

RICHTLINIEN

RICHTLINIE 2008/74/EG DER KOMMISSION

vom 18. Juli 2008

zur Änderung der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie 2005/78/EG in Bezug auf die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und des Zugangs zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Flüssiggas oder Erdgas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 7,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Der geänderte Geltungsbereich der Richtlinie 2005/55/EG, der mit der 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 ⁽²⁾ eingeführt wurde, macht es erforderlich, diese Richtlinie durch Übertragung der betreffenden technischen Vorschriften zusätzlich zu ändern. Infolgedessen muss die Richtlinie 2005/78/EG der Kommission ⁽³⁾, die diese Richtlinie umsetzt, ebenfalls geändert werden.

(2) Diese Änderung des Geltungsbereichs macht es erforderlich, in die Emissionsvorschriften für schwere Nutzfahrzeuge, die durch die Richtlinie 2005/55/EG aufgestellt wurden, neue Anforderungen aufzunehmen. Zu diesen Anforderungen gehören die Prüfverfahren für die Typgenehmigung von schweren Motoren und Fahrzeugen mit Benzinmotoren.

(3) Ferner ist es erforderlich, bestehende Anforderungen an die Messung der Abgastrübung von Dieselmotoren in die Richtlinie 2005/78/EG einzuführen. Dies ist eine Folge der Aufhebung der 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 ⁽⁴⁾, die in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgesehen ist.

(4) Die Maßnahmen dieser Richtlinie stehen im Einklang mit der Stellungnahme des Technischen Ausschusses „Kraftfahrzeuge“ —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 2005/55/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet der Ausdruck:

- a) „Fahrzeug“ ein Kraftfahrzeug im Sinne von Artikel 2 der Richtlinie 70/156/EWG mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg;
- b) „Motor“ die Antriebsquelle eines Fahrzeugs, für die als selbstständige technische Einheit im Sinne von Artikel 2 der Richtlinie 70/156/EWG eine Typgenehmigung erteilt werden kann;

⁽¹⁾ ABl. L 275 vom 20.10.2005, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.

⁽³⁾ ABl. L 313 vom 29.11.2005, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/81/EG (AbL. L 362 vom 20.12.2006, S. 92).

⁽⁴⁾ ABl. L 190 vom 20.8.1972, S. 1.

- c) „besonders umweltfreundliches Fahrzeug (EEV)“ ein Fahrzeug, das von einem Motor angetrieben wird, der den fakultativen Grenzwerten für die Emission gemäß Zeile C der Tabellen in Abschnitt 6.2.1 von Anhang I entspricht.“

2. Die Anhänge I, II, III und VI der Richtlinie 2005/55/EG werden gemäß Anhang I dieser Richtlinie geändert.

Artikel 2

Die Richtlinie 2005/78/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

„Artikel 2

Die Maßnahmen zur Durchführung der Artikel 3 und 4 der Richtlinie 2005/55/EG sind in den Anhängen II bis VII dieser Richtlinie festgelegt.

Anhang VI gilt für die Typgenehmigung von Selbstzündungsmotoren und von Fahrzeugen mit Selbstzündungsmotoren.

Anhang VII gilt für die Typgenehmigung von Fremdzündungsmotoren und von Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotoren.“

2. In Anhang V Nummer 1 erhält Abschnitt 2 folgende Fassung:

„Abschnitt 2: die Nummer der Richtlinie — 2005/55/EG;“.

3. Die Anhänge VI und VII werden gemäß Anhang II dieser Richtlinie angefügt.

Artikel 3

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis spätestens 2. Januar 2009 die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit und fügen eine Tabelle der Entsprechungen zwischen diesen Rechtsvorschriften und dieser Richtlinie bei.

Sie wenden diese Rechtsvorschriften ab dem 3. Januar 2009 an.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten legen die Einzelheiten der Bezugnahme fest.

- (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 zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 5

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 18. Juli 2008

Für die Kommission

Günter VERHEUGEN

Vizepräsident

ANHANG I

Änderungen der Richtlinie 2005/55/EG

1. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt 1 erhält folgende Fassung:

„1. Diese Richtlinie gilt für Einrichtungen zur Minderung der Emissionen gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel, die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen, die Konformität in Betrieb befindlicher Fahrzeuge/Motoren und On-Board-Diagnosesysteme (OBD-Systeme) aller Kraftfahrzeuge sowie für Motoren im Sinne von Artikel 1, mit Ausnahme der Fahrzeuge der Klassen M₁, N₁, N₂ und M₂, die eine Typgenehmigung nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) erhalten haben.

Für Fahrzeuge der Klassen N₁, N₂ und M₂ mit einer Bezugsmasse von weniger als 2 610 kg dürfen ab dem 3. Januar 2009 bis zu den in Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 für neue Genehmigungen bzw. in Artikel 10 Absatz 3 dieser Verordnung für Erweiterungen genannten Daten weiterhin Typgenehmigungen gemäß dieser Richtlinie erteilt werden.

(*) ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.“

b) In Nummer 2.1 werden folgende Begriffsbestimmungen angefügt:

„Bezugsmasse‘ die Masse des fahrbereiten Fahrzeugs abzüglich der Pauschalmasse des Fahrers von 75 kg und zuzüglich einer Pauschalmasse von 100 kg;

„Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand‘ bezeichnet die in Anhang I Abschnitt 2.6 der Richtlinie 2007/46/EG definierte Masse.“

c) Die folgende Nummer 4.5 wird angefügt:

„4.5. Auf Antrag des Herstellers wird die Typgenehmigung eines vervollständigten Fahrzeugs gemäß dieser Richtlinie auf dessen unvollständiges Basisfahrzeug mit einer Bezugsmasse von weniger als 2 610 kg erweitert. Typgenehmigungen werden erweitert, sofern der Hersteller nachweisen kann, dass sämtliche Aufbaukombinationen, die voraussichtlich an dem unvollständigen Fahrzeug angebaut werden, die Bezugsmasse des Fahrzeugs auf mehr als 2 610 kg erhöhen.“

d) In Nummer 6.2 werden nach dem vierten Absatz die folgenden Absätze eingefügt:

„Für Benzinmotoren gelten die Prüfverfahren gemäß Anhang VII der Richtlinie 2005/78/EG.

Für Dieselmotoren gelten die Verfahren für die Prüfung der Abgastrübung gemäß Anhang VI der Richtlinie 2005/78/EG.“

2. Anhang II wird wie folgt geändert:

a) In Anlage 1 werden die folgenden Nummern 8.4, 8.4.1, 8.4.1.1 und 8.4.1.2 angefügt:

„8.4. **Motorleistungen (bei Messung der Abgastrübung)**

8.4.1. Leistung an den sechs Messpunkten gemäß Anhang 4 Absatz 2 der UN/ECE-Regelung Nr. 24

8.4.1.1. Auf dem Prüfstand gemessene Motorleistung:

8.4.1.2 An den Rädern des Fahrzeugs gemessene Motorleistung:

Motordrehzahl (min ⁻¹)	gemessene Leistung (kW)
1.	
2.	
3.	
4.	
5.	
6.	

b) Die folgende Anlage 6 wird angefügt:

„Anlage 6

Für die Verkehrssicherheitsprüfung erforderliche Daten

- A. Messung des Kohlenmonoxidausstoßes (*)
- 3.2.1.6. Normale Leerlaufdrehzahl (einschließlich Toleranz) min⁻¹
- 3.2.1.6.1. Erhöhte Leerlaufdrehzahl (einschließlich Toleranz) min⁻¹
- 3.2.1.7. Volumenbezogener Kohlenmonoxidgehalt der Abgase im Leerlauf (**) % gemäß Angabe des Herstellers (nur bei Fremdzündungsmotoren)
- B. Messung der Abgastrübung
- 3.2.13. Anbringungsstelle des Symbols für den Absorptionskoeffizienten (nur bei Selbstzündungsmotoren): ...
4. KRAFTÜBERTRAGUNG (v)
- 4.3. Trägheitsmoment des Motor-Schwungrads:
- 4.3.1. Zusätzliches Trägheitsmoment ohne eingelegten Gang:

(*) Die Nummerierung dieses Beschreibungsbogens stimmt mit der Nummerierung in der Typgenehmigungs-Rahmenrichtlinie (2008/74/EG) überein.

(**) Toleranz angeben.“

3. Anhang III Anlage 1 wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt 2 Nummer 2.7.4 erhält folgende Fassung:

„2.7.4. Partikelprobenahme

Es ist ein Filter für den gesamten Prüfvorgang zu verwenden. Die für den Prüfzyklus angegebenen modalen Wichtungsfaktoren sind in der Weise zu berücksichtigen, dass in jeder einzelnen Phase des Zyklus eine Probe proportional zum Massendurchsatz des Abgases genommen wird. Dies lässt sich erreichen, indem Probendurchsatz, Probenahmezeit und/oder Verdünnungsverhältnis so eingestellt werden, dass das in Nummer 6.6 genannte Kriterium für die effektiven Wichtungsfaktoren erfüllt wird.

Die Probenahme muss je Prüfphase mindestens 4 Sekunden je 0,01 Wichtungsfaktor dauern. Die Probenahme muss bei jeder Prüfphase so spät wie möglich erfolgen. Die Partikelprobenahme darf nicht früher als 5 Sekunden vor dem Ende jeder Phase abgeschlossen sein.“

b) In Abschnitt 6 werden folgende Nummern 6.5 und 6.6 angefügt:

„6.5. **Berechnung der spezifischen Emission**

Die Partikelemissionen sind folgendermaßen zu berechnen:

$$PT = \frac{PT_{\text{mass}}}{\sum_{i=1}^{i=n} P_i \times W_{fi}}$$

6.6. **Effektiver Wichtungsfaktor**

Der effektive Wichtungsfaktor W_{fei} ist für jede Prüfphase folgendermaßen zu berechnen:

$$W_{fei} = \frac{m_{sepi} \times q_{medf}}{m_{sep} \times q_{medfi}}$$

Der Wert der effektiven Wichtungsfaktoren darf von den Werten der unter Nummer 2.7.1 dieser Anlage aufgeführten Wichtungsfaktoren um höchstens $\pm 0,003$ ($\pm 0,005$ für die Leerlaufphase) abweichen.“

4. In Anhang VI Anlage 1 werden die folgenden Nummern angefügt:

„1.5. Ergebnisse der Prüfung der Emissionen aus dem Kurbelgehäuse:

1.6. **Ergebnisse der Prüfung des Kohlenmonoxidausstoßes**

Prüfung	CO-Wert (Vol.-%)	Lambda (¹)	Motordrehzahl (min ⁻¹)	Motoröltemperatur (° C)
Prüfung bei niedriger Leerlaufdrehzahl		K.A.		
Prüfung bei erhöhter Leerlaufdrehzahl				

(¹) Formel für den Lambdawert: Anhang IV Anlage 1.

1.7. **Prüfergebnisse für die Abgastrübung**

1.7.1. Bei gleich bleibenden Drehzahlen:

Motordrehzahl (min ⁻¹)	Nenndurchsatz G (l/s)	Grenzwerte des Absorptionskoeffizienten (m ⁻¹)	Gemessene Absorptionskoeffizienten (m ⁻¹)
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			

1.7.2. Prüfungen bei freier Beschleunigung

1.7.2.1. Motorprüfung gemäß Richtlinie 2005/78/EG Anhang VI Nummer 4.3

Prozentsatz der Abregeldrehzahl	Prozentsatz des größten Drehmoments bei dieser Drehzahl m ⁻¹	Gemessener Absorptionsko- effizient m ⁻¹	Korrigierter Absorptionsko- effizient m ⁻¹

1.7.2.2. Bei freier Beschleunigung

1.7.2.2.1. Gemessener Wert des Absorptionskoeffizienten: m⁻¹

1.7.2.2.2. Korrigierter Wert des Absorptionskoeffizienten: m⁻¹

1.7.2.2.3. Anbringungsstelle des Symbols für den Absorptionskoeffizienten am Fahrzeug:

1.7.2.3. Fahrzeugprüfung gemäß Richtlinie 2005/78/EG Anhang VI Nummer 3

1.7.2.3.1. Korrigierter Absorptionskoeffizient: m⁻¹

1.7.2.3.2. Leerlaufdrehzahl: m⁻¹

1.7.3. Nennleistung: kW bei m⁻¹

1.7.4. Marke und Typ des Trübungsmessgeräts:

1.7.5. Hauptmerkmale des Motortyps

1.7.5.1. Arbeitsweise des Motors: Viertakter/Zweitakter (*)

1.7.5.2. Zahl und Anordnung der Zylinder:

1.7.5.3. Hubraum: cm³

1.7.5.4. Kraftstoffzufuhr: Direkteinspritzung/indirekte Einspritzung (*)

1.7.5.5. Aufladung: JA/NEIN (*)

(*) Nichtzutreffendes streichen (trifft mehr als eine Angabe zu, ist unter Umständen nichts zu streichen).“

ANHANG II

„ANHANG VI

Messung der Abgastrübung

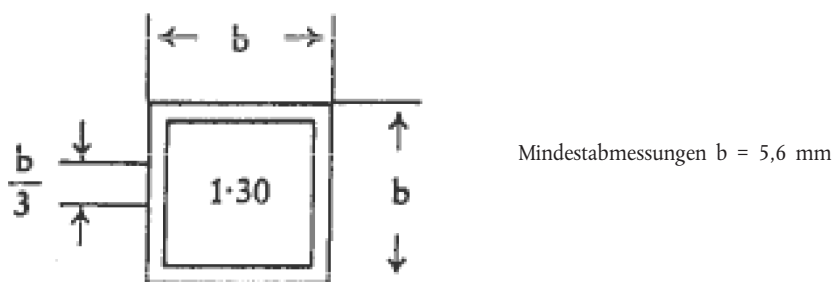
1. EINLEITUNG

- 1.1. Dieser Anhang enthält Vorschriften für die Messung der Abgastrübung von Selbstzündungsmotoren.

2. KENNZEICHEN FÜR DEN KORRIGIERTEN WERT DES ABSORPTIONSKOEFFIZIENTEN

- 2.1. An jedem Fahrzeug, das einem Fahrzeugtyp entspricht, für den diese Prüfung gilt, ist ein Kennzeichen für den korrigierten Wert des Absorptionskoeffizienten anzubringen. Das Kennzeichen besteht aus einem Rechteck, in dem der korrigierte Wert des Absorptionskoeffizienten in m^{-1} angegeben ist, der zum Genehmigungszeitpunkt in der Prüfung bei freier Beschleunigung ermittelt wurde. Die Prüfmethode ist in Abschnitt 4 beschrieben.
- 2.2. Das Kennzeichen muss deutlich lesbar und dauerhaft sein. Es ist sichtbar an einer gut zugänglichen Stelle anzubringen, die in der Anlage des Typgenehmigungsbogens nach Anhang VI der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*) anzugeben ist.
- 2.3. Abbildung 1 zeigt ein Muster dieses Kennzeichens.

Abbildung 1



Das abgebildete Kennzeichen gibt an, dass der korrigierte Absorptionskoeffizient $1,30 \text{ m}^{-1}$.

3. VORSCHRIFTEN UND PRÜFUNGEN

- 3.1. Die Vorschriften und Prüfungen entsprechen denen von Teil III Absatz 24 der UN/ECE-Regelung Nr. 24 (**) mit der in Nummer 3.2 beschriebenen Ausnahme.
- 3.2. Die in Absatz 24.1 der UN/ECE-Regelung Nr. 24 enthaltene Bezugnahme auf Anhang 2 gilt als Bezugnahme auf Anhang VI der Richtlinie 2005/55/EG.

4. TECHNISCHE VORSCHRIFTEN

- 4.1. Die technischen Vorschriften entsprechen denen der Anhänge 4, 5, 7, 8, 9 und 10 der UN/ECE-Regelung Nr. 24 mit den in den Nummern 4.2, 4.3 und 4.4 beschriebenen Ausnahmen.
- 4.2. Prüfung bei konstanten Drehzahlen unter Volllast
- 4.2.1. Die in Anhang 4 Absatz 3.1 der UN/ECE-Regelung Nr. 24 enthaltenen Bezugnahmen auf Anhang 1 gelten als Bezugnahmen auf Anhang II der Richtlinie 2005/55/EG.
- 4.2.2. Der in Anhang 4 Absatz 3.2 der UN/ECE-Regelung Nr. 24 angegebene Bezugskraftstoff gilt als Bezugnahme auf den Bezugskraftstoff, der in Anhang IV der Richtlinie 2005/55/EG für die Emissionsgrenzwerte genannt wird, die bei der Typgenehmigungsprüfung des Fahrzeugs/Motors zugrunde gelegt werden.

4.3. Prüfung bei freier Beschleunigung

4.3.1. Die in Anhang 5 Absatz 2.2 der UN/ECE-Regelung Nr. 24 enthaltene Bezugnahme auf die Tabelle 2 des Anhangs 2 gilt als Bezugnahme auf die Tabelle in Anhang VI Nummer 1.7.2.1 der Richtlinie 2005/55/EG.

4.3.2. Die Bezugnahme auf Anhang 1 Absatz 7.3 in Anhang 5 Absatz 2.3 der UN/ECE-Regelung Nr. 24 gilt als Bezugnahme auf Anhang II Anlage 6 Nummer 4 der Richtlinie 2005/55/EG.

4.4. „ECE“-Verfahren zur Messung der Nutzleistung von Dieselmotoren

4.4.1. Die in Anhang 10 Absatz 7 der UN/ECE-Regelung Nr. 24 enthaltene Bezugnahme auf die Anlage dieses Anhangs gilt als Bezugnahme auf Anhang II der Richtlinie 2005/55/EG.

4.4.2. Die in Anhang 10 Absätze 7 und 8 der UN/ECE-Regelung Nr. 24 enthaltenen Bezugnahmen auf Anhang 1 gelten als Bezugnahmen auf Anhang II der Richtlinie 2005/55/EG.

(*) ABl. L 275 vom 20.10.2005, S. 1.

(**) ABl. L 326 vom 24.11.2006, S. 1.

ANHANG VII

Vorschriften für die Typgenehmigung von mit Ottokraftstoff betriebenen Selbstzündungsmotoren

TEIL 1

Prüfung der Kohlenmonoxidemissionen

1. EINLEITUNG

- 1.1. In dieser Anlage ist das Prüfverfahren zur Ermittlung der Kohlenmonoxidemissionen im Leerlauf (bei normaler und erhöhter Drehzahl) beschrieben.
- 1.2. Der höchste zulässige Kohlenmonoxidgehalt der Abgase bei normaler Leerlaufdrehzahl entspricht den Angaben des Fahrzeugherstellers. Der maximale CO-Gehalt darf jedoch 0,3 Vol.-% nicht überschreiten. Bei hoher Leerlaufdrehzahl darf entsprechend den Herstellerangaben der Kohlenmonoxidgehalt der Auspuffabgase 0,2 Vol.-% nicht überschreiten, wenn die Motordrehzahl mindestens $2\,000\text{ min}^{-1}$ und der Lambda-Wert $1 \pm 0,03$ betragen.

2. ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN

- 2.1. Die allgemeinen Vorschriften entsprechen denen der Absätze 5.3.7.1 bis 5.3.7.4 der UN/ECE-Regelung Nr. 83 (*).
- 2.2. Ausgehend von den Vorschriften gemäß Nummer 2.1 füllt der Hersteller die Tabelle in Anhang VI der Richtlinie 2005/55/EG aus.
- 2.3. Der Hersteller bestätigt, dass der bei der Typgenehmigungsprüfung gemäß Nummer 2.1 aufgezeichnete Lambda-Wert korrekt ist und für Fahrzeuge aus der laufenden Produktion ab dem Datum der Erteilung der Typgenehmigung durch den technischen Dienst 24 Monate lang repräsentativ ist. Die Beurteilung erfolgt auf der Grundlage von Inspektionen und Untersuchungen von Fahrzeugen aus der laufenden Produktion.

3. TECHNISCHE VORSCHRIFTEN

- 3.1. Die technischen Vorschriften entsprechen denen von Anhang 5 der UN/ECE-Regelung Nr. 83 mit den in Nummer 3.2 beschriebenen Ausnahmen.
- 3.2. Die in Anhang 5 Abschnitt 2 Absatz 2.1 der UN/ECE-Regelung Nr. 83 angegebenen Bezugskraftstoffe gelten als entsprechende Bezugnahme auf die geeigneten Bezugskraftstoffe gemäß Anhang IX der Verordnung (Euro-5- und Euro-6-Durchführungsverordnung).

TEIL 2

Prüfung der Gasemissionen aus dem Kurbelgehäuse

1. EINLEITUNG

- 1.1. In diesem Teil ist das Verfahren für die Prüfung der Gasemissionen aus dem Kurbelgehäuse beschrieben.
- 1.2. Bei einer Prüfung nach diesem Teil dürfen aus dem Entlüftungssystem des Kurbelgehäuses keine Kurbelgehäuseabgase in die Atmosphäre entweichen.

2. ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN

- 2.1. Die allgemeinen Vorschriften für die Durchführung der Prüfung entsprechen denen von Anhang 6 Abschnitt 2 der UN/ECE-Regelung Nr. 83.

3. TECHNISCHE VORSCHRIFTEN

- 3.1. Die technischen Anforderungen entsprechen denen von Anhang 6 Abschnitte 3 bis 6 der UN/ECE-Regelung Nr. 83.

(*) ABl. L 70 vom 9.3.2007, S. 171.“