 2a entsprechend Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 2 festgestellt. **Der Übereinstimmungsfaktor wird durch jährliche Abwärtskorrekturen auf der Grundlage von Bewertungen der GFS schrittweise gesenkt. Die Anwendbarkeit des Übereinstimmungsfaktors läuft bis zum 30. September 2022 aus.**

Abänderung 22

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 7 – Buchstabe b

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 10 – Absatz 5 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Ob die Euro-6-Grenzwerte eingehalten sind, wird bei einer gültigen RDE-Prüfung unter Berücksichtigung des schadstoffspezifischen Übereinstimmungsfaktors nach Anhang I Tabelle 2a entsprechend Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 2 festgestellt.

Geänderter Text

Ob die Euro-6-Grenzwerte eingehalten sind, wird bei einer gültigen RDE-Prüfung unter Berücksichtigung des schadstoffspezifischen Übereinstimmungsfaktors nach Anhang I Tabelle 2a entsprechend Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 2 festgestellt. **Der Übereinstimmungsfaktor wird durch jährliche Abwärtskorrekturen auf der Grundlage von Bewertungen der GFS schrittweise gesenkt. Die Anwendbarkeit des Übereinstimmungsfaktors läuft bis**

zum 30. September 2022 aus.

Abänderung 23

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 1 – Absatz 1 – Nummer 10

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 14 – Absatz 3 und Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

3. **Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 14a delegierte Rechtsakte zu erlassen, um**

(a) diese Verordnung zwecks Anpassung der Verfahren, Prüfungen und Anforderungen sowie der zur Emissionsmessung verwendeten Prüfzyklen zu ändern, damit die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb angemessen widergespiegelt werden;

(b) diese Verordnung zwecks Anpassung der schadstoffspezifischen **endgültigen** Übereinstimmungsfaktoren nach Anhang I Tabelle 2a zu ändern.

Geänderter Text

3. **Die Kommission erlässt bis spätestens 1. Juni 2021** gemäß Artikel 14a delegierte Rechtsakte, um diese Verordnung zwecks Anpassung der Verfahren, Prüfungen und Anforderungen sowie der zur Emissionsmessung verwendeten Prüfzyklen zu ändern, damit die Emissionen im praktischen Fahrbetrieb **unter normalen Einsatzbedingungen** angemessen widergespiegelt werden, **einschließlich unter anderem der Temperatur- und Randbedingungen, der Verringerung der Nullpunktdrift und des Umgangs mit gefährlichen Spitzenwerten bei Partikeln, die bei der Reinigung von Filtern entstehen, unter Berücksichtigung aller vom CEN entwickelten einschlägigen Standardisierungselemente und auf der Grundlage der besten verfügbaren Ausrüstung.**

3a. **Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 14a delegierte Rechtsakte zu erlassen, um** diese Verordnung zwecks Anpassung der schadstoffspezifischen Übereinstimmungsfaktoren nach Anhang I Tabelle 2a **und ihrer Korrektur nach**

unten zu ändern.

Abänderung 24

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang – Absatz 1

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Anhang I – Tabelle 2a – Zeile 2

Vorschlag der Kommission

CF pollutant- final ⁽²⁾	1,43	1,5	-	-	-
--	-------------	------------	---	---	---

⁽²⁾ CFpollutant-final ist der Übereinstimmungsfaktor, der verwendet wird, um festzustellen, ob die Euro-6-Emissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung der mit **dem Einsatz** des portablen Emissionsmesssystems (PEMS) verbundenen technischen **Unsicherheiten** eingehalten sind.

Geänderter Text

CF pollutant -final ⁽²⁾	1 + Marge (Marge = 0,32*)	1 + Marge (Marge = 0,5*)	-	-	-
--	--	---	---	---	---

*** auf Grundlage regelmäßiger Bewertungen durch die Gemeinsame Forschungsstelle mindestens jährlich nach unten zu korrigieren**

⁽²⁾ CFpollutant-final ist der Übereinstimmungsfaktor, der **während eines Übergangszeitraums** verwendet wird, um festzustellen, ob die Euro-6-Emissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung der mit **der Einführung** des portablen Emissionsmesssystems (PEMS) verbundenen **zusätzlichen** technischen **Messunsicherheiten** eingehalten sind. **Er wird als 1 + eine Marge für die Messunsicherheit ausgedrückt. Bis zum 30. September 2022 wird die Marge auf Null gesenkt und läuft die Anwendbarkeit des Übereinstimmungsfaktors aus.**