

RICHTLINIE 1999/100/EG DER KOMMISSION**vom 15. Dezember 1999****zur Anpassung der Richtlinie 80/1268/EWG über die Kohlendioxidemissionen und den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern ⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/91/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 13 Absatz 2,gestützt auf die Richtlinie 80/1268/EWG des Rates vom 16. Dezember 1980 über die Kohlendioxidemissionen und den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen ⁽³⁾, zuletzt geändert durch die Richtlinie 93/116/EG der Kommission ⁽⁴⁾, insbesondere auf Artikel 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Bei der Richtlinie 80/1268/EWG handelt es sich um eine Einzelrichtlinie des durch die Richtlinie 70/156/EWG eingeführten EG-Typgenehmigungsverfahrens. Daher finden die in der Richtlinie 70/156/EWG festgelegten Bestimmungen über Systeme, Bauteile und selbständige technische Einheiten von Fahrzeugen auf diese Richtlinie Anwendung.
- (2) In der 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 ⁽⁵⁾ wurde der Fahrzyklus für die Prüfung Typ I zur Messung der Emissionen geändert und die ursprünglich vorgesehene Leerlaufzeit des Motors von 40 Sekunden gestrichen. Der Prüfzyklus zur Messung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs in der Richtlinie 80/1268/EWG muß daher entsprechend angepaßt werden.
- (3) Im Hinblick auf die Überwachung der CO₂-Emissionen im Rahmen der Strategie der Gemeinschaft zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen ist es zweckmäßig, in die Richtlinie 80/1268/EWG neue technische Vorschriften in bezug auf die Messung der CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch für die EG-Typgenehmigung von mit Gas (Flüssiggas und Erdgas) betriebenen Fahrzeugen einzuführen. In diesem Zusammenhang empfiehlt es sich, den von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa in ihrer

Regelung Nr. 101 ⁽⁶⁾ erlassenen technischen Vorschriften zu folgen.

- (4) Die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des durch die Richtlinie 70/156/EWG eingesetzten Ausschusses zur Anpassung an den technischen Fortschritt —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Anhänge I und II der Richtlinie 80/1268/EWG werden entsprechend dem Anhang dieser Richtlinie geändert.

Artikel 2

- (1) Ab dem 1. Januar 2000 dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Kohlendioxidemission oder auf den Kraftstoffverbrauch beziehen,

- weder für einen Fahrzeugtyp die EG-Typgenehmigung gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG
- oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung verweigern, noch
- die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen gemäß Artikel 7 der Richtlinie 70/156/EWG verbieten,

wenn die Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte gemäß den Vorschriften der Richtlinie 80/1268/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie, ermittelt wurden.

- (2) Ab dem 1. Januar 2000 dürfen die Mitgliedstaaten für Fahrzeuge der Klasse M₁ im Sinne von Anhang II, Abschnitt A der Richtlinie 70/156/EWG — mit Ausnahme von Fahrzeugen mit einer Gesamtmasse von über 2 500 kg — und ab dem 1. Januar 2001 für Fahrzeuge der Klasse M1 mit einer Gesamtmasse von über 2 500 kg für einen Fahrzeugtyp,

- die EG-Typgenehmigung Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG nicht mehr erteilen und
- müssen die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung verweigern, es sei denn, es werden die Vorschriften von Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 70/156/EWG geltend gemacht,

wenn die Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte nicht gemäß den Vorschriften der Richtlinie 80/1268/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie, ermittelt wurden.

- (3) Ab dem 1. Januar 2001 müssen die Mitgliedstaaten für Fahrzeuge der Klasse M₁ im Sinne von Anhang II, Abschnitt A der Richtlinie 70/156/EWG — mit Ausnahme von Fahrzeugen mit einer Gesamtmasse von über 2 500 kg — und ab dem 1. Januar 2001 für Fahrzeuge der Klasse M₁ mit einer Gesamtmasse von über 2 500 kg

⁽¹⁾ ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1.⁽²⁾ ABl. L 11 vom 16.1.1999, S. 25.⁽³⁾ ABl. L 375 vom 31.12.1980, S. 36.⁽⁴⁾ ABl. L 329 vom 30.12.1993, S. 39.⁽⁵⁾ ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 1.⁽⁶⁾ Regelung Nr. 101 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.100), in der geänderten Fassung.

- Übereinstimmungsbescheinigungen, mit denen Neufahrzeuge gemäß den Vorschriften der Richtlinie 70/156/EWG versehen sind, als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 7 Absatz 1 der genannten Richtlinie betrachten, und
- die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen, die nicht mit einer Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Richtlinie 70/156/EWG versehen sind, verweigern, es sei denn, es werden die Vorschriften von Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 70/156/EWG geltend gemacht,

wenn die Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte nicht gemäß den Vorschriften der Richtlinie 80/1268/EWG, in der Fassung dieser Richtlinie, ermittelt wurden.

Artikel 3

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie vor dem 31. Dezember 1999 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der

amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 4

Diese Richtlinie tritt am dritten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 5

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 15. Dezember 1999

Für die Kommission

Erkki LIIKANEN

Mitglied der Kommission

ANHANG

ÄNDERUNGEN DER ANHÄNGE I UND II DER RICHTLINIE 80/1268/EWG

Anhang I wird wie folgt geändert:

1. Nummer 4.1 erhält folgende Fassung:

„4.1. Die CO₂-Emissionen werden während des Prüfzyklus gemessen, der den städtischen und außerstädtischen Fahrbetrieb simuliert und in der Anlage 1 des Anhangs III der Richtlinie 70/220/EWG, letzte Fassung, beschrieben ist.“

2. Nummer 4.4 erhält folgende Fassung:

„4.4. **Prüfkraftstoff**

4.4.1. Mit Ottokraftstoff und Diesekraftstoff betriebene Fahrzeuge

Für die Prüfung sind die entsprechenden, in Anhang IX der Richtlinie 70/220/EWG, letzte Fassung, festgelegten Bezugskraftstoffe zu verwenden.

4.4.2. Mit Flüssiggas und Erdgas betriebene Fahrzeuge

Bei Flüssiggas und Erdgas ist der vom Hersteller für die Messung der Nettoleistung gemäß Anhang I der Richtlinie 80/1269/EWG, letzte Fassung, gewählte Kraftstoff zu verwenden. Der gewählte Kraftstoff ist in der Benachrichtigung gemäß Anhang II anzugeben.

4.4.3. Für die Zwecke der Berechnung nach Nummer 4.3 werden die folgenden Kraftstoffeigenschaften verwendet:

a) Dichte: Gemessen am Prüfkraftstoff gemäß ISO 3675 oder einer gleichwertigen Methode; bei Otto- und Diesekraftstoff wird die bei 15 °C gemessene Dichte zugrunde gelegt; bei Flüssiggas und Erdgas gilt folgende Bezugsdichte:

0,538 kg/Liter bei Flüssiggas

0,654 kg/m³ bei Erdgas (*)

b) Wasserstoff-Kohlenstoffverhältnis: Es werden festgelegte Werte verwendet, und zwar:

1,85 für Ottokraftstoff

1,86 für Diesekraftstoff

2,525 für Flüssiggas

4,00 für Erdgas

2,93 für Erdgas (NMHC)

(*) Hierbei handelt es sich um den Mittelwert der Bezugskraftstoffe G20 und G23 bei 15 °C.“

3. Nummer 5.1.4 zweiter Absatz erhält folgende Fassung:

„Auf Ersuchen des Herstellers dürfen Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor nach dem unter 5.2.1 des Anhangs VI der Richtlinie 70/220/EWG, letzte Fassung, beschriebenen Verfahren vorkonditioniert werden. Fahrzeuge mit Dieselmotor dürfen nach dem unter 5.3 des Anhangs III der gleichen Richtlinie beschriebenen Verfahren vorkonditioniert werden.“

4. Nummer 6.1 erhält folgende Fassung:

„6.1. **Prüfzyklus**

Der Prüfzyklus ist in Anlage 1 des Anhangs III der Richtlinie 70/220/EWG, letzte Fassung, einschließlich Teil 1 (Stadtfahrzyklus) und Teil 2 (außerstädtischer Fahrzyklus), beschrieben. Alle Fahrvorschriften in dieser Anlage werden auf die CO₂-Messung angewendet.“

5. Nummer 6.3.1 erhält folgende Fassung:

„6.3.1. Die Last- und Fahrwiderstandseinstellungen des Prüfstands werden nach Anhang III der Richtlinie 70/220/EWG, letzte Fassung, bestimmt.“

6. Die Nummern 6.3.2 und 6.3.3 entfallen.

7. Nummer 6.4.1.3 wird wie folgt geändert:

....

Der Verdünnungsfaktor wird wie folgt berechnet:

$$\text{Bei Otto- und Dieseldieselkraftstoff: } DF = \frac{13,4}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO})10^{-4}}$$

$$\text{Bei Flüssiggas: } DF = \frac{11,9}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO})10^{-4}}$$

$$\text{Bei Erdgas: } DF = \frac{9,5}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO})10^{-4}}$$

wobei: ...“

8. Nummer 7.2 erhält folgende Fassung:

„7.2. Der in Litern pro 100 km (im Fall von Ottokraftstoff, Flüssiggas oder Dieseldieselkraftstoff) oder in m³ pro 100 km (im Fall von Erdgas) ausgedrückte Kraftstoffverbrauch wird nach folgenden Formeln berechnet (**):

a) für mit Ottokraftstoff betriebene Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor:

$$FC = (0,1154/D) \times [(0,866 \times THC) \times (0,429 + CO) + (0,273 \times CO_2)]$$

b) für mit Flüssiggas betriebene Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor:

$$FC_{norm} = (0,1212/0,538) \times [(0,825 \times THC) + (0,429 \times CO) + (0,273 \times CO_2)]$$

Weicht die Zusammensetzung des bei der Prüfung verwendeten Kraftstoffs von der für die Berechnung des normalisierten Verbrauchs ab, kann auf Antrag des Herstellers ein Korrekturfaktor cf wie folgt angewendet werden:

$$FC_{norm} = (0,1212/0,538) \times cf \times [(0,825 \times THC) + (0,429 \times CO) + (0,273 \times CO_2)]$$

Der anwendbare Korrekturfaktor cf wird wie folgt ermittelt:

$$cf = 0,825 + 0,0693 \times n_{actual}$$

wobei:

n_{actual} = das tatsächliche H/C-Verhältnis des verwendeten Kraftstoffs

c) für mit Erdgas betriebene Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor:

$$FC_{norm} = (0,1336/0,654) \times [(0,749 \times THC) + (0,429 \times CO) + (0,273 \times CO_2)]$$

d) für Fahrzeuge mit Dieselmotor:

$$FC = (0,1155/D) \times [(0,866 \times THC) + (0,429 \times CO) + (0,273 \times CO_2)]$$

In diesen Formeln bedeuten:

FC = Kraftstoffverbrauch in Litern pro 100 km (im Fall von Ottokraftstoff, Flüssiggas oder Dieseldieselkraftstoff) oder in m³ pro 100 km (im Fall von Erdgas)

THC = gemessene Gesamtkohlenwasserstoffemission in g/km

CO = gemessene Kohlenmonoxidemission in g/km

CO₂ = gemessene Kohlendioxidemission in g/km

D = Dichte des Prüfkraftstoffs bei 15 °C.

(**) Bei einem Fahrzeug, das sowohl mit Ottokraftstoff als auch mit gasförmigem Kraftstoff betrieben werden kann, ist der Vorgang mit der anderen Kraftstoffart zu wiederholen. Fahrzeuge, die sowohl mit Ottokraftstoff als auch mit einem gasförmigen Kraftstoff betrieben werden können, bei denen das Ottokraftstoffsystem jedoch nur für den Notbetrieb oder zum Anlassen eingebaut ist, und deren Kraftstoffbehälter nicht mehr als 15 Liter Ottokraftstoff faßt, gelten für die Prüfzwecke als Fahrzeuge, die nur mit einem gasförmigen Kraftstoff betrieben werden können.“

9. Nummer 9.1.1.2.4 erhält folgende Fassung:

„9.1.1.2.4. Für die Prüfung sind die in den Anhängen IX und IXa der Richtlinie 70/220/EWG, letzte Fassung, beschriebenen Bezugskraftstoffe zu verwenden.“

Anhang II wird wie folgt geändert:

1. Nummer 1.7 des Nachtrags erhält folgende Fassung:

„1.7. **Prüfergebnisse** ⁽⁴⁾

1.7.1. CO₂-Massenemission

1.7.1.1. CO₂-Massenemission (städtische Bedingungen): g/km

1.7.1.2. CO₂-Massenemission (außerstädtische Bedingungen): g/km

1.7.1.3. CO₂-Massenemission (insgesamt): g/km

1.7.2. Kraftstoffverbrauch

1.7.2.1. Kraftstoffverbrauch (städtische Bedingungen) l/100 km ⁽⁵⁾

1.7.2.2. Kraftstoffverbrauch (außerstädtische Bedingungen): l/100 km ⁽⁵⁾

1.7.2.3. Kraftstoffverbrauch (insgesamt): l/100 km ⁽⁵⁾“

2. Am Ende des Nachtrags werden die Fußnoten ⁽⁴⁾ und ⁽⁵⁾ angefügt:

„⁽⁴⁾ Bei einem Fahrzeug, das sowohl mit Ottokraftstoff als auch mit gasförmigem Kraftstoff betrieben werden kann, ist der Vorgang mit der anderen Kraftstoffart zu wiederholen. Fahrzeuge, die sowohl mit Ottokraftstoff als auch mit einem gasförmigen Kraftstoff betrieben werden können, bei denen das Ottokraftstoffsystem jedoch nur für den Notbetrieb oder zum Anlassen eingebaut ist, und deren Kraftstoffbehälter nicht mehr als 15 Liter Ottokraftstoff faßt, gelten für die Prüfzwecke als Fahrzeuge, die nur mit einem gasförmigen Kraftstoff betrieben werden können.“

⁽⁵⁾ Bei mit Erdgas betriebenen Fahrzeugen wird die Einheit ‚l/100 km‘ ersetzt durch ‚m³/100 km‘.“
