



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 19.3.2018  
COM(2018) 137 final

2018/0065 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 hinsichtlich der Anwendung der Stufe  
Euro 5 auf die Typgenehmigung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen  
Fahrzeugen**

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. KONTEXT DES VORSCHLAGS**

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

Der Begriff „Fahrzeuge der Klasse L“ erfasst ein breites Spektrum leichter Fahrzeugtypen mit zwei, drei oder vier Rädern, z. B. Fahrräder mit Antriebssystem, zwei- und dreirädrige Kleinkrafträder, zwei- und dreirädrige Krafträder und Krafträder mit Beiwagen sowie vierrädrige Kraftfahrzeuge, z. B. Straßen-Quads, Geländefahrzeuge und Vierradmobile.

Die Typgenehmigungsanforderungen, die seit dem 1. Januar 2016 für „Fahrzeuge der Klasse L“ gelten, sind in der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und den vier dazugehörigen Delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten<sup>1</sup> festgelegt.

Die Kommission hat auf der Grundlage einer umfassenden Umweltverträglichkeitsstudie<sup>2</sup> einen Bericht an das Parlament und den Rat nach Artikel 23 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erstellt. Aus den Schlussfolgerungen des Berichts wurden Empfehlungen für Verbesserungen der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 sowie der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 der Kommission und der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 abgeleitet. Die Empfehlungen spiegeln sich in Artikel 1 Absätze 1 und 2 der vorliegenden Verordnung wider; vorgeschlagen wird eine Änderung der Artikel 21 und 23 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013.

Da die Typgenehmigungsanforderungen der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 bereits seit dem 1. Januar 2016 verbindlich vorgeschrieben sind, wird vorgeschlagen, den vorliegenden Rechtsakt so bald wie möglich anzunehmen, und es ist – im Gegensatz zu den meisten Typgenehmigungsunterlagen – kein gesondertes Anwendungsdatum vorgesehen.

Mit der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 wurden alle Befugnisübertragungen an die Kommission zum Erlass delegierter Rechtsakte auf einen Zeitraum von fünf Jahren beschränkt, der am 21. März 2018 endet. Da Teile der Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung stets an den technischen Fortschritt angepasst oder im Einklang mit den Befugnisübertragungen weitere Änderungen vorgenommen werden müssen, ist in dem Vorschlagsentwurf auch eine Änderung des Artikels 75 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 vorgesehen, um die Befugnisse für weitere fünf Jahre zu übertragen und eine stillschweigende Verlängerung zu ermöglichen.

---

<sup>1</sup> ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52. Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen.

Delegierte Verordnung (EU) Nr. 134/2014 der Kommission vom 16. Dezember 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit und die Leistung der Antriebseinheit sowie zur Änderung ihres Anhangs V (ABl. L 53 vom 21.2.2014, S. 1).

Delegierte Verordnung (EU) Nr. 44/2014 der Kommission vom 21. November 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen und der allgemeinen Anforderungen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung von zwei-, drei- und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 25 vom 28.1.2014, S. 1).

Delegierte Verordnung (EU) Nr. 3/2014 der Kommission vom 24. Oktober 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen für die Genehmigung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 7 vom 10.1.2014, S. 1–12).

<sup>2</sup> Bericht über die Studie: „Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles“ (Verträglichkeitsstudie der Umwelanforderungsstufe Euro 5 für Fahrzeuge der Klasse L), EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

## **2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄSSIGKEIT**

- **Rechtsgrundlage**

Die Rechtsgrundlage dieses Rechtsakts ist dieselbe wie die des zu ändernden Rechtsakts, nämlich Artikel 114 AEUV.

- **Verhältnismäßigkeit**

Die Verordnung (EU) Nr. 168/2013, die die EU-Typgenehmigungsanforderungen enthält, beruht auf dem Konzept der vollständigen Harmonisierung. Daher werden die Änderungen, die auf der Grundlage der Ergebnisse der umfassenden Umweltverträglichkeitsstudie in die Anforderungen der genannten Verordnung aufgenommen werden sollen, als am besten geeignet für die Erreichung des in Erwägungsgrund 9 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genannten Ziels angesehen, ein hohes Umweltschutzniveau zu erreichen.

- **Wahl des Instruments**

Die Wahl einer Verordnung wird für angemessen erachtet, da die bestehende Verordnung geändert werden soll.

## **3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Aufgrund der Verpflichtung nach Artikel 23 Absätze 4 und 5 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 hat die Kommission ausgehend von einer umfassenden Umweltverträglichkeitsstudie dem Parlament und dem Rat einen Bericht vorgelegt. Entsprechend den Schlussfolgerungen des Kommissionsberichts und um die korrekte Anwendung der Verordnungen zu gewährleisten, sollten die genannten Elemente durch Änderungen ergänzt oder präzisiert werden.

Das Gesamtergebnis der Studie zeigt deutlich, dass die in der Verordnung festgelegten Grenzwerte, Termine und Anforderungen an alle Fahrzeuge der Klasse L kostengünstig und technisch machbar sind.

- **Konsultation der Interessenträger**

Der Bericht der Kommission enthält mehrere Empfehlungen zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013. Die Empfehlungen ergeben sich aus den Konsultationen der Interessenträger während der gesamten Dauer der Studie. Darüber hinaus wurde auf den Sitzungen der Arbeitsgruppe „Kraftfahrzeuge“ im Mai, September und Dezember 2016 sowie im März und Juni 2017 mit Beteiligung aller relevanten Interessenträger und Vertreter der Mitgliedstaaten ein Überblick über weitere Fortschritte bei der Erstellung der Studie gegeben.

Im März 2017 legte die Kommission eine erste Fassung des Dokuments vor und erhielt Rückmeldungen von Interessenträgern aus der Branche, Genehmigungsbehörden, technischen Diensten und Sozialpartnern, die den beigefügten Entwurf des Dokuments unterstützen.

Vorschlag für eine

## **VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

### **zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 hinsichtlich der Anwendung der Stufe Euro 5 auf die Typgenehmigung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen**

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,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Auf der Grundlage des Berichts der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die umfassende Umweltverträglichkeitsstudie der Umweltaanforderungsstufe Euro 5 für Fahrzeuge der Klasse L<sup>3</sup> nach Artikel 23 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>4</sup> hinsichtlich der Emissionsstufe Euro 5 und unter Berücksichtigung der Probleme, auf die die Genehmigungsbehörden und die Interessenträger bei der Anwendung der genannten Verordnung gestoßen sind, sollten in der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 bestimmte Änderungen und Klarstellungen vorgenommen werden, um ihre reibungslose Anwendung zu gewährleisten.
- (2) Hinsichtlich der Anforderung, ein On-Board-Diagnosesystem (OBD-System) der Stufe II zu installieren, das die Überwachung und Meldung von Fehlern und Funktionsminderungen von Emissionskontrollsystemen gewährleistet, gelangte die Kommission ausgehend von einer umfassenden Umweltverträglichkeitsstudie zu dem Schluss, dass technische Beschränkungen hinsichtlich der Katalysatorüberwachung für bestimmte Fahrzeuge bestehen und dass eine Weiterentwicklung erforderlich ist, um ihre ordnungsgemäße Umsetzung zu gewährleisten. Die Überwachung des Katalysators ist in der ersten Runde der Emissionsstufe „Euro 5“ voraussichtlich noch nicht möglich, sollte jedoch für 2025 ins Auge gefasst werden. In Artikel 21 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 sollte daher die Vorlaufzeit vorgesehen werden, die erforderlich ist, um die ordnungsgemäße Anwendung der Anforderung des OBD-II-Systems zu gewährleisten.

---

<sup>3</sup> Bericht über die Studie: „Effect study of the environmental step Euro 5 for L-category vehicles“ (Verträglichkeitsstudie der Umweltaanforderungsstufe Euro 5 für Fahrzeuge der Klasse L), EU-Books (ET-04-17-619-EN-N).

<sup>4</sup> Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52).

- (3) Es ist erforderlich, die Ausnahme für Kleinkrafträder (Klassen L1e und L2e) vom OBD-II-System zu klären und diese Ausnahme auf vierrädrige Leichtfahrzeuge (Klasse L6e) sowie auf die Unterklassen der Enduro- (L3e-AxE) und Trial-Krafträder (L3e-AxT) auszudehnen.
- (4) Da Kleinkrafträder der Fahrzeugklassen L1e und L2e bereits von den Vorschriften der Stufe II des OBD-Systems ausgenommen sind, sollten die Fahrzeuge der Klasse L6e, die basierend auf Spezifikationen für Kleinkrafträder konstruiert und gebaut und in eher geringen Mengen hergestellt werden, ebenfalls von dieser Anforderung ausgenommen werden.
- (5) Enduro- und Trial-Krafträder haben eine kurze Lebensdauer und sind schweren Gelände-Quads (L7e-B), die von der Anforderung der OBD-Stufe II ausgenommen sind, nach Art und Verwendung sehr ähnlich. Diese Ausnahme sollte daher auf Enduro- und Trial-Krafträder ausgedehnt werden.
- (6) Die Kommission kam in ihrem Bericht an das Europäische Parlament und den Rat auf der Grundlage der umfassenden Umweltverträglichkeitsstudie zu dem Schluss, dass das in Artikel 23 Absatz 3 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 festgelegte mathematische Dauerhaltbarkeitsverfahren, bei dem Fahrzeuge nach 100 km Gebrauch geprüft werden, nicht die tatsächliche Verschlechterung des Emissionsminderungssystems eines Fahrzeugs während seiner Lebensdauer widerspiegelt. Diese Methode sollte nicht mehr angewendet werden und sollte deshalb bis 2025 schrittweise auslaufen, damit den Interessenträgern genügend Vorlauf für die Anpassung gegeben wird. Für den Zeitraum bis 2025 sollte die geforderte kumulierte Wegstrecke, die das Fahrzeug vor der Prüfung zurückgelegt hat, angehoben werden, um sicherzustellen, dass die Prüfergebnisse zuverlässig sind.
- (7) Die zur Erfüllung der Euro-5-Grenzwerte erforderliche Technologie ist bereits verfügbar, aber die Kommission kam in ihrem Bericht an das Europäische Parlament und den Rat auf der Grundlage der nach Artikel 23 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Emissionsstufe Euro 5 durchgeführten umfassenden Umweltverträglichkeitsstudie zu dem Schluss, dass die Anwendung der Euro-5-Emissionsgrenzwerte auf bestimmte Fahrzeuge der Klasse L (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT und L3e-AxE) von 2020 auf 2022 verschoben werden muss, um das im Vergleich zum Basisszenario vorteilhafte Kosten-Nutzen-Verhältnis zu verbessern. Darüber hinaus brauchen die Hersteller dieser Fahrzeuge, bei denen es sich hauptsächlich um KMU handelt, mehr Vorlaufzeit, um sicherzustellen, dass der Übergang zu emissionsfreien Antriebssträngen, z. B. elektrischen, kosteneffizient erreicht werden kann.
- (8) Einige Unstimmigkeiten hinsichtlich des Beginns der Anwendung der Geräuschpegelgrenzwerte für Euro 5 in Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 sollten geklärt werden, um sicherzustellen, dass die bestehenden Grenzwerte (Euro 4) gelten, bis die neuen Grenzwerte für Euro 5 festgelegt werden können.
- (9) Mit der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 wurde der Kommission die Befugnis übertragen, für einen Zeitraum von fünf Jahren delegierte Rechtsakte zu erlassen; dieser Zeitraum läuft am 21. März 2018 aus. Da es ständig erforderlich ist, Teile der Typgenehmigungsvorschriften an den technischen Fortschritt anzupassen oder im Rahmen der übertragenen Befugnisse andere Änderungen vorzunehmen, sollte Artikel 75 Absatz 2 der genannten Verordnung geändert werden, um eine

Befugnisübertragung für weitere fünf Jahre mit der Möglichkeit einer stillschweigenden Verlängerung vorzusehen.

- (10) Im Interesse der Rechtssicherheit sollte die in der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 vorgesehene Übertragung der Befugnis an die Kommission zum Erlass delegierter Rechtsakte über die technischen Anforderungen an die On-Board-Diagnose klarer und präziser formuliert werden.
- (11) Da durch diese Verordnung die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 ohne Erweiterung ihres Regelungsgehalts geändert wird und da die Ziele dieser Verordnung von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen des Umfangs und der Wirkungen dieses Vorhabens auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (12) Die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 sollte daher entsprechend geändert werden —  
HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 wird wie folgt geändert:

- (1) Artikel 21 erhält folgende Fassung:

#### *„Artikel 21*

##### *Allgemeine Anforderungen an On-Board-Diagnosesysteme*

1. Beginnend mit den Anwendungsterminen nach Anhang IV sind Fahrzeuge der Klasse L, außer solchen der Klassen L1e, L2e und L6e, mit einem OBD-System auszustatten, das den funktionsbezogenen Anforderungen und den Testverfahren, die in den nach Absatz 8 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt sind, entspricht.
2. Beginnend mit den in Anhang IV Nummer 1.8.1 festgelegten Terminen werden Fahrzeuge der (Unter-)Klassen L3e, L4e, L5e-A und L7e-A mit einem OBD-I-System ausgestattet, das das Emissionskontrollsystem hinsichtlich sämtlicher Fehler in den Stromkreisen und der Elektronik überwacht und diese Fehler, die zu einer Überschreitung der Emissionsschwellenwerte nach Anhang VI Teil B1 führen, meldet.
3. Beginnend mit den in Anhang IV Nummer 1.8.2 festgelegten Terminen werden Fahrzeuge der (Unter-)Klassen L3e, L4e, L5e und L7e mit einem OBD-I-System ausgestattet, das das Emissionskontrollsystem hinsichtlich sämtlicher Fehler in den Stromkreisen und der Elektronik überwacht und ausgelöst wird, wenn die Emissionsschwellenwerte nach Anhang VI Teil B1 überschritten werden. Die OBD-I-Systeme für diese (Unter-)Klassen von Fahrzeugen melden auch die Auslösung einer Betriebsart, durch die das Drehmoment des Motors wesentlich verringert wird.
4. Beginnend mit den in Anhang IV Nummer 1.8.3 festgelegten Terminen werden Fahrzeuge der (Unter-)Klassen L3, L4e, L5e und L7e mit einem OBD-I-System ausgestattet, das das Emissionskontrollsystem hinsichtlich sämtlicher Fehler in den Stromkreisen und der Elektronik überwacht und ausgelöst wird, wenn die Emissionsschwellenwerte nach Anhang VI Teil B2 überschritten werden. Die OBD-

I-Systeme für diese (Unter-)Klassen von Fahrzeugen melden auch die Auslösung einer Betriebsart, durch die das Drehmoment des Motors wesentlich verringert wird.

5. Beginnend mit den in Anhang IV Nummer 1.8.4 festgelegten Terminen werden Fahrzeuge der (Unter-)Klassen L3e, L4e, L5e-A und L7e-A zusätzlich mit einem OBD-II-System ausgestattet, das das Emissionskontrollsystem auf Fehler und Funktionsminderungen, die zu einer Überschreitung der OBD-Emissionsschwellenwerte nach Anhang VI Teil B1 führen, hin überwacht und diese meldet (außer der Überwachung des Katalysators).
6. Beginnend mit den in Anhang IV Nummer 1.8.5 festgelegten Terminen werden Fahrzeuge der (Unter-)Klassen L3e, L4e, L5e-A und L7e-A zusätzlich mit einem OBD-II-System ausgestattet, das das Emissionskontrollsystem auf Fehler und Funktionsminderungen, die zu einer Überschreitung der OBD-Emissionsschwellenwerte nach Anhang VI Teil B2 führen, hin überwacht und diese meldet.
7. Die Absätze 5 und 6 gelten nicht für Enduro-Krafträder der Klasse L3e-AxE und Trial-Krafträder der Klasse L3e-AxT.
8. Zur Harmonisierung der Meldung von Fehlern im Bereich der funktionalen Sicherheit oder an den Emissionskontrollsystemen durch das OBD-System und zur Ermöglichung einer wirksamen und effizienten Reparatur der Fahrzeuge wird der Kommission die Befugnis übertragen, nach Artikel 75 delegierte Rechtsakte zu den ausführlichen technischen Anforderungen an die On-Board-Diagnose hinsichtlich der in Anhang II Teil C1 (Anforderungen an die Fahrzeugbauweise und allgemeine Anforderungen an die Typgenehmigung) Nummer 11 genannten Fahrzeugklassen (einschließlich der funktionsbezogenen OBD-Anforderungen und Testverfahren für die in den Absätzen 1 bis 7 dieses Artikels genannten Gegenstände) sowie zu den ausführlichen technischen Anforderungen an die Prüfung Typ VIII nach Anhang V zu erlassen.“;

(2) Artikel 23 Absatz 3 Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) mathematisches Dauerhaltbarkeitsverfahren:

Bis zum 31. Dezember 2024 muss für jeden Emissionsbestandteil das Produkt des Verschlechterungsfaktors nach Anhang VII Teil B und des Ergebnisses der Umweltverträglichkeitsprüfung eines Fahrzeugs, das eine Fahrleistung von mehr als 100 km erbracht hat, nachdem es am Ende der Fertigungsstraße zum ersten Mal gestartet worden ist, niedriger sein als der Grenzwert für die Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anhang VI Teil A.

Ungeachtet des Unterabsatzes 1 muss – bei Neufahrzeugen ab dem 1. Januar 2020 und bei bestehenden Fahrzeugtypen ab dem 1. Januar 2021 – bis zum 31. Dezember 2024 für jeden Emissionsbestandteil das Produkt des Verschlechterungsfaktors nach Anhang VII Teil B und des Ergebnisses der Umweltverträglichkeitsprüfung eines Fahrzeugs mit einer Fahrleistung – nachdem das Fahrzeug am Ende der Fertigungsstraße zum ersten Mal gestartet worden ist – von mehr als 2500 km bei Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit von weniger als 130 km/h und von mehr als 3500 km bei Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 130 km/h, niedriger sein als der Umweltgrenzwert nach Anhang VI Teil A.“;

(3) Artikel 75 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 18 Absatz 3, Artikel 20 Absatz 2, Artikel 21 Absatz 8, Artikel 22 Absätze 5 und 6, Artikel 23 Absätze 6 und 12, Artikel 24 Absatz 3, Artikel 25 Absatz 8, Artikel 32 Absatz 6, Artikel 33 Absatz 6, Artikel 50 Absatz 4, Artikel 54 Absatz 3, Artikel 57 Absatz 12, Artikel 65 und Artikel 74 wird der Kommission für einen Zeitraum von zehn Jahren ab dem 22. März 2013 übertragen. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume von jeweils fünf Jahren, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums. Die Kommission erstellt spätestens am 22. Juni 2022 und neun Monate vor Ablauf eines jeden weiteren Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung.“;

- (4) Anhang IV wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

#### *Artikel 2*

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*