



Brüssel, den 31.1.2014
COM(2014) 28 final

2014/0012 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 hinsichtlich
der Verringerung der Schadstoffemissionen von Straßenfahrzeugen**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2014) 32 final}
{SWD(2014) 33 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

Der Zweck dieses Vorschlags ist die Einführung einer Reihe von Änderungen an der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 hinsichtlich der Verringerung der Schadstoffemissionen von Straßenfahrzeugen. Der Schwerpunkt dieses Entwurfs liegt auf den Bereichen, in denen Markt- und Regulierungsversagen die Bewältigung der übergeordneten Herausforderungen behindern, die sich aus dem Kontext der Luftqualitätsziele der EU und der Agenda für bessere Rechtsetzung ergeben.

2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

Die Maßnahmen sind ausgewogen in Bezug auf ihre Auswirkungen auf die Umwelt und die Belastung für die Industrie. Die Kostenwirksamkeit der Maßnahmen wird durch die beiliegende Folgenabschätzung gestützt.

3. RECHTLICHE ASPEKTE

Mit diesem Vorschlag sollen einige Änderungen an der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 hinsichtlich der Verringerung der Schadstoffemissionen von Straßenfahrzeugen vorgenommen werden.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 hinsichtlich der Verringerung der Schadstoffemissionen von Straßenfahrzeugen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses,¹

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Um für die Automobilhersteller unnötigen Aufwand bei der Typgenehmigung solcher Fahrzeugplattformen zu verringern, die gleichzeitig unter Rechtsvorschriften für leichte als auch für schwere Nutzfahrzeuge fallen könnten, sollte die Genehmigung für bestimmte schwere Nutzfahrzeuge gemäß den Vorschriften für leichte Nutzfahrzeuge hinsichtlich ihrer Schadstoffemissionen möglich sein, ohne dabei das Umweltschutzniveau innerhalb der Union zu senken.
- (2) Auch wenn keine Erkenntnisse darüber vorliegen, ob von Methan-Emissionen unmittelbare schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit ausgehen, so gilt Methan gleichwohl als ein starkes Treibhausgas. Aus diesem Grund und in Übereinstimmung mit der Mitteilung der Kommission über die Anwendung und die künftige Entwicklung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über Emissionen von Fahrzeugen für den Leichtverkehr und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (Euro 5 und 6)² und mit Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates³ sollte die Kommission in Erwägung ziehen, Methanemissionen in die Berechnung der CO₂-Emissionen aufzunehmen.
- (3) Für eine erleichterte Einführung von Erdgas-Fahrzeugen sollte der derzeitige Emissionsgrenzwert für Gesamtkohlenwasserstoffe (THC) erhöht werden und die Auswirkungen von Methan-Emissionen sollten berücksichtigt und als CO₂-

¹ ABl. C vom, S. .

² ABl. C 182 vom 19.7.2008, S. 17.

³ Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).

Äquivalent für Regulierungs- und Verbraucherinformationsszwecke ausgedrückt werden.

- (4) Bei modernen Dieselfahrzeugen wird ein hoher und weiterhin steigender Ausstoß des NO₂-Anteils an den gesamten NO_x-Emissionen verzeichnet, was zum Zeitpunkt der Annahme der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht vorausgesehen wurde. Die meisten Probleme hinsichtlich der Luftqualität in den betroffenen städtischen Gebieten sind offenbar auf direkte NO₂-Emissionen zurückzuführen. Daher sollte ein geeigneter Emissionsgrenzwert eingeführt werden.
- (5) Die derzeitigen Emissionsgrenzwerte für CO und Gesamtkohlenwasserstoffe (THC) nach einem Kaltstart bei niedrigen Temperaturen wurden von den in der Richtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ enthaltenen Euro-3-Anforderungen übernommen und scheinen unter Berücksichtigung des derzeitigen Stands der Fahrzeugtechnologie und der Anforderungen an die Luftqualität veraltet. Ferner legen Luftqualitätsprobleme und Ergebnisse der Messungen von Fahrzeugemissionen die Notwendigkeit nahe, einen geeigneten Grenzwert für NO_x/NO₂-Emissionen einzuführen. Daher sollten gemäß Artikel 14 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 überarbeitete Grenzwerte eingeführt werden.
- (6) Der in der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ festgelegte Grenzwert ist eine Anforderung, mit der der Ammoniakschlupf aus der NO_x-Nachbehandlung, bei der Harnstoff als Reagens für die NO_x-Reduktion verwendet wird, begrenzt werden soll. Der NH₃-Grenzwert sollte daher nur bei diesen Technologien, aber nicht im Falle von Fremdzündungsmotoren angewendet werden.
- (7) Damit die Luftqualitätsziele der EU erreicht werden und eine kontinuierliche Verringerung der Fahrzeugemissionen gewährleistet ist, sollte der Kommission gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte zu erlassen, die die folgenden Aspekte betreffen: detaillierte Vorschriften für die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 auf Fahrzeuge der Klasse M₁, M₂, N₁ und N₂ mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg und einer Höchstmasse von nicht mehr als 5 000 kg; besondere Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung; die Anforderungen für die Umsetzung des Verbots der Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern; die erforderlichen Maßnahmen für die Umsetzung der Herstellerpflicht, uneingeschränkter und standardisierter Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen zu gewähren; den Austausch der Informationen über die Masse der CO₂-Emissionen durch Informationen über die Gesamtmasse der CO₂-Emissionsäquivalente in der Konformitätsbescheinigung; die Anhebung oder Entfernung des Grenzwerts für Gesamtkohlenwasserstoffe (THC) im Falle von Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor; die Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zur Neufestlegung der Grenzwerte für die Partikelmasse und zur

⁴ 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).

⁵ Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG (ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1).

Aufnahme von Grenzwerten für die Partikelzahl, damit sie weitgehend mit den für Fremd- und Selbstzündungsmotoren geltenden Grenzwerten für die Partikelmasse korrelieren; einen Grenzwert für NO₂-Emissionen sowie Grenzwerte für Auspuffemissionen bei niedrigen Temperaturen für Fahrzeuge, für die aufgrund der Einhaltung der Emissionsgrenzwerte der Euro-6-Norm eine Genehmigung erteilt wurde. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

- (8) 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 diese Befugnisübertragung gemäß Artikel 290 Absatz 1 AEUV fallen können, entsprechen im Grundsatz denen, die unter das Regelungsverfahren mit Kontrolle nach Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG des Rates⁶ fallen. Es ist daher notwendig, die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, die das Regelungsverfahren mit Kontrolle regeln, an Artikel 290 AEUV anzupassen.
- (9) Die Anpassung an Artikel 290 AEUV der Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, die die Anwendung des Regelungsverfahrens mit Kontrolle durch die vorliegende Verordnung vorsahen, sollte laufende Verfahren, in denen der Ausschuss bereits vor dem Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung eine Stellungnahme gemäß Artikel 5a von Beschluss 1999/468/EG abgegeben hat, unberührt lassen.
- (10) Um einheitliche Voraussetzungen für die Durchführung von Artikel 4 Absatz 2 und Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zu gewährleisten, sind der Kommission Durchführungsbefugnisse zu übertragen. Diese Befugnisse sollten gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁷ ausgeübt werden.
- (11) Die Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 sollten daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

- (1) Artikel 2 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„2. Nach der Veröffentlichung der gemäß Unterabsatz 2 erlassenen delegierten Rechtsakte und auf Antrag des Herstellers gilt diese Verordnung für Fahrzeuge der Klassen M₁, M₂, N₁ und N₂ im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates* mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg und einer Höchstmasse von nicht mehr als 5 000 kg.

⁶ 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).

⁷ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a mit Durchführungsbestimmungen zur Anwendung dieser Verordnung auf Fahrzeuge der Klassen M₁, M₂, N₁ und N₂ im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg und einer Höchstmasse von nicht mehr als 5 000 kg zu erlassen. In den delegierten Rechtsakten ist insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass bei den Prüfungen auf einem Leistungsprüfstand die tatsächliche Masse des Fahrzeugs in Betrieb angemessen zur Bestimmung der äquivalenten Schwungmasse sowie die sonstigen Standard-Parameter für Leistung und Last berücksichtigt werden.

ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.“.

- (2) Artikel 4 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„Die Kommission legt besondere Verfahren und Anforderungen zur Durchführung der Absätze 2 und 3 fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“.

- (3) Artikel 5 Absatz 3 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte in Einklang mit Artikel 14a zu erlassen, um die besonderen Verfahren, Prüfungen und Anforderungen für die Typgenehmigung nach diesem Absatz sowie die Anforderungen zur Umsetzung des Absatzes 2 zu entwickeln.“.

- (4) Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

Delegierte Rechtsakte über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge

Die Kommission wird ermächtigt, zur Umsetzung der Artikel 6 und 7 delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a 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.“

- (5) Artikel 14 wird wie folgt geändert:

- a) Die Absätze 1, 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„1. Ohne das Umweltschutzniveau innerhalb der Union zu senken, wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a in Bezug auf folgende Maßnahmen zu erlassen:

- a) die Ersetzung der Angaben über die Masse der CO₂-Emissionen in der in Artikel 18 der Richtlinie 2007/46/EG genannten Übereinstimmungsbescheinigung durch die Angaben über die Gesamtmasse der CO₂-Emissionsäquivalente, die die Summe der Masse der CO₂-Emissionen und der Methanemissionen, ausgedrückt als

äquivalente Masse der CO₂-Emissionen in Bezug auf ihre Treibhauseffekte, sind;

- b) die Anhebung oder Abschaffung des Grenzwertes für die Gesamtkohlenwasserstoffemissionen (THC) für Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotoren.

2. Nach Abschluss des Programms der UN/ECE zur Partikelmessung des World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations und spätestens bei Inkrafttreten der Euro-6-Norm wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a in Bezug auf folgende Maßnahmen zu erlassen, ohne das Umweltschutzniveau innerhalb der Union zu senken:

- a) die Änderung dieser Verordnung zur Neufestlegung der in Anhang I aufgeführten Grenzwerte für die Partikelmasse und zur Aufnahme von Grenzwerten für die Partikelzahl in diesen Anhang, damit sie weitgehend mit den für Fremd- und Selbstzündungsmotoren geltenden Grenzwerten für die Partikelmasse korrelieren;
- b) die Annahme eines überarbeiteten Verfahrens für die Messung der Partikelmasse und eines Partikelzahlgrenzwertes.

3. Die Kommission überprüft die Verfahren, Prüfungen und Anforderungen nach Artikel 5 Absatz 3 sowie die für die Emissionsmessung verwendeten Prüfzyklen. Erweist sich bei der Überprüfung, dass diese Verfahren, Prüfungen, Anforderungen und Prüfzyklen nicht mehr geeignet sind oder den tatsächlichen Gegebenheiten in Bezug auf Emissionen nicht mehr entsprechen, wird die Kommission im Einklang mit Artikel 5 Absatz 3 tätig und passt diese so an, dass sie den unter realen Fahrbedingungen entstehenden Emissionen entsprechen.“

- b) In Absatz 4 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a zu erlassen, um zusätzlich zu dem geltenden Grenzwert für die NO_x-Gesamtemissionen einen Grenzwert für NO₂-Emissionen für Fahrzeuge festzulegen, die den in Anhang I Tabelle 2 enthaltenen Euro-6-Emissionsgrenzwerten genügen und dementsprechend genehmigt wurden. Der Grenzwert für NO₂-Emissionen ist auf der Grundlage einer Folgenabschätzung festzulegen und die technische Machbarkeit sowie die in der Richtlinie (EG) Nr. 2008/50 des Europäischen Parlaments und des Rates* festgelegten Luftqualitätsziele sind zu berücksichtigen.

* Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1).“;

- c) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„5. Die Kommission erhält die Befugnis, delegierte Rechtsakte im Einklang mit Artikel 14a zu erlassen, um die Tabelle 4 von Anhang I so zu ändern und zu ergänzen, dass Grenzwerte für die Auspuffemissionen bei niedrigen Temperaturen für solche Fahrzeuge festgelegt werden können, die den in

Tabelle 2 von Anhang I enthaltenen Euro-6-Emissionsgrenzwerten genügen und dementsprechend genehmigt wurden. Die Grenzwerte für Emissionen von NO_x und NO₂ sind auf der Grundlage einer Folgenabschätzung festzulegen und die technische Machbarkeit sowie die in der Richtlinie (EG) Nr. 2008/50 des Europäischen Parlaments und des Rates festgelegten Luftqualitätsziele sind zu berücksichtigen.“.

(6) Der folgende Artikel 14a wird eingefügt:

„Artikel 14a

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
2. Die in Artikel 2 Absatz 2 Unterabsatz 2, Artikel 5 Absatz 3, Artikel 8 und Artikel 14 Absätze 1 bis 5 genannte Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [...] **[[Datum des Inkrafttretens ist vom Amt für Veröffentlichungen einzufügen]]** übertragen.
3. Die in Artikel 2 Absatz 2 Unterabsatz 2, Artikel 5 Absatz 3, Artikel 8 und Artikel 14 Absätze 1 bis 5 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Ein Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin genannten Befugnisse. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
5. Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 2 Absatz 2 Unterabsatz 2, Artikel 5 Absatz 3, Artikel 8 und Artikel 14 Absätze 1 bis 5 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.“.

(7) Artikel 15 erhält folgende Fassung:

„Artikel 15

Ausschussverfahren

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.“.

Artikel 2

Die Verordnung (EG) Nr. 595/2009 wird wie folgt geändert:

(1) Artikel 2 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Diese Verordnung gilt nicht für Fahrzeuge, bei denen der Hersteller sich in Einklang mit Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 für die Anwendung der genannten Verordnung entschieden hat.“.

(2) In der Tabelle „Euro-VI-Emissionsgrenzwerte“ von Anhang I erhält die Zeile mit dem Eintrag „WHTC (PI)“ folgende Fassung:

„WHTC (PI)	4 000		160	500	460	-	10	(3)“.
------------	-------	--	-----	-----	-----	---	----	--------

Artikel 3

Diese Verordnung berührt nicht die laufenden Verfahren gemäß Artikel 5 Absatz 3, Artikel 8 und Artikel 14 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, in denen ein Ausschuss bereits eine Stellungnahme im Sinne von Artikel 5a von Beschluss 1999/468/EG abgegeben hat.

Artikel 4

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

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident