

## II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

## VERORDNUNGEN

## VERORDNUNG (EU) Nr. 195/2013 DER KOMMISSION

vom 7. März 2013

zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission hinsichtlich innovativer Technologien zur Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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<sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 4, Artikel 5 Absatz 3 und Artikel 8,

gestützt auf die Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten (Rahmenrichtlinie)<sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 39 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit der Verordnung (EU) Nr. 171/2013<sup>(3)</sup> änderte die Kommission die Richtlinie 2007/46/EG und die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates 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<sup>(4)</sup> hinsichtlich innovativer Technologien zur Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen. Mit der besagten Verordnung wurden die Muster der entsprechenden, im Typgenehmigungsverfahren verwendeten Unterlagen geändert. Es ist daher erforderlich, den Mitgliedstaaten ausreichend Zeit für die Änderung der ent-

sprechenden Vordrucke einzuräumen. Aus Gründen der Rechtssicherheit und Klarheit empfiehlt es sich, die Verordnung (EG) Nr. 171/2013 zu ersetzen.

- (2) Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 legt allgemeine technische Vorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Ersatzteilen hinsichtlich ihrer Emissionen fest und enthält Bestimmungen über die Übereinstimmung von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen, die Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen, On-Board-Diagnosesysteme (OBD-Systeme), die Messung des Kraftstoffverbrauchs und den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen.
- (3) Die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 enthält die Verwaltungsvorschriften für die Prüfung der Übereinstimmung der Fahrzeuge hinsichtlich ihrer CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Anforderungen an die Messung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs dieser Fahrzeuge.
- (4) Mit der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(5)</sup> werden im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen festgelegt, und mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission<sup>(6)</sup> wird ein Verfahren zur Genehmigung und Zertifizierung innovativer Technologien zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen solcher neuer Personenkraftwagen eingeführt.
- (5) Um die durch den Einsatz innovativer Technologien erreichten CO<sub>2</sub>-Einsparungen bei der Berechnung des spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionsziels eines jeden Herstellers nach Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 zu berücksichtigen und um die effiziente Erfassung der spezifischen Einsparungen einzelner Fahrzeuge sicherzustellen, sollten mit Ökoinnovationen ausgestattete Fahrzeuge im Rahmen der Typgenehmigung eines Fahrzeugs zertifiziert werden und die Gesamteinsparungen in die Übereinstimmungsbescheinigung eingetragen werden.

<sup>(1)</sup> ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

<sup>(3)</sup> ABl. L 55 vom 27.2.2013, S. 9.

<sup>(4)</sup> ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1.

<sup>(5)</sup> ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1.

<sup>(6)</sup> ABl. L 194 vom 26.7.2011, S. 19.

- (6) Dazu ist es erforderlich, den Genehmigungsbehörden ausreichende Daten für die Zertifizierung von Fahrzeugen mit Ökoinnovationen zur Verfügung zu stellen und die CO<sub>2</sub>-Einsparungen infolge der Ökoinnovationen als einen Teil der repräsentativen Angaben über einen bestimmten Typ, eine bestimmte Variante oder Version eines Fahrzeugs in diese einzubeziehen.
- (7) Es ist daher erforderlich, die Muster der entsprechenden, im Typgenehmigungsverfahren verwendeten Unterlagen zu ändern.
- (8) Mit der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der 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 <sup>(1)</sup> wurden neue Anforderungen an die Angaben über die Prüfung auf Schadstoffemissionen eingeführt. Die erforderlichen Angaben sollten daher in das durch die Richtlinie 2007/46/EG vorgesehene System aufgenommen werden.
- (9) Die Richtlinie 2007/46/EG und die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 sollten daher entsprechend geändert werden.
- (10) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Technischen Ausschusses „Kraftfahrzeuge“ —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

- (1) Die Anhänge I und IX der Richtlinie 2007/46/EG werden gemäß dem Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.
- (2) Der Anhang VIII der Richtlinie 2007/46/EG erhält die Fassung des Anhangs II der vorliegenden Verordnung.

#### Artikel 2

Die Anhänge I und XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 werden gemäß dem Anhang III der vorliegenden Verordnung geändert.

#### Artikel 3

Die Verordnung (EU) Nr. 171/2013 wird aufgehoben.

#### Artikel 4

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

Sie gilt ab dem 1. Juli 2013.

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

Brüssel, den 7. März 2013

*Für die Kommission*  
*Der Präsident*  
José Manuel BARROSO

<sup>(1)</sup> ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1.

## ANHANG I

Anhang I und Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG werden wie folgt geändert:

1. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Folgende Nummern 3.5.6, 3.5.6.1, 3.5.6.2 und 3.5.6.3 werden eingefügt:

„3.5.6. Fahrzeug, das im Sinne des Artikels 12 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) und der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission (\*\*) mit einer Ökoinnovation ausgestattet ist: ja/nein <sup>(1)</sup>

3.5.6.1. Typ/Variante/Version des Vergleichsfahrzeugs gemäß der Bezugnahme in Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 (soweit zutreffend): .....

3.5.6.2. Vorhandensein von Wechselwirkungen mit anderen Ökoinnovationen: ja/nein <sup>(1)</sup>

3.5.6.3. Emissionswerte im Zusammenhang mit dem Einsatz von Ökoinnovationen (Tabelle für jeden geprüften Bezugskraftstoff wiederholen) <sup>(w1)</sup>

Beschluss zur Genehmigung der Ökoinnovation <sup>(w2)</sup>	Code der Ökoinnovation <sup>(w2)</sup>	1. CO <sub>2</sub> -Emissionsmenge des Vergleichsfahrzeugs (g/km)	2. CO <sub>2</sub> -Emissionsmenge des Ökoinnovationsfahrzeugs (g/km)	3. CO <sub>2</sub> -Emissionsmenge des Vergleichsfahrzeugs im Prüfzyklus Typ 1 <sup>(w4)</sup>	4. CO <sub>2</sub> -Emissionsmenge des Ökoinnovationsfahrzeugs im Prüfzyklus Typ 1 (= 3.5.1.3)	5. Nutzungsfaktor (NF), d. h. Anteil der Zeit, während der die Technologie unter normalen Betriebsbedingungen genutzt wird	Einsparung von CO <sub>2</sub> -Emissionen ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x							
<b>Eingesparte CO<sub>2</sub>-Emissionen (insgesamt) (g/km) <sup>(w5)</sup></b>							

(\*) ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1.

(\*\*) ABl. L 194 vom 26.7.2011, S. 19.“

b) Folgende Erläuterungen werden angefügt:

„<sup>(w)</sup> Ökoinnovationen.

<sup>(w1)</sup> Tabelle bei Bedarf um jeweils eine Zeile je Ökoinnovation erweitern.

<sup>(w2)</sup> Nummer des Beschlusses der Kommission zur Genehmigung der Ökoinnovation.

<sup>(w3)</sup> Zuweisung im Beschluss der Kommission zur Genehmigung der Ökoinnovation.

<sup>(w4)</sup> Wird mit Genehmigung der Typgenehmigungsbehörde anstelle des Prüfzyklus Typ 1 eine Modellierungsmethode angewendet, so ist für diesen Wert der mit der Modellierungsmethode ermittelte Wert einzutragen.

<sup>(w5)</sup> Summe der mit jeder einzelnen Ökoinnovation eingesparten CO<sub>2</sub>-Emissionen.“

2. Anhang IX wird wie folgt geändert:

a) Die folgenden Nummern 3, 3.1 und 3.2 werden unter Punkt 49 von Teil I, Seite 2 — Fahrzeugklasse M<sub>1</sub> (Vollständige und vervollständigte Fahrzeuge) des Musters der EG-Übereinstimmungsbescheinigung eingefügt:

„3. Fahrzeug mit Ökoinnovation(en) ausgestattet: ja/nein <sup>(1)</sup>

3.1. Allgemeiner Code der Ökoinnovation(en) <sup>(P1)</sup>: .....

3.2. Gesamteinsparungen von CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Ökoinnovation(en) <sup>(P2)</sup> (für jeden geprüften Bezugskraftstoff wiederholen): .....

b) Den „Erläuterungen zu Anhang IX“ werden folgende Erläuterungen angefügt:

„<sup>(P)</sup> Ökoinnovationen.

<sup>(P1)</sup> Der allgemeine Code der Ökoinnovation(en) besteht aus folgenden, jeweils durch ein Leerzeichen von einander getrennten Bestandteilen:

- Code der Typgenehmigungsbehörde gemäß Anhang VII;
- Einzelcode jeder im Fahrzeug eingebauten Ökoinnovation in der zeitlichen Reihenfolge der Genehmigungsbeschlüsse der Kommission.

(Beispielsweise lautet der allgemeine Code von drei Ökoinnovationen, die nacheinander als 10, 15 und 16 genehmigt und in ein von der deutschen Typgenehmigungsbehörde zertifiziertes Fahrzeug eingebaut worden sind: ‚e1 10 15 16‘.)

<sup>(P2)</sup> Summe der mit jeder einzelnen Ökoinnovation eingesparten CO<sub>2</sub>-Emissionen.“

---

## ANHANG II

## „ANHANG VIII

## PRÜFERGEBNISSE

(Von der Typgenehmigungsbehörde auszufüllen und dem EG-Typgenehmigungsbogen für Fahrzeuge beizufügen)

Es ist stets anzugeben, auf welche Variante oder Version sich die Angaben beziehen. Je Version ist nur ein Ergebnis zulässig. Eine Kombination mehrerer Ergebnisse je Version ist bei Angabe des ungünstigsten Falls jedoch zulässig. In diesem Fall ist zu vermerken, dass für die mit (\*) gekennzeichneten Punkte lediglich die ungünstigsten Ergebnisse angegeben sind.

## 1. Ergebnisse der Geräuschpegelmessungen

Nummer des Basisrechtsakts und des letzten für die Genehmigung relevanten Änderungsrechtsakts. Bei einem Rechtsakt mit zwei oder mehr Umsetzungsstufen ist auch die Umsetzungsstufe anzugeben:

Variante/Version:	...	...	...
Fahrgeräusch (dB(A)/E):	...	...	...
Standgeräusch (dB(A)/E):	...	...	...
bei (min <sup>-1</sup> ):	...	...	...

## 2. Ergebnisse der Abgasemissionsmessungen

## 2.1. Emissionen von Kraftfahrzeugen, die nach dem Prüfverfahren für leichte Nutzfahrzeuge geprüft werden

Anzugeben ist der letzte für die Genehmigung relevante Änderungsrechtsakt. Bei einem Rechtsakt mit zwei oder mehr Umsetzungsstufen ist auch die Umsetzungsstufe anzugeben:

Kraftstoff(e) <sup>(a)</sup> ..... (Diesel, Benzin, Flüssiggas, Erdgas, Zweistoffbetrieb: Benzin/Erdgas, Benzin/Flüssiggas, Flexfuel: Benzin/Ethanol, Erdgas/Wasserstoff-Erdgas ...)

2.1.1. Prüfung Typ 1 <sup>(b)</sup> <sup>(c)</sup> (Fahrzeugemissionen im Prüfzyklus nach Kaltstart):

Variante/Version:	...	...	...
CO (mg/km)	...	...	...
THC (mg/km)	...	...	...
NMHC (mg/km)	...	...	...
NO <sub>x</sub> (mg/km)	...	...	...
THC + NO <sub>x</sub> (mg/km)	...	...	...
Partikelmasse (PM) (mg/km)	...	...	...
Partikelzahl (P) (#/km) <sup>(1)</sup>	...	...	...

2.1.2. Prüfung Typ 2 <sup>(b)</sup> <sup>(c)</sup> (Emissionsdaten, die bei der Typgenehmigung für die Verkehrssicherheitsprüfung erforderlich sind):

Typ 2, Prüfung bei niedriger Leerlaufdrehzahl:

Variante/Version:	...	...	...
CO (Vol.-%)	...	...	...

Motordrehzahl ( $\text{min}^{-1}$ )	...	...	...
Motoröltemperatur ( $^{\circ}\text{C}$ )	...	...	...

## Typ 2, Prüfung bei hoher Leerlaufdrehzahl:

Variante/Version:	...	...	...
CO (Vol.-%)	...	...	...
Lambda-Wert	...	...	...
Motordrehzahl ( $\text{min}^{-1}$ )	...	...	...
Motoröltemperatur ( $^{\circ}\text{C}$ )	...	...	...

2.1.3. Prüfung Typ 3 (Emissionen von Kurbelgehäusegasen): .....

2.1.4. Prüfung Typ 4 (Verdunstungsemissionen): ..... g/Prüfung

2.1.5. Prüfung Typ 5 (Dauerhaltbarkeit von Abgasreinigungsanlagen):

— zurückgelegte Alterungsentfernung (km) (z. B. 160 000 km): .....

— Verschlechterungsfaktor VF: errechnet/festgesetzt (<sup>2</sup>)

— Werte:

Variante/Version:	...	...	...
CO	...	...	...
THC	...	...	...
NMHC	...	...	...
NO <sub>x</sub>	...	...	...
THC + NO <sub>x</sub>	...	...	...
Partikelmasse (PM)	...	...	...
Partikelzahl (P) ( <sup>1</sup> )	...	...	...

2.1.6. Prüfung Typ 6 (durchschnittliche Emissionen bei niedrigen Umgebungstemperaturen):

Variante/Version:	...	...	...
CO (g/km)	...	...	...
THC (g/km)	...	...	...

2.1.7. OBD-System: ja/nein (<sup>2</sup>)

2.2. Emissionen von Motoren, die nach dem Prüfverfahren für schwere Nutzfahrzeuge geprüft werden.

Anzugeben ist der letzte für die Genehmigung relevante Änderungsrechtsakt. Bei einem Rechtsakt mit zwei oder mehr Umsetzungsstufen ist auch die Umsetzungsstufe anzugeben: ...

Kraftstoff(e) (<sup>4</sup>) ..... (Diesel, Benzin, Flüssiggas, Erdgas, Ethanol...)

2.2.1. Ergebnisse der ESC-Prüfung <sup>(1)</sup> <sup>(e)</sup> <sup>(f)</sup>

Variante/Version:	...	...	...
CO (mg/kWh)	...	...	...
THC (mg/kWh)	...	...	...
NO <sub>x</sub> (mg/kWh)	...	...	...
NH <sub>3</sub> (ppm) <sup>(1)</sup>	...	...	...
Partikelmasse PM (mg/kWh)	...	...	...
Partikelzahl P (#/kWh) <sup>(1)</sup>	...	...	...

2.2.2. Ergebnis der ELR-Prüfung <sup>(1)</sup>

Variante/Version:	...	...	...
Rauchwert: ...m <sup>-1</sup>	...	...	...

2.2.3. Ergebnis der ETC-Prüfung <sup>(e)</sup> <sup>(f)</sup>

Variante/Version:	...	...	...
CO (mg/kWh)	...	...	...
THC (mg/kWh)	...	...	...
NMHC (mg/kWh) <sup>(1)</sup>	...	...	...
CH <sub>4</sub> (mg/kWh) <sup>(1)</sup>	...	...	...
NO <sub>x</sub> (mg/kWh)	...	...	...
NH <sub>3</sub> (ppm) <sup>(1)</sup>	...	...	...
Partikelmasse PM (mg/kWh)	...	...	...
Partikelzahl P (#/kWh) <sup>(1)</sup>	...	...	...

2.2.4. Leerlaufprüfung <sup>(1)</sup>

Variante/Version:	...	...	...
CO (% vol.)	...	...	...
Lambda-Wert <sup>(1)</sup>	...	...	...
Motordrehzahl (min <sup>-1</sup> )	...	...	...
Motoröltemperatur (°C)	...	...	...

## 2.3. Emissionen von Dieselmotoren

Anzugeben ist der letzte für die Genehmigung relevante Änderungsrechtsakt. Bei einem Rechtsakt mit zwei oder mehr Umsetzungsstufen ist auch die Umsetzungsstufe anzugeben:

## 2.3.1. Ergebnisse der Prüfung bei freier Beschleunigung

Variante/Version:	...	...	...
Korrigierter Absorptionskoeffizient ( $m^{-1}$ )	...	...	...
Normale Leerlaufdrehzahl des Motors	...	...	...
Höchstdrehzahl des Motors	...	...	...
Motoröltemperatur (min./max.)	...	...	...

3. Ergebnisse der Messungen der CO<sub>2</sub>-Emissionen, des Kraftstoff-/Stromverbrauchs und der elektrischen Reichweite  
 Nummer des Basisrechtsakts und des letzten für die Genehmigung geltenden Änderungsrechtsakts:

3.1. Kolbenverbrennungsmotoren, einschließlich nicht extern aufladbarer Hybrid-Elektrofahrzeuge <sup>(1)</sup> <sup>(d)</sup>

Variante/Version:	...	...	...
CO <sub>2</sub> -Emissionsmenge (innerorts) (g/km)	...	...	...
CO <sub>2</sub> -Emissionsmenge (außerorts) (g/km)	...	...	...
CO <sub>2</sub> -Emissionsmenge (kombiniert) (g/km)	...	...	...
Kraftstoffverbrauch (innerorts) (l/100 km) <sup>(g)</sup>	...	...	...
Kraftstoffverbrauch (außerorts) (l/100 km) <sup>(g)</sup>	...	...	...
Kraftstoffverbrauch (kombiniert) (l/100 km) <sup>(g)</sup>	...	...	...

3.2. Extern aufladbare Hybrid-Elektrofahrzeuge <sup>(1)</sup>

Variante/Version:	...	...	...
CO <sub>2</sub> -Emissionsmenge (Zustand A, kombiniert) (g/km)	...	...	...
CO <sub>2</sub> -Emissionsmenge (Zustand B, kombiniert) (g/km)	...	...	...
CO <sub>2</sub> -Emissionsmenge (gewichtet, kombiniert) (g/km)	...	...	...
Kraftstoffverbrauch (Zustand A, kombiniert) (l/100 km) <sup>(g)</sup>	...	...	...
Kraftstoffverbrauch (Zustand B, kombiniert) (l/100 km) <sup>(g)</sup>	...	...	...
Kraftstoffverbrauch (gewichtet, kombiniert) (l/100 km) <sup>(g)</sup>	...	...	...
Stromverbrauch (Zustand A, kombiniert) (Wh/km)	...	...	...
Stromverbrauch (Zustand B, kombiniert) (Wh/km)	...	...	...
Stromverbrauch (gewichtet und kombiniert) (Wh/km)	...	...	...
Reichweite im reinen Elektrobetrieb (km)	...	...	...

3.3. Fahrzeug mit reinem Elektroantrieb <sup>(1)</sup>

Variante/Version:	...	...	...
Stromverbrauch (Wh/km)	...	...	...
Reichweite (km)	...	...	...

3.4. Fahrzeuge mit Wasserstoff-Brennstoffzellen <sup>(1)</sup>

Variante/Version:	...	...	...
Kraftstoffverbrauch (kg/100 km)	...	...	...

4. Ergebnisse der Prüfungen von Fahrzeugen, die mit Ökoinnovationen ausgestattet sind <sup>(h1)</sup> <sup>(h2)</sup> <sup>(h3)</sup>

Variante/Version ...

Beschluss zur Genehmigung der Ökoinnovation <sup>(h4)</sup>	Code der Ökoinnovation <sup>(h5)</sup>	1. CO <sub>2</sub> -Emissionsmenge des Vergleichsfahrzeugs (g/km)	2. CO <sub>2</sub> -Emissionsmenge des Ökoinnovationsfahrzeugs (g/km)	3. CO <sub>2</sub> -Emissionsmenge des Vergleichsfahrzeugs im Prüfzyklus Typ 1 <sup>(h6)</sup>	4. CO <sub>2</sub> -Emissionsmenge des Ökoinnovationsfahrzeugs im Prüfzyklus Typ 1 (= 3.5.1.3)	5. Nutzungsfaktor (NF), d. h. Anteil der Zeit, während der die Technologie unter normalen Betriebsbedingungen genutzt wird	Einsparung von CO <sub>2</sub> -Emissionen ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
Eingesparte CO <sub>2</sub> -Emissionen (insgesamt) (g/km) <sup>(h7)</sup>							...

4.1. Allgemeiner Code der Ökoinnovation(en) <sup>(h8)</sup>*Hinweise zum Ausfüllen*

- (1) Falls zutreffend.  
 (2) Unzutreffendes streichen.  
 (a) Eventuelle Einschränkungen hinsichtlich des zu verwendenden Kraftstoffs angeben (z. B. bei Erdgas Gasgruppe L oder Gasgruppe H).  
 (b) Für Fahrzeuge mit Zweistoffbetrieb ist die Tabelle für beide Kraftstoffe anzugeben.  
 (c) Wird die Prüfung bei Fahrzeugen mit Flexfuel-Betrieb gemäß Abbildung 1.2.4 von Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 für beide Kraftstoffe und für Fahrzeuge mit Flüssiggas- oder Erdgas-/Biomethan-Betrieb im Zweistoff- oder Einstoff-Betrieb durchgeführt, so ist die Tabelle für jedes einzelne bei der Prüfung verwendete Bezugsgas anzugeben, und die schlechtesten Ergebnisse sind in einer gesonderten Tabelle aufzuführen. Gegebenenfalls wird gemäß Anhang I Abschnitte 1.1.2.4 und 1.1.2.5 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 angegeben, ob die Ergebnisse gemessen oder berechnet wurden.  
 (d) Tabelle für jeden geprüften Bezugskraftstoff angeben.  
 (e) Für Euro VI bedeutet ESC WHSC und ETC bedeutet WHTC.  
 (f) Werden mit Erdgas und Flüssiggas betriebene Motoren für Euro VI mit unterschiedlichen Bezugskraftstoffen geprüft, ist für jeden geprüften Bezugskraftstoff eine gesonderte Tabelle anzugeben.  
 (g) Die Einheit „l/100 km“ wird für mit Erdgas und Wasserstoff-Erdgas-Gemisch betriebene Fahrzeuge durch „m<sup>3</sup>/100 km“ und für mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge durch „kg/100 km“ ersetzt.  
 (h) Ökoinnovationen  
 (h1) Tabelle für jede Variante/Version angeben.  
 (h2) Tabelle für jeden geprüften Bezugskraftstoff angeben.  
 (h3) Tabelle bei Bedarf um jeweils eine Zeile je Ökoinnovation erweitern.  
 (h4) Nummer des Beschlusses der Kommission zur Genehmigung der Ökoinnovation.  
 (h5) Zuweisung im Beschluss der Kommission zur Genehmigung der Ökoinnovation.  
 (h6) Wird anstelle des Prüfzyklus Typ 1 eine Modellierungsmethode angewendet, so ist für diesen Wert der mit der Modellierungsmethode ermittelte Wert einzutragen  
 (h7) Summe der mit jeder einzelnen Ökoinnovation eingesparten CO<sub>2</sub>-Emissionen.  
 (h8) Der allgemeine Code der Ökoinnovation(en) besteht aus folgenden, jeweils durch ein Leerzeichen voneinander getrennten Bestandteilen:  
 — Code der Typgenehmigungsbehörde gemäß Anhang VII;  
 — Einzelcode jeder im Fahrzeug eingebauten Ökoinnovation in der zeitlichen Reihenfolge der Genehmigungsbeschlüsse der Kommission.  
 (Beispielsweise lautet der allgemeine Code von drei Ökoinnovationen, die nacheinander als 10, 15, und 16 genehmigt und in ein von der deutschen Typgenehmigungsbehörde zertifiziertes Fahrzeug eingebaut worden sind: „e1 10 15 16“).

ANHANG III

Die Anhänge I und XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 werden wie folgt geändert:

1. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Folgende Nummern 4.3.5, 4.3.5.1 und 4.3.5.2 werden eingefügt:

„4.3.5. Mit Ökoinnovationen ausgestattetes Fahrzeug:

4.3.5.1. Bei Fahrzeugen, die im Sinne von Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) und der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission (\*\*) mit einer oder mehreren Ökoinnovationen ausgestattet sind, wird die Konformität der Produktion hinsichtlich der Ökoinnovationen dadurch nachgewiesen, dass die Prüfungen durchgeführt werden, die in dem Kommissionsbeschluss zur Genehmigung der jeweiligen Ökoinnovation vorgesehen sind.

4.3.5.2. Die Nummern 4.3.1, 4.3.2 und 4.3.4 gelten.

(\*) ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1.  
 (\*\*) ABl. L 194 vom 26.7.2011, S. 19.“

b) In Anlage 3 werden die folgenden Nummern 3.5.6, 3.5.6.1, 3.5.6.2 und 3.5.6.3 eingefügt:

„3.5.6. Fahrzeug, das im Sinne des Artikels 12 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 und der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 mit einer Ökoinnovation ausgestattet ist: ja/nein (\*)

3.5.6.1. Typ/Variante/Version des Vergleichsfahrzeugs gemäß der Bezugnahme in Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 (\*\*): .....

3.5.6.2. Wechselwirkungen mit anderen Ökoinnovationen: ja/nein (\*)

3.5.6.3. Emissionswerte im Zusammenhang mit dem Einsatz von Ökoinnovationen (\*\*\*) (\*\*\*\*)

Beschluss zur Genehmigung der Ökoinnovation (1)	Code der Ökoinnovation (2)	1. CO <sub>2</sub> -Emissionsmenge des Vergleichsfahrzeugs (g/km)	2. CO <sub>2</sub> -Emissionsmenge des Ökoinnovationsfahrzeugs (g/km)	3. CO <sub>2</sub> -Emissionsmenge des Vergleichsfahrzeugs im Prüfzyklus Typ 1 (3)	4. CO <sub>2</sub> -Emissionsmenge des Ökoinnovationsfahrzeugs im Prüfzyklus Typ 1 (= 3.5.1.3)	5. Nutzungsfaktor (NF), d. h. Anteil der Zeit, während der die Technologie unter normalen Betriebsbedingungen genutzt wird	Einsparung von CO <sub>2</sub> -Emissionen ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x (1)							
<b>Insgesamt eingesparte CO<sub>2</sub>-Emissionsmenge (g/km) (4)</b>							

(1) Nummer des Beschlusses der Kommission zur Genehmigung der Ökoinnovation.  
 (2) Zuweisung im Beschluss der Kommission zur Genehmigung der Ökoinnovation.  
 (3) Wird mit Genehmigung der Typprüfungsbehörde anstelle des Prüfzyklus Typ 1 eine Modellierung angewendet, so ist für diesen Wert der mit der Modellierungsmethode ermittelte Wert einzutragen.  
 (4) Summe der mit jeder einzelnen Ökoinnovation eingesparten Emissionen.

(\*) Unzutreffendes streichen.  
 (\*\*) Falls zutreffend.  
 (\*\*\*) Tabelle für jeden geprüften Bezugskraftstoff angeben.  
 (\*\*\*\*) Tabelle bei Bedarf um jeweils eine Zeile je Ökoinnovation erweitern.“

c) Das Beiblatt der Anlage 4 wird wie folgt geändert:

i) In Nummer 2.1 wird die Tabelle für Typ 6 durch Folgendes ersetzt:

„Typ 6	CO (g/km)	THC (g/km)
Messwert“		

ii) Nummer 2.1.1 erhält folgende Fassung:

„2.1.1. Für Fahrzeuge mit Zweistoffbetrieb ist die Tabelle für Typ 1 für beide Kraftstoffe anzugeben. Wird die Prüfung für Typ 1 bei Fahrzeugen mit Flexfuel-Betrieb gemäß Abbildung I.2.4 in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 für beide Kraftstoffe und bei Fahrzeugen mit Flüssiggas- oder Erdgas-/Biomethan-Betrieb im Einstoff- oder Zweistoff-Betrieb durchgeführt, so ist die Tabelle für jedes einzelne bei der Prüfung verwendete Bezugsgas anzugeben, und die schlechtesten Ergebnisse sind in einer gesonderten Tabelle anzugeben. Gegebenenfalls wird gemäß Anhang I Abschnitte 1.1.2.4 und 1.1.2.5 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 angegeben, ob die Ergebnisse gemessen oder berechnet wurden.“

iii) Die folgenden Nummern 2.6 und 2.6.1 werden eingefügt:

„2.6. Ergebnisse der Prüfung von Ökoinnovationen (\*) (\*\*)

Beschluss zur Genehmigung der Ökoinnovation <sup>(1)</sup>	Code der Ökoinnovation <sup>(2)</sup>	1. CO <sub>2</sub> -Emissionsmenge des Vergleichsfahrzeugs (g/km)	2. CO <sub>2</sub> -Emissionsmenge des Ökoinnovationsfahrzeugs (g/km)	3. CO <sub>2</sub> -Emissionsmenge des Vergleichsfahrzeugs im Prüfzyklus Typ 1 <sup>(3)</sup>	4. CO <sub>2</sub> -Emissionsmenge des Ökoinnovationsfahrzeugs im Prüfzyklus Typ 1 (= 3.5.1.3)	5. Nutzungsfaktor (NF), d. h. Anteil der Zeit, während der die Technologie unter normalen Betriebsbedingungen genutzt wird	Einsparung von CO <sub>2</sub> -Emissionen ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x							
<b>Insgesamt eingesparte CO<sub>2</sub>-Emissionsmenge (g/km)<sup>(4)</sup></b>							

(<sup>1</sup>) Nummer des Beschlusses der Kommission zur Genehmigung der Ökoinnovation.

(<sup>2</sup>) Zuweisung im Beschluss der Kommission zur Genehmigung der Ökoinnovation.

(<sup>3</sup>) Wird anstelle des Prüfzyklus Typ 1 eine Modellierung angewendet, so ist für diesen Wert der mit der Modellierungsmethode ermittelte Wert einzutragen.

(<sup>4</sup>) Summe der mit jeder einzelnen Ökoinnovation eingesparten Emissionen.

2.6.1. Allgemeiner Code der Ökoinnovation(en) (\*\*\*) : .....

(\*) Tabelle für jeden geprüften Bezugskraftstoff angeben.

(\*\*) Tabelle bei Bedarf um jeweils eine Zeile je Ökoinnovation erweitern.

(\*\*\*) Der allgemeine Code der Ökoinnovation(en) besteht aus folgenden, jeweils durch ein Leerzeichen voneinander getrennten Bestandteilen:

- Code für den Typ der Genehmigungsbehörde gemäß Anhang VII der Richtlinie 2007/46/EG;
- Einzelcode jeder im Fahrzeug eingebauten Ökoinnovation in der zeitlichen Reihenfolge der Genehmigungsbeschlüsse der Kommission.  
(Beispielsweise lautet der allgemeine Code von drei Ökoinnovationen, die nacheinander als 10, 15 und 16 genehmigt und in ein von der deutschen Typgenehmigungsbehörde zertifiziertes Fahrzeug eingebaut worden sind: „e1 10 15 16“).

2. In Anhang XII werden die folgenden Nummern 4, 4.1, 4.2, 4.3 und 4.4 hinzugefügt:

„4. TYPGENEHMIGUNG VON MIT ÖKOINNOVATIONEN AUSGESTATTETEN FAHRZEUGEN

4.1. Gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 beantragt ein Hersteller, der von einer Verringerung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die CO<sub>2</sub>-Einsparungen infolge einer (oder mehrerer) Ökoinnovation(en) profitieren will, eine EU-Typgenehmigung für das mit der Ökoinnovation ausgestattete Fahrzeug bei einer Genehmigungsbehörde.

4.2. Die Ermittlung der eingesparten CO<sub>2</sub>-Emissionen des mit einer Ökoinnovation ausgestatteten Fahrzeugs wird für die Typgenehmigung nach dem Verfahren und der Prüfmethode durchgeführt, die in dem Beschluss der Kommission zur Genehmigung der Ökoinnovation gemäß Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 angegeben sind.

- 4.3. Die Durchführung der erforderlichen Prüfungen zur Ermittlung der Einsparungen von CO<sub>2</sub>-Emissionen infolge der Ökoinnovationen gilt gegebenenfalls unbeschadet des Nachweises der Übereinstimmung der Ökoinnovationen mit den technischen Vorschriften der Richtlinie 2007/46/EG.
- 4.4. Die Typgenehmigung wird nicht erteilt, wenn die Verminderung der Emissionen des Ökoinnovationsfahrzeugs gegenüber denen des Vergleichsfahrzeugs gemäß Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 nicht wenigstens 1 g CO<sub>2</sub>/km beträgt.“
-