



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 10. Januar 2006 (11.01)  
(OR. fr)**

**5163/06**

**Interinstitutionelles Dossier:  
2005/0282 (COD)**

**ENT 6  
ENV 14  
CODEC 15**

**VORSCHLAG**

---

Absender: Kommission  
vom: 26. Dezember 2006

---

Betr.: Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN  
PARLAMENTS UND DES RATES über die Typgenehmigung von  
Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen, über den Zugang zu  
Reparaturinformation für Kraftfahrzeuge und zur Änderung der  
Richtlinien 72/306/EWG und .../EG

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Herrn Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, an den Generalsekretär/Hohen Vertreter, Herrn Javier SOLANA, übermittelten Vorschlag der Europäischen Kommission.

---

Anl.: KOM(2005) 683 endgültig



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 21.12.2005  
KOM(2005) 683 endgültig

2005/0282 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen, über den Zugang zu Reparaturinformation für Kraftfahrzeuge und zur Änderung der Richtlinien 72/306/EWG und .././EG**

(von der Kommission vorgelegt)

{SEK(2005) 1745}

## **BEGRÜNDUNG**

### **1) KONTEXT DES VORSCHLAGS**

#### **Gründe und Ziele des Vorschlags**

Mit der vorgeschlagenen Verordnung sollen harmonisierte technische Vorschriften für Kraftfahrzeuge erlassen werden, um das Funktionieren des Binnenmarktes und zugleich einen wirksamen Schutz der Umwelt vor Emissionen von Schadstoffen in die Atmosphäre zu gewährleisten

Damit der europäische Binnenmarkt funktionieren kann, muss es einheitliche Grenzwerte für die Emission von Luftschadstoffen durch Kraftfahrzeuge geben. Durch Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene wird verhindert, dass die Mitgliedstaaten unterschiedliche Anforderungen festlegen, was eine Zersplitterung des Binnenmarktes zur Folge hätte und den innergemeinschaftlichen Handel unnötig behindern würde.

Die Mitgliedstaaten und ihre Bürger sind besorgt über die von der Luftverschmutzung ausgehenden Gefahren für Gesundheit und Umwelt. Zwar hat sich die Luftqualität in den letzten zehn Jahren verbessert, doch ist sie an vielen Orten in der Europäischen Union weiterhin unzureichend, vor allen in städtischen und anderen dicht besiedelten Regionen.

#### **Allgemeiner Kontext**

Die Euro 4-Emissionsgrenzwerte für PKW und leichte Nutzfahrzeuge wurden am 1. Januar 2005 für neue Fahrzeugtypen anwendbar<sup>1</sup>. Einige Mitgliedstaaten fördern traditionell die Einführung umweltfreundlicherer Fahrzeuge mit Steuervergünstigungen. Damit der Binnenmarkt nicht gestört wird, weil ab Januar 2005 Mitgliedstaaten Steuervergünstigungen gewähren, denen unterschiedliche Emissionsgrenzwerte zugrunde liegen, veröffentlichte die Kommission ein Arbeitsdokument<sup>2</sup>, in dem empfohlen wird, solche Vergünstigungen nur für Fahrzeuge zu gewähren, deren Partikelemissionen 5 mg/km nicht überschreiten.

Bleibt die Politik zur Senkung der Emissionen von Kraftfahrzeugen unverändert, besteht die Gefahr, dass der Binnenmarkt durch Alleingänge von Mitgliedstaaten gestört wird, und in der Europäischen Union leiden weiterhin Menschen infolge Luftverschmutzung Schaden an ihrer Gesundheit.

#### **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Einschlägige technische Vorschriften sind derzeit Gegenstand der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zu Änderung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates (ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 1).

<sup>2</sup> SEK(2005) 43 vom 12.1.2005.

<sup>3</sup> ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 1.

## **Übereinstimmung mit anderen Politikbereichen und Zielen der Europäischen Union**

Dem Vorschlag liegen wie auch der Thematischen Strategie zur Luftreinhaltung<sup>4</sup> die Ergebnisse des Programms „Saubere Luft für Europa“ (CAFE) zugrunde. Gegenstand von CAFE war die Analyse der Emissionen, der heutigen und der künftigen Luftqualität sowie der Kosten und des Nutzens weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität. Auf der Grundlage dieser Analysen hat die Kommission die Maßnahmen festgelegt, die notwendig sind, um die Luftqualitätsziele zu erreichen. Die Euro 5-Norm ist eine der Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen von Ozonvorläuferstoffen wie NO<sub>x</sub> und HC und von Partikeln.

Zudem befindet sich der Vorschlag in vollem Einklang mit der Strategie der Europäischen Union für eine nachhaltige Entwicklung, und er trägt wesentlich zur Erreichung der Ziele der Lissabon-Strategie bei.

## **2) ANHÖRUNG INTERESSIERTER KREISE UND FOLGENABSCHÄTZUNG**

### **Anhörung interessierter Kreise**

#### *Anhörungsverfahren, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten*

Während der Ausarbeitung des Vorschlags konsultierte die Kommission Interessengruppen auf verschiedene Weise:

- Konsultiert wurde die Arbeitsgruppe Kraftfahrzeugemissionen, eine Sachverständigengruppe, die die Kommission bei der Ausarbeitung von Emissionsschutzvorschriften unterstützt und berät. In ihr sind zahlreiche Interessengruppen vertreten: nationale Behörden, Fahrzeughersteller, Zulieferer, Wirtschaftsverbände und nichtstaatliche Organisationen.
- Ein Fragebogen zu den künftigen Euro 5-Grenzwerten für leichte Nutzfahrzeuge wurde im Februar 2004 an interessierte Kreise versandt. Darin wurden mehrere Szenarien für die Einführung neuer Grenzwerte entwickelt, und es wurde darum gebeten, Angaben über die zur Einhaltung dieser Grenzwerte erforderlichen Techniken und ihre Kosten zu machen. Die Ergebnisse der Umfrage wurden von einem unabhängigen Sachverständigengremium begutachtet.
- Anfang 2005 wurde das Sachverständigengutachten wichtigen Interessengruppen vorgestellt. Die Sachverständigen gaben einen Überblick über die vorhandenen technischen Mittel und gaben an in welchem Bereich die Kosten für die verschiedenen Regelungsszenarien liegen.
- Der Euro 5-Vorschlag wurde gleichzeitig mit der Thematischen Strategie zur Luftreinhaltung im Anschluss an das Programm CAFE ausgearbeitet. An den Diskussionen im Rahmen dieses Programms waren die Interessengruppen aktiv beteiligt..

---

<sup>4</sup> KOM(2005) 446 vom 21.9.2005.

- Der Vorschlag wurde in seinen Grundzügen der hochrangigen Gruppe CARS 21 und der zugehörigen Sherpa-Gruppe vorgestellt. so hatten die Interessengruppen früh Gelegenheit, sich zu den geplanten Euro 5-Emissionsgrenzwerten zu äußern.
- Im Juli 2005 veranstaltete die Kommission eine Internet-Konsultation zu einem ersten Entwurf für Euro 5-Normen. Rund 50 Stellungnahmen von verschiedenen Interessengruppen gingen ein.

#### *Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung*

Während der Internet-Konsultation wurden von den Interessengruppen verschiedene Fragen angesprochen<sup>5</sup>. In der diesem Vorschlag beigefügten Folgenabschätzung wird auf diese Fragen näher eingegangen, und es wird angegeben, wie sie im Vorschlag berücksichtigt worden sind.

### **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

#### *Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche*

Der Vorschlag erforderte eine Analyse der zur Emissionsminderung vorhandenen Technik und der Kosten für die Einhaltung der in den verschiedenen Regelungsszenarien vorgesehenen Emissionsgrenzwerte.

#### *Methodik*

Anfang 2004 versandte die Kommission an interessierte Kreise einen Fragebogen zu den künftigen Euro 5-Grenzwerten für leichte Nutzfahrzeuge. Darin wurden mehrere Szenarien für die Einführung neuer Grenzwerte entwickelt, und es wurde darum gebeten, Angaben über die zur Einhaltung dieser Grenzwerte erforderlichen Techniken und ihre Kosten zu machen. Eine unabhängige Sachverständigengruppe wertete die Antworten aus. Die Angaben wurden geprüft und validiert, um Erkenntnisse über die für jedes Szenario erforderliche Technik und die mit jedem Szenario verbundenen Kosten zu gewinnen. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurden die Folgen der einzelnen Regelungsszenarien abgeschätzt.

#### *Konsultierte Organisationen/Sachverständige*

Die Angaben von verschiedenen Interessengruppen wurden von einem Beraterteam unter Leitung des niederländischen Forschungsinstituts zusammengestellt.

#### *Zusammenfassung der eingeholten und berücksichtigten Stellungnahmen*

Das Beraterteam fasste die von den Interessengruppen übermittelten Kostendaten zusammen. Auf der Grundlage des Berichts der Sachverständigengruppe analysierte die Kommission die verschiedenen Regelungsszenarien. Die bevorzugten Emissionsgrenzwerte wurden nach den Kriterien der technischen Machbarkeit und der Kostenwirksamkeit festgelegt, wie in der Folgenabschätzung erläutert wird.

---

<sup>5</sup> [http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant\\_emission/stakeholder\\_consultation/contributions.htm](http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant_emission/stakeholder_consultation/contributions.htm).

## *Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen*

Der Bericht der Sachverständigengruppe kann von der Website der GD Unternehmen und Industrie abgerufen werden<sup>6</sup>.

### **Folgenabschätzung**

Vier politische Optionen wurden betrachtet:

- (1) *Keine Änderung*: die Euro 4-Emissionsgrenzwerte für Fahrzeuge mit Otto- und Dieselmotor (Richtlinie 70/220/EWG in ihrer aktuellen Fassung) bleiben gültig.

Bleibt die Politik zur Senkung der Emissionen von Kraftfahrzeugen unverändert, besteht die Gefahr, dass der Binnenmarkt gestört wird. Werden die europäischen Emissionsgrenzwerte nicht verschärft, werden die Mitgliedstaaten wahrscheinlich im Alleingang strengere Grenzwerte festlegen oder andere Maßnahmen treffen wie Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuge in Städten oder Ausweisung von Zonen mit verschärften Schadstoffgrenzwerten.

Schlechte Luftqualität bliebe ein Problem in der Europäischen Union, und weiterhin würden Menschen infolge Luftverschmutzung Schaden an ihrer Gesundheit leiden. Das Programm CAFE brachte die Erkenntnis, dass sich in der EU die Luftverschmutzung trotz aller Senkungen der Schadstoffemissionen voraussichtlich noch bis 2020 nachteilig auf die Gesundheit auswirken wird.

Diese Option wurde deshalb verworfen.

- (2) *Verbindliche Regelung*: Ersatz der geltenden Euro 4-Rechtsvorschrift durch eine neue Euro 5-Rechtsvorschrift mit europaweit geltenden verschärften Emissionsgrenzwerten.

Gegenüber Option 1 (keine Änderung) hat diese Option klare Vorteile. Sie gewährleistet das Funktionieren des Binnenmarktes und trägt zur Verbesserung der Luftqualität bei. Sie wirkt sich vorteilhaft auf die Gesundheit aus und ermöglicht den Mitgliedstaaten damit Kosteneinsparungen.

Ein indirekter positiver Effekt kann eine gesteigerte globale Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie sein, vor allem in Ländern mit strengem Umweltschutzrecht.

Diese Option wurde deshalb gewählt.

- (3) *Steuerliche Anreize durch die Mitgliedstaaten*: Einige Mitgliedstaaten gewähren auf freiwilliger Basis Steuervergünstigungen für Kraftfahrzeuge, die strengere Emissionsgrenzwerte als die der Euro 4-Norm einhalten.

Derzeit tun das nur wenige Mitgliedstaaten regelmäßig. Womöglich würden nur wenige andere ihnen folgen. Es kann auch bezweifelt werden, ob solche Maßnahmen langfristig zur nachhaltigen Entwicklung beitragen. Bei einer solchen Politik können die Hersteller die künftige Nachfrage nach saubereren Fahrzeugen schwer einschätzen.

---

<sup>6</sup> [http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/mveg\\_meetings/meeting97/tno\\_report.pdf](http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/mveg_meetings/meeting97/tno_report.pdf)

Zudem könnten unterschiedliche Regelungen für steuerliche Vorteile in benachbarten Ländern dort unkalkulierbare Auswirkungen auf das Kaufverhalten und die Schadstoffbelastung haben. Der Binnenmarkt für Kraftfahrzeuge könnte empfindlich gestört werden.

Mit dieser Option lassen sich die politischen Ziele nicht sicher erreichen. Sie kann sich sogar schädlich auf den Binnenmarkt auswirken, weil sie die Nachfrage nach bestimmten Fahrzeugtypen unkalkulierbar macht.

Diese Option kommt deshalb nicht in Betracht.

(4) *Selbstregulierung*: Selbstverpflichtungen der Automobilindustrie zur Senkung der Emissionen neuer Fahrzeuge.

Eine Selbstverpflichtung der Industrie bietet keine ausreichende Gewähr, dass bestimmte Emissionsgrenzwerte eingehalten werden und dass ein Verstoß gegen diese Verpflichtung angemessene Sanktionen nach sich zieht. Es ist zudem nicht erkennbar, dass eine Selbstverpflichtung der Industrie, den Mitgliedstaaten oder der Öffentlichkeit zusätzliche Vorteile böte.

Mit den europäischen Emissionsregelungen wird auf vielen neu entstehenden Märkten gearbeitet. Jede Änderung dieser Regelungen hat folglich erhebliche weltweite Auswirkungen. Ein Wechsel von der verbindlichen zur freiwilligen Regelung würde den Prozess der weltweiten Harmonisierung stören.

Diese Option wurde deshalb nicht weiter verfolgt.

Die Kommission hat eine Folgenabschätzung durchgeführt, die in ihrem Arbeitsprogramm unter der Nummer 2005/ENTR/018 verzeichnet ist.

### **3) RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS**

#### **Zusammenfassung des Vorschlags**

Hauptmerkmal der Verordnung ist die Verschärfung der Grenzwerte für die Stickstoffdioxid (NO<sub>x</sub>)- und Partikelemissionen von Kraftfahrzeugen.

Sie fordert für Dieselfahrzeuge eine Senkung der emittierten Partikelmasse um 80 %. Dafür wird zwar keine bestimmte Technik vorgeschrieben, doch wird sich der neue Grenzwert kaum ohne Diesel-Partikelfilter (DPF) einhalten lassen.

Derzeit kann der neue Grenzwert nur mit geschlossenen Filtern eingehalten werden, die den Vorteil haben, dass sie die als besonders gesundheitsschädlich geltenden ultrafeinen Partikel zurückhalten. Damit nicht in Zukunft offene Filter zum Einsatz kommen, die zwar die emittierte Partikelmasse unterhalb des Grenzwertes halten, jedoch ultrafeine Partikel in großer Zahl passieren lassen, ist vorgesehen, zu einem späteren Zeitpunkt einen Grenzwert für die Zahl der emittierten Partikel einzuführen. Ein solcher Grenzwert ist derzeit noch nicht sinnvoll, weil das Forschungsprogramm der UN/ECE zur Partikelmessung (Particulate Measurement Programme - PMP) noch nicht abgeschlossen ist. Sobald die Ergebnisse des PMP vorliegen, wird ein Grenzwert für die Partikelzahl im Ausschussverfahren eingeführt.

Im Rahmen des PMP wird auch ein neues Verfahren zur Messung der Partikelemissionen erprobt. Ein wesentlicher Vorteil besteht in der besseren Reproduzierbarkeit von Messungen im Labor. Sobald das PMP abgeschlossen ist, wird geprüft, ob das derzeitige Messverfahren durch das neue ersetzt werden kann. Ist das neue Verfahren eingeführt, muss die Kommission den im Vorschlag vorgesehenen Grenzwert der emittierten Partikelmasse neu festsetzen, weil das neue Messverfahren empfindlicher ist.

Für die NO<sub>x</sub>-Emissionen von Dieselfahrzeugen ist nur eine moderate Senkung (um 20 %) vorgesehen. Das ist allein mit innermotorischen Maßnahmen erreichbar. Da schon der Einbau eines Partikelfilters in das Abgassystem praktisch unumgänglich ist, wollte die Kommission die Hersteller in diesem Stadium nicht auch noch zwingen, einen NO<sub>x</sub>-Katalysator einzubauen. Weil die Technik zur weiteren NO<sub>x</sub>-Reduktion noch nicht ausgereift ist, wurde ein Grenzwert von 200 mg/km festgesetzt.

In dem Vorschlag sind weitere Senkungen der Emissionen von Fahrzeugen mit Ottomotor vorgesehen: Senkung der NO<sub>x</sub>-Emissionen um 25 % mit einem Grenzwert von 60 mg/km und Senkung der Kohlenwasserstoffemissionen um 25 % mit einem Grenzwert von 75 mg/km. Viele der in der EU zurzeit angebotenen Fahrzeuge liegen deutlich unter diesen Grenzwerten, andere können ohne allzu großen Aufwand so nachgerüstet werden, dass sie sie einhalten.

Partikelmasse-Grenzwerte für Ottomotoren werden ebenfalls vorgeschlagen. Sie gelten nur für Motoren mit Direkteinspritzung, die im Magerbetrieb laufen, bei Motoren mit rein stöchiometrischer Verbrennung treten Partikelemissionen praktisch nicht auf.

Die Fahrzeuglaufleistung, für die der Hersteller die Funktionsfähigkeit der emissionsmindernden Einrichtungen garantieren muss, wurde von 80 000 km auf 160 000 km erhöht. Letzterer Wert entspricht besser der tatsächlichen Lebensdauer von Kraftfahrzeugen.

Der Vorschlag enthält auch eine Bestimmung, wonach Reparaturinformation für Kraftfahrzeuge im Internet in einem Standardformat bereitgestellt werden muss, das von einem unabhängigen technischen Ausschuss entwickelt wurde (so genannter OASIS-Standard).

Schließlich fällt noch die in den bisherigen Rechtsvorschriften bestehende Ausnahmeregelung weg, nach der schwere PKW (Fahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub> mit einer Masse über 2 500 kg) als leichte Nutzfahrzeuge typgenehmigt werden können. Sie erscheint nicht mehr gerechtfertigt.

## **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage der vorgeschlagenen Verordnung ist Artikel 95 EG-Vertrag.

## **Subsidiaritätsprinzip**

Da der Gegenstand der vorgeschlagenen Verordnung nicht in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt, ist das Subsidiaritätsprinzip zu beachten.

Die Ziele der Verordnung können durch Maßnahmen der Mitgliedstaaten nicht in ausreichendem Maße erreicht werden. Denn die Luftverschmutzung ist ein grenzüberschreitendes Problem, und es muss vermieden werden, dass innerhalb der Gemeinschaft Handelshemmnisse entstehen.

Mit einer Maßnahme der Gemeinschaft lassen sich die Ziele besser erreichen, weil damit eine Zersplitterung des Binnenmarktes vermieden wird. Europaweit einheitliche Emissionsgrenzwerte für Kraftfahrzeuge tragen zur Verbesserung der Luftqualität in der Europäischen Union bei und tragen dem Umstand Rechnung, dass Luftverschmutzung nicht auf einzelne Staaten begrenzt ist.

Der Vorschlag ist deshalb mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar.

### **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag wahrt den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, denn er geht nicht über das hinaus, was notwendig ist, um die Ziele – Funktionieren des Binnenmarktes und hohes Umweltschutzniveau – zu erreichen.

Die im Rahmen der Folgenabschätzung durchgeführte Kosten-Nutzen-Analyse hat ergeben, dass die gewählten Emissionsgrenzwerte der Gesellschaft insgesamt Nutzen bringen, ohne die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie zu gefährden.

### **Wahl des Instruments**

Als Rechtsinstrument wurde die Verordnung gewählt, und zwar aus folgenden Gründen:

- Die Verordnung wird als das geeignete Instrument angesehen, weil sie zum einen verbindlich ist und zum anderen nicht in nationales Recht umgesetzt werden muss.

Bei der vorgeschlagenen Verordnung kommt das so genannte Zwei-Ebenen-Konzept zur Anwendung, das auch schon bei anderen Rechtsvorschriften angewandt worden ist, so z. B. bei der Richtlinie zur Begrenzung der Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge<sup>7</sup>. Bei diesem Konzept werden zwei Rechtsakte auf verschiedenen Ebenen, aber gleichzeitig ausgearbeitet und verabschiedet:

- eine Verordnung, die auf der Grundlage von Artikel 95 EG-Vertrag nach dem Mitentscheidungsverfahren erlassen wird und in der grundlegende Anforderungen festgelegt sind („politische Verordnung“);
- eine Verordnung, die die Kommission, unterstützt von einem Regelungsausschuss, erlässt und in der die technischen Spezifikationen festgelegt sind, die die grundlegenden Anforderungen ausfüllen („technische Verordnung“).

## **4) AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Die vorgeschlagene Verordnung hat keine Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt.

---

<sup>7</sup> Richtlinie 2005/55/EG (ABl. L 275 vom 20.10.2005, S. 1); Richtlinie 2005/78/EG (ABl. L 313 vom 29.11.2005, S. 1).

## 5) WEITERE ANGABEN

### **Simulation, Pilotphase und Übergangszeit**

In dem Vorschlag sind durchgängig Übergangsfristen vorgesehen, damit die Industrie ausreichend Zeit hat, sich auf die neuen Anforderungen einzustellen.

### **Vereinfachung**

Mit der vorgeschlagenen Verordnung wird das Gemeinschaftsrecht vereinfacht.

In der Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen mit dem Titel „Aktualisierung und Vereinfachung des Acquis communautaire“<sup>8</sup> wird das Typgenehmigungssystem für Kraftfahrzeuge als einer der vorrangigen Bereiche des Gemeinschaftsrechts benannt, in denen Vereinfachung notwendig erscheint. Der vorliegende Vorschlag für neue Emissionsschutzvorschriften zur Aufhebung der Richtlinie 70/220/EWG ist im Arbeitsprogramm der Kommission ausdrücklich vorgesehen.

Weiter soll das Gemeinschaftsrecht dadurch vereinfacht werden, dass die Vorschriften der Richtlinie 80/1268/EWG<sup>9</sup> (in ihrer aktuellen Fassung) für die Messung des Kraftstoffverbrauchs und der Kohlendioxidemissionen leichter Nutzfahrzeuge in die vorgeschlagene Verordnung aufgenommen werden. Die Richtlinie 80/1268/EWG kann dann ebenfalls aufgehoben werden.

Eine weitere Vereinfachung wird dadurch erreicht, dass auch die Vorschriften der Richtlinie 72/306/EWG<sup>10</sup> für die Messung der Trübung von Dieselabgas in die Verordnung aufgenommen werden. Die Richtlinie 72/306/EWG kann aufgehoben werden, wenn ähnliche Emissionsschutzvorschriften wie die hier vorgeschlagenen auch für schwere Nutzfahrzeuge erlassen werden.

Mit dem Vorschlag werden Verwaltungsvorschriften für EU- oder einzelstaatliche Behörden vereinfacht. Der Vorschlag ist im gleitenden Programm der Kommission für Modernisierung und Vereinfachung des Gemeinschaftsrechts und im Arbeits- und Legislativprogramm der Kommission (2005/ENTR/018) vorgesehen.

### **Aufhebung geltender Rechtsvorschriften**

Mit der Verabschiedung der vorgeschlagenen Verordnung werden bestehende Rechtsvorschriften aufgehoben. Sie sind in Artikel 17 der Verordnung aufgeführt.

---

<sup>8</sup> KOM(2003) 71 vom 11.2.2003.

<sup>9</sup> Richtlinie 80/1268/EWG des Rates vom 16. Dezember 1980 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen (ABl. L 375 vom 31.12.1980, S. 36).

<sup>10</sup> Richtlinie 72/306/EWG des Rates vom 2. August 1972 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission verunreinigender Stoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. L 190 vom 20.8.1972, S. 1).

### **Überprüfungs-/Revisions-/Verfallsklausel**

Nach Vorlage des Berichts der hochrangigen Gruppe CARS 21 und des dazu gehörigen Zehnjahresplans beabsichtigt die Kommission im Jahr 2009 eine weitere erhebliche Senkung der Emissionsgrenzwerte (auch für NO<sub>x</sub>), die bei dem dann erreichten Stand der Technik zu annehmbaren Kosten machbar ist. Einem entsprechenden Vorschlag wird eine ausführliche Folgenabschätzung und Anhörung der Betroffenen voraus gehen.

### **Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen, über den Zugang zu Reparaturinformation für Kraftfahrzeuge und zur Änderung der Richtlinien 72/306/EWG und ../../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<sup>11</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>12</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag<sup>13</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Binnenmarkt umfasst einen Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet sein muss. Deshalb wurde mit der Richtlinie [XXXX/XX/EG] des Europäischen Parlaments und des Rates vom [Datum] über die Genehmigung für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge<sup>14</sup> ein umfassendes System für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen geschaffen. Die technischen Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen sollten folglich harmonisiert werden, um zu vermeiden, dass die Mitgliedstaaten unterschiedliche Vorschriften erlassen, und um ein hohes Umweltschutzniveau zu gewährleisten.
- (2) Diese Verordnung ist einer der Einzelrechtsakte im Rahmen des durch die Richtlinie [XXXX/XX/EG] geschaffenen gemeinschaftlichen Typgenehmigungssystems. Die Richtlinie [XXXX/XX/EG] sollte daher entsprechend geändert werden.

---

<sup>11</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>12</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>13</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>14</sup> OJ L , , p. . [Der Vorschlag für diese Richtlinie, Dok. KOM(2003) 418, 2003/0153 (COD), geändert durch Dok. KOM(2004) 738, befindet sich zurzeit im Mitentscheidungsverfahren. Die Verweise auf die Rahmenrichtlinie werden geändert, sobald diese verabschiedet ist.]

- (3) Auf Wunsch des Europäischen Parlaments kommt bei den gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften für Kraftfahrzeuge ein neues Regulierungskonzept zur Anwendung. Nach diesem Konzept werden in dieser Verordnung grundlegende Anforderungen an den Emissionsschutz festgelegt, während die technischen Spezifikationen, die die grundlegenden Anforderungen ausfüllen, in Durchführungsmaßnahmen festgelegt werden, die nach [Artikel 36] der Rahmenrichtlinie erlassen werden.
- (4) Im März 2001 startete die Kommission das Programm „Saubere Luft für Europa“ (CAFE), dessen Grundzüge in einer Mitteilung beschrieben sind<sup>15</sup>. Das führte in der Folge zur Festlegung einer thematischen Strategie zur Luftreinhaltung<sup>16</sup>. Eine der Aussagen in dieser Strategie ist, dass zur Erreichung der europäischen Luftqualitätsziele die Emissionen von Kraftfahrzeugen weiter gesenkt werden müssen.
- (5) Bei der Festlegung von Emissionsgrenzwerten muss berücksichtigt werden, wie sie sich auf die Märkte und die Wettbewerbsfähigkeit der Hersteller auswirken, welche direkten und indirekten Kosten den Unternehmen durch sie entstehen und welchen Nutzen in Form von Anregung von Innovation, Verbesserung der Luftqualität und Senkung der Gesundheitskosten sie bringen.
- (6) Unbeschränkter und standardisierter Zugang zu den für die Fahrzeugreparatur notwendigen technischen Informationen und ein funktionierender Wettbewerb auf dem Markt für Kfz-Reparaturen und Kfz-Informationendienste sind notwendig für den freien Verkehr mit Kraftfahrzeugen im Binnenmarkt. Ein großer Teil dieser Informationen betrifft On-Board-Diagnosesysteme und ihr Zusammenwirken mit anderen Fahrzeugsystemen. Es erscheint angebracht, technische Spezifikationen für die Bereitstellung solcher Informationen im Internet festzulegen.
- (7) Die Kommission sollte die Entwicklung der Emissionsschutztechnik aufmerksam verfolgen und falls erforderlich diese Verordnung an sie anpassen.
- (8) Emissionen, die bisher nicht geregelt sind und die infolge verstärkten Einsatzes neuartiger Kraftstoffe und neuer Motoren- und Abgasreinigungstechnik Bedeutung erlangen können, sollte die Kommission im Auge behalten und gegebenenfalls regeln. Unter anderem sollte geprüft werden, ob es sinnvoll ist, statt der gesamten Kohlenwasserstoffemissionen (THC) die Emissionen von Methan (CH<sub>4</sub>) und von Nicht-Methan-Kohlenwasserstoffen (NMHC) differenziert zu regeln.
- (9) Zur Begrenzung der Emissionen von ultrafeinen Partikeln (PM) sollte die Kommission auch erwägen, zusätzlich zur derzeit festgelegten Partikelmasse eine Partikelzahl festzulegen.
- (10) Zur besseren Reproduzierbarkeit der Partikelmassemessungen im Labor sollte die Kommission die Einführung eines neuen Messverfahrens zum Ersatz des bisherigen Verfahrens erwägen, sobald das entsprechende Forschungsprogramm abgeschlossen ist. Ist das neue Messverfahren eingeführt, werden die in diesem Vorschlag festgelegten Partikelmasse-Grenzwerte geändert, da die Nachweisgrenze des neuen Messverfahrens niedriger liegt als die des bisherigen.

---

<sup>15</sup> KOM(2001) 245 vom 4.5.2001.

<sup>16</sup> KOM(2005) 446 vom 21.9.2005.

- (11) Die Kommission sollte prüfen, ob der Neue Europäische Fahrzyklus, der den Emissionsmessungen zugrunde liegt, angepasst oder ersetzt werden muss. Das kann erforderlich sein, um Änderungen der Fahrzeugeigenschaften und des Fahrerverhaltens Rechnung zu tragen und um zu gewährleisten, dass die bei der Typgenehmigungsprüfung gemessenen Emissionen hinreichend denen im praktischen Fahrbetrieb entsprechen. Der Einsatz transportabler Emissionsmeseinrichtungen und die Einführung des so genannten „not-to-exceed“-Regulierungskonzepts (der Hersteller muss gewährleisten, dass sein Fahrzeug in allen Betriebszuständen die Grenzwerte nicht überschreitet) sollten ebenfalls erwogen werden.
- (12) Mit On-Board-Diagnosesystemen lassen sich die Emissionen eines Fahrzeugs im Betrieb überwachen. Wegen der Bedeutung dieser Überwachung sollte die Kommission die Anforderungen an solche Systeme und die Schwellenwerte für Fehlermeldungen laufend überprüfen.
- (13) Ein einheitliches Verfahren für die Messung des Kraftstoffverbrauchs und der Kohlendioxidemissionen von Fahrzeugen ist notwendig, um zu verhindern, dass zwischen den Mitgliedstaaten technische Handelshemmnisse entstehen. Ein solches Verfahren ist auch notwendig, um zu gewährleisten, dass die Verbraucher objektive, genaue und vergleichbare Informationen erhalten.
- (14) Die Mitgliedstaaten sollten die Möglichkeit haben, durch steuerliche Anreize die Markteinführung von Kraftfahrzeugen zu beschleunigen, die die auf Gemeinschaftsebene festgelegten Emissionsgrenzwerte einhalten. Solche Anreize sollten aber mit dem EG-Vertrag vereinbar sein und bestimmte Bedingungen erfüllen, um nicht den Binnenmarkt zu verzerren. Diese Verordnung berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, die Emission von Schadstoffen als Grundlage für die Bemessung der Kraftfahrzeugsteuer heranzuziehen.
- (15) Da sich die gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften für Emissionen und Kraftstoffverbrauch in mehr als 35 Jahren entwickelt haben und sich mittlerweile auf über 24 Richtlinien verteilen, empfiehlt es sich, diese durch eine neue Verordnung und eine Reihe von Durchführungsmaßnahmen 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. Die Richtlinien 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung<sup>17</sup> und 80/1268/EWG des Rates vom 16. Dezember 1980 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kohlendioxidemissionen und den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen<sup>18</sup> sollten deshalb aufgehoben werden. Ebenfalls aufgehoben werden sollten die Richtlinien 89/458/EWG<sup>19</sup>, 91/441/EWG<sup>20</sup>, 93/59/EWG<sup>21</sup>, 94/12/EG<sup>22</sup>, 96/69/EG<sup>23</sup>,

---

<sup>17</sup> ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 1, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2003/76 der Kommission (ABl. L 206 vom 15.8.2003, S. 29).

<sup>18</sup> ABl. L 375 vom 31.12.1980, S. 36, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/3/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 49 vom 19.2.2004, S. 36).

<sup>19</sup> Richtlinie 89/458/EWG des Rates vom 18. Juli 1989 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten Über Maßnahmen gegen die Verunreinigung

98/69/EG<sup>24</sup> und 2004/3/EG<sup>25</sup>. Außerdem sollten die Mitgliedstaaten die Rechtsvorschriften aufheben, die sie zur Umsetzung der aufzuhebenden Richtlinien erlassen haben.

- (16) Die Richtlinie 72/306/EWG des Rates vom 2. August 1972 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission verunreinigender Stoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen<sup>26</sup> sollte geändert werden, weil alle leichte Nutzfahrzeuge betreffenden Bestimmungen für die Messung der Trübung von Dieselaabgasen in diese Verordnung und die zu ihrer Durchführung erlassenen Maßnahmen aufgenommen werden.
- (17) Damit der Übergang von den bestehenden Richtlinien zu dieser Verordnung reibungslos vonstatten geht, sollte diese Verordnung erst einige Zeit nach ihrem Inkrafttreten anwendbar werden. Während dieser Übergangszeit sollten die Hersteller die Wahl haben, ihre Fahrzeuge entweder nach den bestehenden Richtlinien oder nach dieser Verordnung typgenehmigen zu lassen. Außerdem sollten die Bestimmungen für finanzielle Anreize sofort nach Inkrafttreten dieser Verordnung gelten. Die Gültigkeit von Typgenehmigungen, die nach den bestehenden Richtlinien erteilt wurden, soll vom Inkrafttreten dieser Verordnung unberührt bleiben.
- (18) Änderungen dieser Verordnung und der zu ihrer Durchführung erlassenen Maßnahmen sollten entsprechend dem Ratsbeschluss 1999/468/EG vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse<sup>27</sup> erlassen werden.
- (19) Die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Vollendung des Binnenmarktes durch Einführung gemeinsamer technischer Vorschriften zur Begrenzung der Emissionen von Kraftfahrzeugen, können in Anbetracht des Umfangs und der Wirkungen der

---

der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Europäischen Emissionsnormen für Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum unter 1,4 Litern (ABl. L 226 vom 3.8.1989, S. 1).

<sup>20</sup> Richtlinie 91/441/EWG des Rates vom 26. Juni 1991 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. L 242 vom 30.8.1991, S. 1).

<sup>21</sup> Richtlinie 93/59/EWG des Rates vom 28. Juni 1993 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. L 186 vom 28.7.1993, S. 21).

<sup>22</sup> Richtlinie 94/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. März 1994 über Maßnahmen gegen die Verunreinigungen der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG (ABl. L 100 vom 19.4. 1994, S. 42).

<sup>23</sup> Richtlinie 96/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Oktober 1996 zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. L 282 vom 1.11.1996, S. 64).

<sup>24</sup> Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG des Rates (ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 1).

<sup>25</sup> Richtlinie 2004/3/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 80/1268/EWG des Rates im Hinblick auf die Messung der Kohlendioxidemissionen und des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen der Klasse N1 (ABl. L 49 vom 19.2.2004, S. 36).

<sup>26</sup> ABl. L 190 vom 20.8.1972 S. 1, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2005/21/EG der Kommission (ABl. L 61 vom 8.3.2005, S. 25).

<sup>27</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

vorgeschlagenen Maßnahmen auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden. Die Gemeinschaft darf daher nach dem in Artikel 5 EG-Vertrag verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Nach dem ebenfalls dort verankerten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht die Richtlinie nicht über das hierfür erforderliche Maß hinaus-

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

## **Kapitel I**

### **Gegenstand, Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen**

#### *Artikel 1* *Gegenstand*

Diese Verordnung legt Vorschriften für die Typp Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Ersatzteilen wie Austauschkatalysatoren hinsichtlich ihrer Schadstoffemissionen fest.

Sie enthält ferner Vorschriften für die Überwachung der Emissionen in Betrieb befindlicher Fahrzeuge, für die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen, für On-Board-Diagnosesysteme (OBD-Systeme), für die Messung des Kraftstoffverbrauchs und für den Zugang zu Reparaturinformationen

#### *Artikel 2* *Anwendungsbereich*

1. Diese Verordnung gilt für
  - a) Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotoren,
  - b) Kraftfahrzeuge der in [Anhang II] der Richtlinie [XXXX/XX/EG] definierten Klassen M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub> mit gasbetriebenen Fremdzündungsmotoren,
  - c) Kraftfahrzeuge der in [Anhang II] der Richtlinie [XXXX/XX/EG] definierten Klassen M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub> mit Selbstzündungsmotoren.
2. Auf Antrag des Herstellers kann diese Verordnung auch auf Kraftfahrzeuge der in [Anhang II] der Richtlinie [XXXX/XX/EG] definierten Klassen M<sub>2</sub> and N<sub>2</sub> mit Selbstzündungsmotoren angewandt werden, deren Bezugsmasse 2 840 kg nicht übersteigt und die den Bestimmungen dieser Verordnung und der zu ihrer Durchführung erlassenen Maßnahmen entsprechen.

#### *Artikel 3* *Begriffsbestimmungen*

Im Sinne dieser Richtlinie ist (sind)

- (1) „Hybridfahrzeug“ ein Fahrzeug mit mindestens zwei verschiedenen bordeigenen Antriebs- und Energiespeichersystemen.

- (2) „Bezugsmasse“ die Masse des fahrbereiten Fahrzeugs abzüglich der Pauschalmasse des Fahrers von 75 kg und zuzüglich einer Pauschalmasse von 100 kg.
- (3) „gasförmige Schadstoffe“ Auspuffemissionen von Kohlenmonoxid, Stickstoffoxiden, ausgedrückt als Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), und Kohlenwasserstoffen im Verhältnis von C<sub>1</sub>H<sub>1.85</sub> für Ottokraftstoff, C<sub>1</sub>H<sub>1.86</sub> für Dieselkraftstoff, C<sub>1</sub>H<sub>2.525</sub> für Flüssiggas (LPG) und CH<sub>4</sub> für Erdgas (NG).
- (4) „Partikelförmige Luftverunreinigungen“ Abgasbestandteile, die bei einer Temperatur von höchstens 325 K (52 °C) mit den im Verfahren zur Ermittlung der durchschnittlichen Auspuffemissionen beschriebenen Filtern aus dem verdünnten Abgas abgeschieden werden.
- (5) „Auspuffemissionen“ die Emissionen gasförmiger und partikelförmiger Luftschadstoffe.
- (6) „Verdunstungsemissionen“ Kohlenwasserstoffdämpfe, die aus dem Kraftstoffsystem austreten und nicht aus der Verbrennung des Kraftstoffs stammen.
- (7) „Kurbelgehäuse“ die Gesamtheit aller 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 entweichen können.
- (8) „Emissionsmindernde Einrichtung“ Teile eines Fahrzeugs, die die Auspuff- und Verdunstungsemissionen eines Fahrzeugs regeln und/oder begrenzen.
- (9) „On-Board-Diagnosesystem“ (OBD-System) ein im Fahrzeug installiertes Diagnosesystem für die Emissionsüberwachung, das in der Lage ist, mit Hilfe rechnergespeicherter Fehlercodes Fehlfunktionen und deren wahrscheinliche Ursachen anzuzeigen.
- (10) „Abschalteinrichtung“ ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl, den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils der emissionsmindernden Einrichtungen zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit der emissionsmindernden Einrichtung unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird.
- (11) „Katalysator für die Erstausrüstung“ ein Katalysator der in die Typgenehmigung des Fahrzeugs einbezogen ist.
- (12) „Austauschkatalysator“ ein Katalysator oder eine Katalysatorgruppe, der (die) dazu bestimmt ist, einen Katalysator für die Erstausrüstung zu ersetzen und der (die) als selbständige technische Einheit im Sinne der Richtlinie [XXXX/XX/EG] typgenehmigt werden kann.
- (13) „Reparaturinformation“ sämtliche für Diagnose, Prüfung, Wartung, regelmäßige Überwachung, Reparatur, Neuprogrammierung und Neuinitialisierung des Fahrzeugs und seiner Teile erforderliche Information, die die Hersteller ihren autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben zur Verfügung stellen, sowie alle Ergänzungen und Aktualisierungen dieser Information.

- (14) „unabhängige Marktteilnehmer“ Unternehmen, die keine autorisierten Händler oder Reparaturbetriebe sind und die direkt oder indirekt an der Wartung und Reparatur von Kraftfahrzeugen beteiligt sind, insbesondere freie Werkstätten, Hersteller von Werkstattausrüstung und Werkzeugen, unabhängige Ersatzteilhändler, Herausgeber von technischen Informationen, Automobilclubs, Pannenhilfsdienste, Anbieter von Inspektions- und Prüfdienstleistungen sowie Einrichtungen der Aus- und Weiterbildung von Kraftfahrzeugmechanikern.

## **Kapitel II**

### **Vorschriften für die Typgenehmigung**

#### *Artikel 4* *Pflichten des Herstellers*

1. Der Hersteller gewährleistet, dass alle von ihm zur Typgenehmigung vorgeführten und zum Verkauf, zur Zulassung oder zur Inbetriebnahme in der Gemeinschaft bestimmten Fahrzeuge den Bestimmungen dieser Verordnung und den zu ihrer Durchführung erlassenen Maßnahmen entsprechen.

Das schließt die Pflicht ein, die in Anhang I dieser Verordnung genannten Grenzwerte einzuhalten und die in Artikel 5 genannten Prüfungen durchzuführen.

2. Der Hersteller stellt sicher, dass die im Typgenehmigungsverfahren vorgesehenen Vorschriften für die Prüfung der Übereinstimmung der Produktion, der Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen und der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge beachtet werden. Die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge ist über 5 Jahre oder 100 000 km zu kontrollieren; es gilt der Wert, der zuerst erreicht wird. Die Dauerhaltbarkeit der emissionsmindernden Einrichtungen ist über eine Laufleistung von 160 000 km zu prüfen.
3. In einem Schriftstück, das dem Fahrzeugkäufer beim Kauf ausgehändigt wird, macht der Hersteller Angaben über die Kohlendioxidemissionen und den Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs.
4. Die Kommission legt nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 der Richtlinie [XXXX/XX/EG] die Verfahren zur Durchführung der Absätze 2 und 3 fest.

#### *Artikel 5* *Anforderungen und Prüfungen*

1. Die Bauteile des Fahrzeugs, die voraussichtlich Einfluss auf das Emissionsverhalten haben, müssen so konstruiert, gefertigt und montiert sein, dass das Fahrzeug unter normalen Betriebsbedingungen die Anforderungen dieser Verordnung und der zu ihrer Durchführung erlassenen Maßnahmen erfüllt.
2. Die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung emissionsmindernder Einrichtungen verringern, ist unzulässig außer in folgenden Fällen:

- a) wenn die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Störungen und Beschädigung zu schützen oder um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten oder
  - b) wenn die Einrichtung nicht über die Startphase des Motors hinaus arbeitet oder
  - c) wenn die Bedingungen, unter denen die Einrichtung arbeitet, in den Verfahren zur Prüfung der Verdunstungsemissionen und der durchschnittlichen Auspuffemissionen im Wesentlichen berücksichtigt sind.
3. Um die Typgenehmigung für ein Fahrzeug zu erhalten, muss der Hersteller nachweisen, dass es die Anforderungen dieser Verordnung und der zu ihrer Durchführung erlassenen Maßnahmen erfüllt.
4. Die Kommission legt nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 der Richtlinie [XXXX/XX/EG] Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung fest, insbesondere Vorschriften für:
- a) die Auspuffemissionen: Prüfzyklen, Emissionen bei niedriger und hoher Umgebungstemperatur und im Leerlauf, Abgastrübung und ordnungsgemäßes Arbeiten und Regenerieren von Abgasnachbehandlungssystemen,
  - b) die Verdunstungs- und Kurbelgehäuseemissionen,
  - c) On-Board-Diagnosesysteme und Leistung emissionsmindernder Einrichtungen im Betrieb,
  - d) die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen, Ersatzteile für emissionsmindernde Einrichtungen, die Kontrolle der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge und der Übereinstimmung der Produktion, die technische Überwachung von Fahrzeugen,
  - e) die Kohlendioxidemissionen und den Kraftstoffverbrauch,
  - f) Hybridfahrzeuge,
  - g) die Erweiterung von Typgenehmigungen und für in Kleinserien hergestellte Fahrzeuge,
  - h) Prüfgeräte,
  - i) Bezugskraftstoffe wie Benzin, Dieselmotorkraftstoff, Flüssiggas und Erdgas.
5. Die Kommission beobachtet die Emissionen von Schadstoffen, die unter die Bestimmungen von Absatz 4 fallen, überprüft die für die Emissionsmessung verwendeten Fahrzyklen und trifft die erforderlichen Maßnahmen, wenn sie erkennt, dass Verfahren und Prüfungen für ihren Zweck nicht mehr geeignet sind oder der Betriebspraxis nicht mehr hinreichend entsprechen.
6. Die Kommission legt nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 der Richtlinie [XXXX/XX/EG] die Verfahren, Prüfungen und Anforderungen zur Durchführung der Absätze 2 bis 5 fest.

# **Kapitel III**

## **Zugang zu Reparaturinformation**

### *Artikel 6* *Pflichten des Herstellers*

1. Der Hersteller gewährt unabhängigen Marktteilnehmern über das Internet leichten, uneingeschränkten und standardisierten Zugang zu Reparaturinformation in solcher Weise, dass sie gegenüber seinen autorisierten Händlern und Reparaturbetrieben nicht diskriminiert werden.
2. Die in Absatz 1 genannte Information umfasst:
  - (a) die eindeutige Identifizierung des Fahrzeugs,
  - (b) Servicehandbücher,
  - (c) technische Anleitungen,
  - (d) Information zu Komponenten und Diagnosehinweise (z. B. untere und obere Grenzwerte für Messungen),
  - (e) Schaltpläne,
  - (f) die Fehlercodes des Diagnosesystems (einschließlich herstellerspezifischer Codes),
  - (g) die für den Fahrzeugtyp geltende Kennnummer der Softwarekalibrierung,
  - (h) Information über Spezialwerkzeuge und –geräte und mithilfe herstellerspezifischer Einrichtungen übermittelte Information,
  - (i) Information über Datenspeicherung und bidirektionale Kontroll- und Prüfdaten.
3. Autorisierte Händler und Reparaturbetriebe, die zum Vertriebsnetz eines Fahrzeugherstellers gehören, gelten insoweit als unabhängige Marktteilnehmer im Sinne dieser Verordnung, als sie Wartungs- und Reparaturarbeiten an Fahrzeugen ausführen, die nicht von dem Hersteller stammen, zu dessen Vertriebsnetz sie gehören.
4. Reparaturinformation muss außer während der Wartung des Informationssystems jederzeit zur Verfügung stehen.
5. Um die Herstellung von OBD-kompatiblen Ersatzteilen und Diagnose- und Prüfgeräten sowie die OBD-kompatible Wartung von Fahrzeugen zu ermöglichen, stellt der Fahrzeughersteller Herstellern solcher Erzeugnisse und Reparaturbetrieben Reparaturinformation auf Anfrage diskriminierungsfrei zur Verfügung.

6. Wenn ein Hersteller für ein Fahrzeug die EG-Typgenehmigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung beantragt, muss er der Typgenehmigungsbehörde nachweisen, dass für dieses Fahrzeug Reparaturinformation und die in Absatz 5 genannte Information entsprechend den Bestimmungen dieser Verordnung zur Verfügung steht.

Steht diese Information zu diesem Zeitpunkt noch nicht zur Verfügung oder entspricht sie noch nicht den Bestimmungen dieser Verordnung und der zu ihrer Durchführung erlassenen Maßnahmen, stellt der Hersteller die fehlende Information innerhalb von sechs Monaten nach Erteilung der Typgenehmigung zur Verfügung. Wird die Bereitstellung ausreichender Reparaturinformation innerhalb dieser Frist nicht nachgewiesen, so trifft die Typgenehmigungsbehörde geeignete Maßnahmen, um dieser Vorschrift Geltung zu verschaffen, und entzieht gegebenenfalls die Typgenehmigung.

Der Hersteller macht Änderungen und Ergänzungen seiner Reparaturinformation im Internet zum selben Zeitpunkt zugänglich, zu dem er sie seinen autorisierten Reparaturbetrieben zur Verfügung stellt.

#### *Artikel 7*

##### *Gebühren für den Zugang zu Reparaturinformation*

1. Der Hersteller kann für den Zugang zu der unter diese Verordnung fallenden Reparaturinformation eine angemessene Gebühr erheben. Nicht angemessen ist eine Gebühr, wenn sie unabhängige Marktteilnehmer abschreckt, weil sie für den Umfang der Nutzung unverhältnismäßig ist.
2. Der Hersteller bietet Zugang zu Reparaturinformation für einen Tag, einen Monat oder ein Jahr an, wobei die Gebühr nach der Dauer des Zugangs gestaffelt ist.

#### *Artikel 8*

##### *Durchführungsmaßnahmen*

Die Kommission erlässt nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 der Richtlinie [XXXX/XX/EG] die zur Durchführung der Artikel 6 und 7 erforderlichen Maßnahmen. Dazu gehört auch die Festlegung technischer Spezifikationen für die Bereitstellung von Reparaturinformation.

## **Kapitel IV Pflichten der Mitgliedstaaten**

#### *Artikel 9*

##### *Typgenehmigung*

1. Ab dem [Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die die Emissionen von Luftschadstoffen oder den Kraftstoffverbrauch

betreffen, weder die EG-Typgenehmigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für einen neuen Fahrzeugtyp versagen noch den Verkauf oder die Inbetriebnahme eines neuen Fahrzeugs untersagen oder seine Zulassung verweigern, wenn das betreffende Fahrzeug die Anforderungen dieser Verordnung und der zu ihrer Durchführung erlassene Maßnahmen erfüllt.

2. Ab dem [18 Monate und 1 Tag nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung], für Fahrzeuge Klasse N<sub>1</sub>, Gruppen II und III ab dem [30 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung] versagen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die die Emissionen von Luftschadstoffen oder den Kraftstoffverbrauch betreffen, die EG-Typgenehmigung und die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für Fahrzeugtypen, die die Anforderungen dieser Verordnung und der zu ihrer Durchführung erlassenen Maßnahmen nicht erfüllen.
3. Ab dem [36 Monate und 1 Tag nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung], für Fahrzeuge Klasse N<sub>1</sub>, Gruppen II und III ab dem [48 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung], betrachten die Mitgliedstaaten für neue Fahrzeuge nach [Artikel 25] der Richtlinie [XXXX/XX/EG] ausgestellte Übereinstimmungsbescheinigungen als nicht mehr gültig, wenn diese Fahrzeuge nicht die Anforderungen dieser Verordnung und der zu ihrer Durchführung erlassenen Maßnahmen nicht erfüllen, und verweigern aus Gründen, die die Emissionen von Luftschadstoffen oder den Kraftstoffverbrauch betreffen, ihre Zulassung und untersagen ihren Verkauf und ihre Inbetriebnahme .

#### *Artikel 10* *Typgenehmigung von Ersatzteilen*

1. Die Mitgliedstaaten untersagen den Verkauf und den Einbau neuer, für Fahrzeuge mit EG-Typgenehmigung bestimmter Austauschkatalysatoren, die nicht mit On-Board-Diagnosesystemen ausgestattet sind, wenn sie nicht einem nach dieser Verordnung genehmigten Typ entsprechen.
2. Unbeschadet Absatz 1 können die Mitgliedstaaten EG-Typgenehmigungen für Austauschkatalysatoren zu denselben Bedingungen erweitern, zu denen sie ursprünglich erteilt wurden.

#### *Artikel 11* *Finanzielle Anreize*

1. Die Mitgliedstaaten können finanzielle Vorteile für in Serie hergestellte Fahrzeuge gewähren, die die Anforderungen dieser Verordnung erfüllen.

Alle in einem Mitgliedstaat zum Kauf angebotenen Fahrzeuge, die die Anforderungen dieser Verordnung und der zu ihrer Durchführung erlassenen Maßnahmen vor den in Artikel 9 Absatz 3 genannten Zeitpunkten erfüllen, kommen in den Genuss dieser Vorteile.

Diese Vorteile dürfen nach den in Artikel 9 Absatz 3 genannten Zeitpunkten nicht mehr gewährt werden.

2. Für die Nachrüstung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge mit Einrichtungen, die die Einhaltung der in dieser Verordnung festgelegten Grenzwerte ermöglichen, und für die Verschrottung von Fahrzeugen, die diese Grenzwerte nicht einhalten, können die Mitgliedstaaten ebenfalls finanzielle Vorteile gewähren.
3. Die in Absatz 1 und 2 genannten finanziellen Vorteile müssen für den jeweiligen Fahrzeugtyp unter den Mehrkosten liegen, die die zur Einhaltung der in Anhang I festgelegten Grenzwerte notwendigen technischen Einrichtungen und ihr Einbau in das Fahrzeug verursachen.
4. Die Kommission ist rechtzeitig über Pläne zur Einführung oder Änderung von den in Absätzen 1 und 2 genannten finanziellen Anreizen zu unterrichten.

*Artikel 12*  
*Sanktionen bei Verstößen*

Die Mitgliedstaaten legen für Verstöße gegen die Vorschriften dieser Verordnung Sanktionen fest und treffen die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen. Die Sanktionen müssen wirksam, angemessen und abschreckend sein. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die von ihnen festgelegten Sanktionen spätestens achtzehn Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung mit und melden ihr spätere Änderungen unverzüglich.

## **Kapitel V**

### **Schlussbestimmungen**

*Artikel 13*  
*Neufestsetzung der Grenzwerte*

1. Die Kommission prüft bis zum [6 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung], ob es notwendig ist, anstelle des in Anhang I angegebenen Grenzwertes für die Emission von Kohlenwasserstoffen separate Emissionsgrenzwerte für Methan und Nichtmethan-Kohlenwasserstoffe festzulegen.
2. Es ist auch zu prüfen, ob die Methanemissionen in die Berechnung der Kohlendioxidemissionen einzubeziehen sind.
3. Gegebenenfalls kann die Kommission zur Ausführung der Absätze 1 und 2
  - a) nach den Bestimmungen von Artikel 14 die in Anhang I dieser Verordnung aufgeführten Grenzwerte für Kohlenwasserstoffemissionen neu festsetzen.
  - b) nach den Bestimmungen von Artikel 37 Absatz 2 der Richtlinie [XX/XXXX/EG] Maßnahmen zur Messung, Erfassung oder Begrenzung der Methanemissionen erlassen.
4. Nach Abschluss des Programms der UN/ECE zur Partikelmessung (Particulate Measurement Programme - PMP) trifft die Kommission folgende Maßnahmen:

- a) Nach den Bestimmungen des Artikels 14 legt sie die in Anhang I dieser Verordnung angegebenen Grenzwerte für die Partikelmasse neu fest, und sie legt in Anhang I Grenzwerte für die Partikelzahl fest, die annähernd mit den für Fremd- und Selbstzündungsmotoren geltenden Grenzwerten für die Partikelmasse korrelieren.
- b) Nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 der Richtlinie [XXXX/XX/EG] legt sie ein neues Verfahren für die Messung der Partikelmasse und der Partikelzahl fest.

*Artikel 14*  
*Änderungen*

Die Kommission kann die in Artikel [36 Absätze 2, 3, und 4] der Richtlinie [XXXX/XX/EG] vorgesehenen Änderungen dieser Verordnung nach dem Verfahren des Artikels 37 Absatz 2 derselben Richtlinie erlassen.

*Artikel 15*  
*Änderung der Richtlinie [XXXX/XX/EG]*

Die Anhänge IV, VI und XI der Richtlinie [XXXX/XX/EG] werden entsprechend Anhang II dieser Verordnung geändert.

*Artikel 16*  
*Änderung der Richtlinie 72/306/EWG*

An Artikel 1 der Richtlinie 72/306/EWG wird folgender Satz angefügt:

„Die in Artikel 2 [dieser Verordnung] genannten Fahrzeuge fallen jedoch nicht unter diese Richtlinie.“

*Artikel 17*  
*Aufgehobene Rechtsvorschriften*

1. Die Richtlinien 70/220/EWG, 80/1268/EWG, 89/458/EWG, 91/441/EWG, 93/59/EWG, 94/12/EG, 96/69/EG, 98/69/EG und 2004/3/EG werden mit Wirkung vom [18 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] aufgehoben.
2. Verweise auf die aufgehobenen Rechtsvorschriften gelten als Verweise auf diese Verordnung.

*Artikel 18*  
*Inkrafttreten*

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



## ANHÄNGE

ANHANG I - Emissionsgrenzwerte

ANHANG II Änderung der Richtlinie [XXXX/XX/EG]

## ANHANG I – Emissionsgrenzwerte

**Tabelle 1: Euro 5-Emissionsgrenzwerte**

|                     |        | Bezugs-<br>masse<br>(RM)<br>(kg) | Grenzwerte                    |     |                                   |    |  |     |   |     |                                |     |                                  |    |
|---------------------|--------|----------------------------------|-------------------------------|-----|-----------------------------------|----|--|-----|---|-----|--------------------------------|-----|----------------------------------|----|
|                     |        |                                  | Masse des Kohlenmonoxids (CO) |     | Masse der Kohlenwasserstoffe (HC) |    | Masse der Stickstoffoxide (NO <sub>x</sub> ) |     | Summe der Massen der Kohlenwasserstoffe und der Stickstoffoxide (HC + NO <sub>x</sub> ) |     | Partikelmasse (PM)             |     | Partikelzahl <sup>(1)</sup> (PM) |    |
|                     |        |                                  | L <sub>1</sub><br>(mg/km)     |     | L <sub>2</sub><br>(mg/km)         |    | L <sub>3</sub><br>(mg/km)                    |     | L <sub>2</sub> + L <sub>3</sub><br>(mg/km)  |     | L <sub>4</sub><br>(mg/km)      |     | L <sub>5</sub><br>(#/km)         |    |
| Fahrzeug-<br>klasse | Gruppe |                                  | PI                            | CI  | PI                                | CI | PI   | CI  | PI  | CI  | PI <sup>4</sup> <sup>(2)</sup> | CI  | PI                               | CI |
| M                   | —      | Alle                             | 1000                          | 500 | 75                                | —  | 60   | 200 | —   | 250 | 5.0                            | 5.0 |                                  |    |
| N <sub>1</sub>      | I      | RM ≤ 1305                        | 1000                          | 500 | 75                                | —  | 60   | 200 | —   | 250 | 5.0                            | 5.0 |                                  |    |
|                     | II     | 1305 < RM ≤ 1760                 | 1810                          | 630 | 100                               | —  | 75   | 260 | —   | 320 | 5.0                            | 5.0 |                                  |    |
|                     | III    | 1760 < RM                        | 2270                          | 740 | 120                               | —  | 82   | 310 | —   | 380 | 5.0                            | 5.0 |                                  |    |

Erläuterung: PI = Fremdzündungsmotor, CI = Selbstzündungsmotor

(1) Ein Grenzwert für die Partikelzahl wird später festgelegt.

(2) Grenzwerte für die Partikelmasse gelten nur für Fremdzündungsmotoren mit Benzin-Direkteinspritzung, die teilweise oder ausschließlich im Magerbetrieb arbeiten.

**Tabelle 2 – Grenzwert für Verdunstungsemissionen**

|  |
|--|
| Masse der Verdunstungsemissionen (g/Prüfung) |
| 2  |

**Tabelle 3 – Grenzwerte für die Auspuffemissionen von Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffen nach Kaltstart**

| Prüftemperatur 266 K (– 7 °C) |        |  |  |
|-------------------------------|--------|--|--|
| Fahrzeugklasse                | Gruppe | Masse des Kohlenmonoxids (CO)<br>L <sub>1</sub> (g/km) | Masse der Kohlenwasserstoffe (HC)<br>L <sub>2</sub> (g/km) |
| M                             | —      | 15   | 1.8  |
| N <sub>1</sub>                | I      | 15   | 1.8  |
|                               | II     | 24   | 2.7  |
|                               | III    | 30   | 3.2  |

## ANHANG II: Änderung der Richtlinie [XXXX/XX/EG]

Die Richtlinie [XXXX/XX/EG] wird wie folgt geändert:

1. In Anhang IV Teil I erhält die Tabellenzeile 2 folgende Fassung:

| Genehmigungsgegenstand | Nummer der Rechtsvorschrift | Fundstelle im Amtsblatt | Anzuwenden auf Fahrzeugklasse |                |                |                |                |                |                |                |                |                |
|------------------------|-----------------------------|-------------------------|-------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
|                        |                             |                         | M <sub>1</sub>                | M <sub>2</sub> | M <sub>3</sub> | N <sub>1</sub> | N <sub>2</sub> | N <sub>3</sub> | O <sub>1</sub> | O <sub>2</sub> | O <sub>3</sub> | O <sub>4</sub> |
| 2. Emissionen          | [.../.../EG]                | L .. vom ..., S. ..     | X                             | X              | X              | X              | X              | X              |                |                |                |                |

2. In Anhang IV Teil I Anlage 1 erhält die Tabellenzeile 2 folgende Fassung:

|    | Genehmigungsgegenstand | Nummer der Rechtsvorschrift | Fundstelle im Amtsblatt | M <sub>1</sub> |
|----|------------------------|-----------------------------|-------------------------|----------------|
| 2. | Emissionen             | [.../.../EG]                | L .. vom ..., S. ..     | A              |

3. In Anhang VI Anlage 1 erhält die Tabellenzeile 2 folgende Fassung:

| Genehmigungsgegenstand | Nummer der Rechtsvorschrift | in der Fassung von | Gültig für die Varianten |
|------------------------|-----------------------------|--------------------|--------------------------|
| 2. Emissionen          | [.../.../EG]                |                    |                          |

4. In Anhang XI Anlage 1 erhält die Tabellenzeile 2 folgende Fassung:

| Nr. | Genehmigungsgegenstand | Nummer der Rechtsvorschrift | M <sub>1</sub> ≤ 2 500 (1) kg | M <sub>1</sub> > 2 500 (1) kg | M <sub>2</sub> | M <sub>3</sub> |
|-----|------------------------|-----------------------------|-------------------------------|-------------------------------|----------------|----------------|
| 2   | Emissionen             | [.../.../EG]                | Q                             | G+Q                           | G+Q            | G+Q            |

5. In Anhang XI Anlage 2 erhält die Tabellenzeile 2 folgende Fassung:

| Nr. | Genehmigungsgegenstand | Nummer der Rechtsvorschrift | M <sub>1</sub> | M <sub>2</sub> | M <sub>3</sub> | N <sub>1</sub> | N <sub>2</sub> | N <sub>3</sub> | O <sub>1</sub> | O <sub>2</sub> | O <sub>3</sub> | O <sub>4</sub> |
|-----|------------------------|-----------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 2   | Emissionen             | [.../.../EG]                | A              | A              | A              | A              | A              | A              |                |                |                |                |

6. In Anhang XI Anlage 3 erhält die Tabellenzeile 2 folgende Fassung:

| Nr. | Genehmigungs-gegenstand | Nummer der Rechtsvorschrift | M <sub>2</sub> | M <sub>3</sub> | N <sub>1</sub> | N <sub>2</sub> | N <sub>3</sub> | O <sub>1</sub> | O <sub>2</sub> | O <sub>3</sub> | O <sub>4</sub> |
|-----|-------------------------|-----------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 2   | Emissionen              | [...../.../EG]              | Q              | Q              | Q              | Q              | Q              |                |                |                |                |

7. In Anhang XI Anlage 4 erhält die Tabellenzeile 2 folgende Fassung:

| Nr. | Genehmigungs-gegenstand | Nummer der Rechtsvorschrift | Mobilkrane der Klasse N3 |
|-----|-------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| 2   | Emissionen              | [...../.../EG]              | X                        |