

VERORDNUNG (EU) 2019/129 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 16. Januar 2019

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

(ABl. L 30 vom 31.01.2019 S. 106)

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 ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Auf der Grundlage des Berichts der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die umfassende, nach [Artikel 23](#) Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ durchgeführte Studie zur Verträglichkeit der Umweltaforderungsstufe Euro 5 für Fahrzeuge der Klasse L (im Folgenden „Verträglichkeitsstudie“), 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) Zu der Anforderung, ein On-Board-Diagnosesystem (im Folgenden „OBD-System“) der Stufe II einzubauen, das die Überwachung und Meldung von Fehlern und Funktionsminderungen von Emissionskontrollsystemen gewährleistet, gelangte die Kommission aufgrund der Verträglichkeitsstudie zu dem Schluss, dass technische Beschränkungen bei 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, wird jedoch für 2025 ins Auge gefasst. In [Artikel 21](#) der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 sollte daher die Vorlaufzeit vorgesehen werden, die erforderlich ist, um die ordnungsgemäße Umsetzung der Anforderung eines OBD-II-Systems zu gewährleisten.
- (3) Da Fahrzeuge der Fahrzeugklassen L1e und L2e bereits von der Anforderung, mit einem OBD-I-System ausgestattet zu sein, ausgenommen sind, sollten Fahrzeuge der Klasse L6e, die nach Spezifikationen für Kleinkrafträder konstruiert und gebaut und in eher geringen Mengen hergestellt werden, ebenfalls von dieser Anforderung ausgenommen werden.
- (4) Es ist erforderlich, die Ausnahme für Fahrzeuge der Fahrzeugklassen L1e und L2e von der Anforderung, mit einem OBD-II-System ausgestattet zu sein, zu verdeutlichen und diese Ausnahme auf vierrädrige Leichtfahrzeuge (Klasse L6e) sowie auf die Unterklassen der Enduro- (L3e-AxE) und Trial-Krafträder (L3e-AxT) auszudehnen.
- (5) Enduro- und Trial-Krafträder haben eine kurze Lebensdauer und sind schweren Gelände-Quads (L7e-B), die von der Anforderung, mit einem OBD-II-System ausgestattet zu sein, ausgenommen sind, ihrer Art und Verwendung nach sehr ähnlich. Diese Ausnahme sollte daher auf Enduro- und Trial-Krafträder ausgedehnt werden.
- (6) Die Kommission kam in ihrer Verträglichkeitsstudie 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 Emissionskontrollsystems eines Fahrzeugs während seiner Lebensdauer widerspiegelt. Diese Methode sollte nicht mehr angewendet werden und sollte bis 2025 schrittweise abgeschafft werden, um den Interessenträgern genügend Vorlaufzeit für die Anpassung zu gewähren. 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.

⁽¹⁾ ABl. C 367 vom 10.10.2018, S. 32.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 29. November 2018 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 17. Dezember 2018.

⁽³⁾ 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).

- (7) Die zur Erfüllung der Euro-5-Grenzwerte erforderliche Technologie ist bereits verfügbar. Die Kommission kam in ihrer Verträglichkeitsstudie jedoch zu dem Schluss, dass die Anwendung der Euro-5-Emissionsgrenzwerte auf Fahrzeuge bestimmter L-Klassen (L6e-B, L2e-U, L3e-AxT und L3e-AxE) von 2020 auf 2024 verschoben werden muss, um das Kosten-Nutzen-Verhältnis im Vergleich zum Basisszenario 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, wie z. B. elektrischen, kosteneffizient verwirklicht werden kann.
- (8) [Artikel 30](#) Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 sieht vor, dass der EU-Typgenehmigungsbogen in Form von Anlagen die Prüfergebnisse enthält. Zur besseren Verständlichkeit sollte der genannte Artikel geändert werden, um klarzustellen, dass auf das Blatt mit den Prüfergebnissen verwiesen wird.
- (9) 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) fortgelten, bis die neuen Grenzwerte für Euro 5 festgelegt werden können.
- (10) 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 ist am 21. März 2018 ausgelaufen. Da es ständig erforderlich ist, Teile der Typgenehmigungsvorschriften an den technischen Fortschritt anzupassen oder im Rahmen der übertragenen Befugnisse andere Änderungen vorzunehmen, sollte die genannte Verordnung geändert werden, um eine Verlängerung der Befugnisübertragung für weitere fünf Jahre mit der Möglichkeit einer stillschweigenden Verlängerung vorzusehen.
- (11) 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.
- (12) Da durch die vorliegende Verordnung die Verordnung (EU) Nr. [168/2013](#) ohne Erweiterung ihres Regelungsgehalts geändert wird und da die Ziele der vorliegenden Verordnung von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen des Umfangs^f 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.
- (13) 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 werden Fahrzeuge der Klasse L, außer solchen der Klassen L1e, L2e und L6e, mit einem OBD-System ausgestattet, das den funktionsbezogenen Anforderungen und den Testverfahren, die in den delegierten Rechtsakten gemäß Absatz 8 festgelegt sind, entspricht.
- (2) Beginnend mit den in Anhang IV Nummer 1.8.1 festgelegten Terminen werden Fahrzeuge der Klassen und Unterklassen 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 diejenigen 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 Klassen und Unterklassen 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 meldet, 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 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 meldet, wenn die Emissionsschwellenwerte nach Anhang VI Teil B2 überschritten werden. Die OBD-I-Systeme für diese 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 Klassen und Unterklassen L3e, L4e, L5e-A und L7e-A zusätzlich mit einem OBD-II-System ausgestattet, das das Emissionskontrollsystem, mit Ausnahme der Überwachung des Katalysators, auf Fehler und Funktionsminderungen, die zu einer Überschreitung der OBD-Emissionsschwellenwerte nach Anhang VI Teil B1 führen, überwacht und diese meldet.

(6) Beginnend mit den in Anhang IV Nummer 1.8.5 festgelegten Terminen werden Fahrzeuge der Klassen und Unterklassen 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, überwacht und diese meldet.

(7) Die Absätze 5 und 6 gelten nicht für Enduro-Krafträder der Unterklasse L3e-AxE und Trial-Krafträder der Unterklasse L3e-AxT.

(8) Zur Harmonisierung der Meldung von Fehlern im Bereich der funktionalen Sicherheit oder des Emissionskontrollsystems durch das OBD-System, und zur Erleichterung einer wirksamen und effizienten Reparatur der Fahrzeuge wird der Kommission die Befugnis übertragen, nach Artikel 75 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung der ausführlichen technischen Anforderungen an die On-Board-Diagnose für die in Anhang II Teil C1 (Anforderungen an die Fahrzeugbauweise und allgemeine Anforderungen an die Typgenehmigung) zu Nummer 11 gehörige Zeile genannten Fahrzeugklassen, einschließlich der funktionsbezogenen OBD-Anforderungen und Testverfahren für die in den Absätzen 1 bis 7 dieses Artikels genannten Gegenstände, sowie durch Festlegung der 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 nach dem ersten Starten am Ende der Fertigungsstraße erbracht hat, 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 — nach dem ersten Starten des Fahrzeugs am Ende der Fertigungsstraße — von mehr als 2 500 km bei Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von weniger als 130 km/h und von mehr als 3 500 km bei Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 130 km/h, niedriger sein als der Grenzwert für die Auspuffemissionen nach Anhang VI Teil A.“;

3. [Artikel 30](#) Absatz 1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) das Blatt mit den Prüfergebnissen,“;

4. [Artikel 44](#) Absatz 1 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Unterabsatz 1 gilt nur für Fahrzeuge, die sich im Gebiet der Union befinden und für die zum Zeitpunkt ihrer Herstellung eine gültige EU-Typgenehmigung bestand, die aber weder zugelassen noch in Betrieb genommen wurden, bevor diese EU-Typgenehmigung ungültig wurde.“;

5. [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 fünf 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.“;

6. Die [Anhänge II, IV, V](#) und [VI](#) werden 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 Straßburg am 16. Januar 2019.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

A. TAJANI

Im Namen des Rates

Der Präsident

G. CIAMBA

ANHANG

Die Anhänge II, IV, V und VI der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 werden wie folgt geändert:

1. In Anhang II Teil C1 zu Nummer 11 gehörige Zeile wird das Zeichen „X“ für die Unterklassen L6e-A und L6e-B gestrichen;

2. In Anhang IV wird die Tabelle wie folgt geändert:

a) die Nummern 1.1.2.1, 1.1.2.2 und 1.1.2.3 erhalten folgende Fassung:

„1.1.2.1	Euro 4: Anhang VI Teil A1	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020; für L2e-U und L6e-B: 31.12.2024
1.1.2.2.	Euro 4: Anhang VI Teil A1	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020; für L3e-AxE und L3e-AxT: 31.12.2024
1.1.2.3.	Euro 5: Anhang VI Teil A2	L1e-L7e	1.1.2020; für L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT und L6e-B: 1.1.2024	1.1.2021; für L2e-U, L3e-AxE, L3e-AxT und L6e-B: 1.1.2025“;	

b) die Nummern 1.8.1, 1.8.2 und 1.8.3 erhalten folgende Fassung:

„1.8.1.	OBD-I, funktionsbezogene Anforderungen	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
	OBD-I, Umweltverträglichkeitsprüfverfahren (Prüfung Typ VIII)				
	OBD-I, Umweltverträglichkeitsprüfung — Schwellenwerte, Anhang VI Teil B1				
1.8.2	OBD-I, funktionsbezogene Anforderungen einschließlich aller Betriebsarten, bei denen das Motordrehmoment erheblich herabgesetzt ist	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	OBD-I, Umweltverträglichkeitsprüfverfahren (Prüfung Typ VIII)				
	OBD-I, Umweltverträglichkeitsprüfung — Schwellenwerte, Anhang VI Teil B1				
1.8.3	OBD-I, funktionsbezogene Anforderungen einschließlich aller Betriebsarten, bei denen das Motordrehmoment erheblich herabgesetzt ist	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2024	1.1.2025“;	
	OBD-I, Umweltverträglichkeitsprüfverfahren (Prüfung Typ VIII)				
	OBD-I, Umweltverträglichkeitsprüfung — Schwellenwerte, Anhang VI Teil B2				

c) die folgenden Nummern werden eingefügt:

„1.8.4.	OBD-II, funktionsbezogene Anforderungen, Katalysatorüberwachung ausgenommen	L3e (ausgenommen L3e-AxE und L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2020	1.1.2021	31.12.2024
	OBD-II, Umweltverträglichkeitsprüfverfahren (Prüfung Typ VIII)				
	OBD-II, Umweltverträglichkeitsprüfung — Schwellenwerte, Anhang VI Teil (B1)				
1.8.5.	OBD-II, funktionsbezogene Anforderungen	L3e (ausgenommen L3e-AxE und L3e-AxT), L4e, L5e-A, L7e-A	1.1.2024	1.1.2025“;	
	OBD-II, Umweltverträglichkeitsprüfverfahren (Prüfung Typ VIII)				
	OBD-II, Umweltverträglichkeitsprüfung — Schwellenwerte, Anhang VI Teil B2				

d) die Nummern 1.9.1 und 1.9.2 erhalten folgende Fassung:

„1.9.1.	Geräuschpegelprüfverfahren und -grenzwerte, Anhang VI Teil D	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.9.2.	Geräuschpegelprüfverfahren und -grenzwerte ⁽³⁾ , Anhang VI Teil D	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017“;	

e) Nummer 1.9.4 erhält folgende Fassung:

„1.9.4.	UNECE-Regelungen Nr. 9, 41, 63, 92 und damit verbundene neue, von der Kommission vorgeschlagene Grenzwerte	L1e-L7e“;			
---------	--	-----------	--	--	--

3. In Anhang V Teil B erhält der Inhalt der Zelle in Spalte 1 Reihe 2 folgende Fassung:

„Prüfung Typ I ⁽¹⁹⁾ Partikelmasse (nur Euro 5)“;

4. Anhang VI wird wie folgt geändert:

a) In Teil B1 wird die erste Reihe, die sich auf die Fahrzeugklasse „L6e-A“ bezieht, gestrichen;

b) In Teil B2 werden in der ersten Reihe

i) die Worte „L3e-L7e ⁽⁶⁾“ wie folgt ersetzt:

„L3e, L4e, L5e, L7e“;

ii) die Worte „Alle Fahrzeuge der Klasse L außer L1e und L2e“ wie folgt ersetzt:

„Alle Fahrzeuge der Klasse L außer L1e, L2e und L6e“.