

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

VERORDNUNG (EU) 2017/1347 DER KOMMISSION

vom 13. Juli 2017

zur Berichtigung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission und der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission zur Ergänzung 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, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008

(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 ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 8 und Artikel 14 Absatz 3,

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 für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 39 Absatz 2,

gestützt auf die 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 ⁽³⁾, insbesondere auf Artikel 5 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Richtlinie 2007/46/EG wird ein Rahmen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge festgelegt. Mehrere Elemente dieses Rahmens, insbesondere im Zusammenhang mit dem Beschreibungsbogen des Herstellers, den Prüfberichten, der Übereinstimmungsbescheinigung und den Typgenehmigungsbedingungen, bedürften einer Anpassung unter Berücksichtigung der neuen Verordnung (EU) 2017/1151 ⁽⁴⁾ der Kommission.
- (2) In den Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 werden für neue leichte bzw. schwere Nutzfahrzeuge bestimmte Emissionsgrenzwerte vorgeschrieben und weitere Anforderungen in Bezug auf den Zugang zu Reparatur und Wartungsinformationen für Fahrzeuge festgelegt.

⁽¹⁾ ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

⁽³⁾ ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1.

⁽⁴⁾ Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung 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, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 (AbI. L 175 vom 7.7.2017, S. 1).

- (3) In Bezug auf schwere Nutzfahrzeuge wurden einige zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 notwendige spezifische technische Vorschriften durch die Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission ⁽¹⁾ angepasst. Mehrere technische Irrtümer in den Anhängen I und II der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 müssen berichtigt werden, um die ordnungsgemäße Durchführung der Verordnung sicherzustellen.
- (4) In Bezug auf leichte Nutzfahrzeuge wurden mit der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission ⁽²⁾ und der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission einige für die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 notwendige spezifische technische Vorschriften erlassen. Auf dem Wege einer Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 wurde mit der Verordnung (EU) 2017/1221 ⁽³⁾ der Kommission ein neues Verfahren für Verdunstungsemissionen eingeführt. Mit der Verordnung (EU) 2017/1151 wurde das Typgenehmigungsverfahren in Einklang mit den weltweit harmonisierten Prüfverfahren für leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Duty Vehicles Test Procedures, WLTP) gemäß der globalen technischen Regelung Nr. 15 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) gebracht.
- (5) In Bezug auf das neue Prüfverfahren für Verdunstungsemissionen sollte das Anwendungsdatum der mit der Verordnung (EU) 2017/1221 eingeführten Änderungen klargestellt werden. Das neue Prüfverfahren sollte in der Union ab dem 1. September 2019 verbindlich für alle neuen Typgenehmigungen und Erstzulassungen von Fahrzeugen gelten.
- (6) In Bezug auf das neue WLTP-Verfahren sind mehrere Irrtümer in den Artikeln 2 und 15 sowie in den Anhängen I, IIIA, V, VII, VIII, XII und XXI der Verordnung (EU) 2017/1151 zu berichtigen, um die ordnungsgemäße Durchführung der Verordnung zu gewährleisten.
- (7) Außerdem sollten die Bestimmungen zur Fahrwiderstandsmatrix-Familie des WLTP-Prüfverfahrens geklärt werden.
- (8) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Berichtigungen sind untrennbar miteinander verknüpft, da sie nur in ihrer Gesamtheit eine korrekte Anwendung der jeweiligen Typgenehmigungsmaßnahmen gewährleisten.
- (9) Die Richtlinie 2007/46/EG sowie die Verordnungen (EU) Nr. 715/2007, (EU) Nr. 582/2011, (EU) 2017/1221 und (EU) 2017/1151 sollten daher entsprechend berichtigt werden.
- (10) Angesichts der Notwendigkeit, dafür zu sorgen, dass die Verordnungen (EU) 2017/1221 und (EU) 2017/1151 korrekt angewandt werden, sollte diese Verordnung so bald wie möglich in Kraft treten.
- (11) Die Maßnahmen dieser Verordnung stehen im Einklang mit der Stellungnahme des Technischen Ausschusses „Kraftfahrzeuge“ —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Berichtigung der Richtlinie 2007/46/EG

Die Anhänge I, VIII, IX und XI der Richtlinie 2007/46/EG werden gemäß Anhang I dieser Verordnung berichtigt.

Artikel 2

Berichtigung der Verordnung (EU) Nr. 582/2011

Die Anhänge I, II und X der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 werden gemäß Anhang II dieser Verordnung berichtigt.

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission vom 25. Mai 2011 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und zur Änderung der Anhänge I und III der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 167 vom 25.6.2011, S. 1).

⁽²⁾ 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 (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1).

⁽³⁾ Verordnung (EU) 2017/1221 der Kommission vom 22. Juni 2017 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 hinsichtlich der Methodik zur Bestimmung von Verdunstungsemissionen (Prüfung Typ 4) (ABl. L 174 vom 7.7.2017, S. 3).

Artikel 3

Berichtigung der Verordnung (EU) 2017/1221

In Artikel 2 der Verordnung (EU) 2017/1221 wird folgender Absatz hinzugefügt:

„Sie gilt mit Wirkung vom 1. September 2019.“

Artikel 4

Berichtigung der Verordnung (EU) 2017/1151

Die Verordnung (EU) 2017/1151 wird wie folgt berichtigt:

(1) Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 3 erhält folgende Fassung:

„3) ‚Kilometerzähler‘ ein Gerät, das dem Fahrer die vom Fahrzeug seit seiner Herstellung zurückgelegte Gesamtstrecke anzeigt;“;

b) Nummer 33 wird gestrichen;

c) Nummer 47 und 48 erhalten folgende Fassung:

„47) ‚Einschicht-Tank‘ einen Kraftstoffbehälter, der aus einer einzigen Werkstoffschicht besteht, ausgenommen Metallbehälter aber einschließlich fluorierter/sulfonierter Werkstoffe;

48) ‚Mehrschicht-Tank‘ einen Kraftstoffbehälter mit mindestens zwei verschiedenen Werkstoffschichten, von denen eine gegenüber Kohlenwasserstoffen undurchlässig ist;“

d) Folgende Nummer 49 wird angefügt:

„49) ‚Schwungmassenklasse‘ eine Klasse von Prüfmassen des Fahrzeugs, die einer äquivalenten Schwungmasse gemäß Anhang 4a Tabelle A4a/3 der UNECE-Regelung Nr. 83 entspricht, wenn die Prüfmasse mit der Bezugsmasse gleichgesetzt wird.“

(2) Artikel 15 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„(2) Aus Gründen, die die Emissionen von Luftschadstoffen oder den Kraftstoffverbrauch betreffen, versagen die nationalen Behörden ab dem 1. September 2017 bei Fahrzeugen der Klassen M1, M2 und der Klasse N1 Gruppe I und ab dem 1. September 2018 bei Fahrzeugen der Klasse N1 Gruppen II und III und der Klasse N2 die Erteilung einer EG-Typgenehmigung oder einer nationalen Typgenehmigung für neue Fahrzeugtypen, die dieser Verordnung nicht entsprechen.

Bei neuen Typgenehmigungen, die vor dem 1. September 2019 beantragt werden, kann auf Wunsch des Herstellers zur Bestimmung der Verdunstungsemissionen des Fahrzeugs anstelle des Verfahrens nach Anhang VI dieser Verordnung das Prüfverfahren für Verdunstungsemissionen nach Anhang 7 der UNECE-Regelung 83 angewandt werden.

(3) Aus Gründen, die die Emissionen von Luftschadstoffen oder den Kraftstoffverbrauch betreffen, betrachten die nationalen Behörden im Falle von neuen Fahrzeugen, die dieser Verordnung nicht entsprechen, ab dem 1. September 2018 bei Fahrzeugen der Klassen M1, M2 und der Klasse N1 Gruppe I und ab dem 1. September 2019 bei Fahrzeugen der Klasse N1 Gruppen II und III und der Klasse N2 Übereinstimmungsbescheinigungen als nicht mehr gültig im Sinne des Artikels 26 der Richtlinie 2007/46/EG und versagen die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme solcher Fahrzeuge.

Bei neuen Fahrzeugen, die vor dem 1. September 2019 zugelassen werden, kann auf Wunsch des Herstellers zur Bestimmung der Verdunstungsemissionen des Fahrzeugs anstelle des Verfahrens nach Anhang VI dieser Verordnung das Prüfverfahren für Verdunstungsemissionen nach Anhang 7 der UNECE-Regelung 83 angewandt werden.“

b) Absatz 5 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Prüfungen vom Typ 1/I, die gemäß Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 bis zum Ablauf von drei Jahren nach den in Artikel 10 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 angegebenen Daten durchgeführt werden, werden von der Genehmigungsbehörde für die Zwecke der Erstellung beschädigter oder fehlerhafter Bauteile zur Simulation von Fehlfunktionen bei der Bewertung der Anforderungen von Anhang XI dieser Verordnung anerkannt;“

c) Folgender Absatz 5 Buchstabe c wird angefügt:

„c) Nachweise der Dauerhaltbarkeit, bei denen die erste Prüfung Typ 1/I gemäß Anhang VII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 bis zum Ablauf von drei Jahren nach den in Artikel 10 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 angegebenen Daten durchgeführt werden, werden von der Genehmigungsbehörde für die Erfüllung der Anforderungen von Anhang VII dieser Verordnung als gleichwertig anerkannt;“

(3) die Anhänge I, IIIA, V, VI, VII, VIII, XII und XXI werden gemäß Anhang III dieser Verordnung berichtigt.

Artikel 5

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am dritten 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.

Brüssel, den 13. Juli 2017

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER

—

ANHANG I

Die Richtlinie 2007/46/EG wird wie folgt berichtigt:

1. Anhang I wird wie folgt berichtigt:

a) Nummer 3.2.12.2.1.3 erhält folgende Fassung:

„3.2.12.2.1.3. Art der katalytischen Reaktion: ... (Oxidationskatalysator, Dreiwegekatalysator, Mager-NO_x-Falle, selektive katalytische Reaktion (SCR), Mager-NO_x-Katalysator oder sonstige)“;

b) Die bisherige Nummer „3.2.12.7.6.3.“ erhält die Nummer „3.2.12.2.7.6.3.“;

c) folgende Nummern werden eingefügt:

„3.5.7.2.1.1.0. Fahrzeug, hoher Wert (NEFZ): g/km“

„3.5.7.2.1.2.0. Fahrzeug, niedriger Wert (falls zutreffend) (NEFZ): g/km“

„3.5.7.2.2.1.0. Fahrzeug, hoher Wert (NEFZ): g/km“

„3.5.7.2.2.2.0. Fahrzeug, niedriger Wert (falls zutreffend) (NEFZ): g/km“

„3.5.7.2.2.3.0. Fahrzeug, mittlerer Wert (falls zutreffend) (NEFZ): g/km“

„3.5.7.2.3.1.0. Fahrzeug, hoher Wert (NEFZ): g/km“

„3.5.7.2.3.2.0. Fahrzeug, niedriger Wert (falls zutreffend) (NEFZ): g/km“

„3.5.7.2.3.3.0. Fahrzeug, mittlerer Wert (falls zutreffend) (NEFZ): g/km“.

2. Anhang VIII wird wie folgt berichtigt:

a) In Nummer 2.1.1 wird in der Tabelle „Prüfung zur Korrektur der Umgebungstemperatur (ATCT)“ die Spalte „Fahrwiderstandsmatrix-Familie“ gestrichen;

b) in Nummer 3.1 wird die dritte Tabelle mit den Spalten „Kennung der Fahrwiderstandsmatrix-Familie“ und „Variante/Versionen“ gestrichen;

c) in Nummer 3.1 wird in der vierten Tabelle mit dem Titel „Ergebnisse:“ die Spalte „Kennung der Fahrwiderstandsmatrix-Familie“ gestrichen;

d) nach der letzten Zeile der Tabelle „Ergebnisse:“ in Nummer 3.1 wird folgende Zeile angefügt:

„Querschnittsfläche (m ²) (nur für Fahrzeuge, die zu einer Fahrwiderstandsmatrix-Familie gehören)“			
--	--	--	--

e) in Nummer 3.1 wird die Fußnote 23 gestrichen;

f) die letzte Zeile unter der Tabelle „Ergebnisse:“ in Nummer 3.1 wird wie folgt geändert:

„Für jede Interpolationsfamilie zu wiederholen.“;

g) in Nummer 3.2 wird die dritte Tabelle mit den Spalten „Kennung der Fahrwiderstandsmatrix-Familie“ und „Variante/Versionen“ gestrichen;

h) in Nummer 3.2 wird in der vierten Tabelle mit dem Titel „Ergebnisse:“ die Spalte „Kennung der Fahrwiderstandsmatrix-Familie“ gestrichen;

i) die letzte Zeile der Tabelle „Ergebnisse:“ in Nummer 3.2 erhält folgende Fassung:

„Querschnittsfläche (m ²) (nur für Fahrzeuge, die zu einer Fahrwiderstandsmatrix-Familie gehören)“			
--	--	--	--

j) in Nummer 3.3 wird die dritte Tabelle mit den Spalten „Kennung der Fahrwiderstandsmatrix-Familie“ und „Variante/Versionen“ gestrichen;

k) in Nummer 3.3 wird in der vierten Tabelle mit dem Titel „Ergebnisse:“ die Spalte „Kennung der Matrixfamilie“ gestrichen;

- l) die letzte Zeile der Tabelle „Ergebnisse:“ in Nummer 3.3 erhält folgende Fassung:

„Querschnittsfläche (m ²) (nur für Fahrzeuge, die zu einer Fahrwiderstandsmatrix-Familie gehören)“			
--	--	--	--

- m) Nummer 3.5 erhält folgende Fassung:

„3.5 Meldung(en) des Korrelationstools gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1151

Für jede Interpolationsfamilie wiederholen.

Kennung der Interpolationsfamilie [Fußnote: ‚Typgenehmigungsnummer + laufende Nummer der Interpolationsfamilie‘]: ...

VH-Bericht: ...

VL-Bericht (falls zutreffend): ...

3.5.1. Abweichungsfaktor (falls zutreffend)

Für jede Interpolationsfamilie wiederholen.

Kennung der Interpolationsfamilie [Fußnote: ‚Typgenehmigungsnummer + laufende Nummer der Interpolationsfamilie‘]: ...

3.5.2. Differenzierungsfaktor (falls zutreffend)

Für jede Interpolationsfamilie wiederholen.

Kennung der Interpolationsfamilie [Fußnote: ‚Typgenehmigungsnummer + laufende Nummer der Interpolationsfamilie‘]: ...“.

3. Anhang IX wird wie folgt berichtigt:

- a) In Teil II, *Unvollständige Fahrzeuge*, Seite 2, „Fahrzeugklasse M₁“, „Fahrzeugklasse N₁“, „Fahrzeugklasse M₂“ und „Fahrzeugklasse N₂“, erhält Nummer 49 folgende Fassung:

„49. CO₂-Emissionen/Kraftstoffverbrauch/Stromverbrauch ^(m) ^(t):

1. Alle Antriebsarten außer reinen Elektrofahrzeugen (falls zutreffend)

NEFZ-Werte	CO ₂ -Emissionen	Kraftstoffverbrauch
Innerorts ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km oder m ³ /100 km oder kg/100 km ⁽¹⁾
Außerorts ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km oder m ³ /100 km oder kg/100 km ⁽¹⁾
Kombiniert ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km oder m ³ /100 km oder kg/100 km ⁽¹⁾
Gewichtet ⁽¹⁾ , kombiniert	... g/km	... l/100 km oder m ³ /100 km oder kg/100 km
Abweichungsfaktor (falls zutreffend)		
Differenzierungsfaktor (falls zutreffend)	,1‘ oder ,0‘	

2. Reine Elektrofahrzeuge und extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (falls zutreffend)

Stromverbrauch (gewichtet, kombiniert ⁽¹⁾)		... Wh/km
Elektrische Reichweite		... km

3. Fahrzeug mit Ökoinnovation(en) ausgestattet: ja/nein ⁽¹⁾
- 3.1. Allgemeiner Code der Ökoinnovation(en) ^(p1): ...
- 3.2. Gesamteinsparungen von CO₂-Emissionen durch die Ökoinnovation(en) ^(p2) (für jeden geprüften Bezugskraftstoff wiederholen):
- 3.2.1. Einsparungen durch NEFZ: ... g/km (falls zutreffend)
- 3.2.2. Einsparungen durch WLPT: ... g/km (falls zutreffend)
4. Alle Antriebsarten außer reinen Elektrofahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 (falls zutreffend)

WLPT-Werte	CO ₂ -Emissionen	Kraftstoffverbrauch
Niedrig ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km oder m ³ /100 km oder kg/100 km ⁽¹⁾
Mittel ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km oder m ³ /100 km oder kg/100 km ⁽¹⁾
Hoch ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km oder m ³ /100 km oder kg/100 km ⁽¹⁾
Höchstwert ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km oder m ³ /100 km oder kg/100 km ⁽¹⁾
Kombiniert	... g/km	... l/100 km oder m ³ /100 km oder kg/100 km ⁽¹⁾
Gewichtet, kombiniert ⁽¹⁾	... g/km	... l/100 km oder m ³ /100 km oder kg/100 km ⁽¹⁾

5. Vollelektrische Fahrzeuge und extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 (falls zutreffend)

5.1. Vollelektrische Fahrzeuge

Stromverbrauch		... Wh/km
Elektrische Reichweite		... km
Elektrische Reichweite innerorts		... km

5.2. Extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge

Stromverbrauch (EC _{AC,weighted})		... Wh/km
Elektrische Reichweite (EAER)		... km
Elektrische Reichweite innerorts (EAER city)		... km“;

- b) In Teil I, *Vollständige und vervollständigte Fahrzeuge*, Seite 2, „Fahrzeugklasse M₃“ und „Fahrzeugklasse N₃“, und in Teil II, *Unvollständige Fahrzeuge*, Seite 2, „Fahrzeugklasse M₃“ und „Fahrzeugklasse N₃“ wird Nummer 47.1 gestrichen.
- c) In Teil I, *Vollständige und vervollständigte Fahrzeuge*, Seite 2, „Fahrzeugklasse M₂“ und „Fahrzeugklasse N₂“, und in Teil II, *Unvollständige Fahrzeuge*, Seite 2, „Fahrzeugklasse M₂“ und „Fahrzeugklasse N₂“ wird in Nummer 47.1 ein Verweis auf die Erläuterung ⁽¹⁾ aufgenommen.

Die Verordnung (EU) Nr. 582/2011 wird wie folgt berichtigt:

1. Anhang I Anlage 9 erhält folgende Fassung:

„Anlage 9

Nummerierungsschema der EG-Typgenehmigung

Abschnitt 3 der nach Artikel 6 Absatz 1, Artikel 8 Absatz 1 und Artikel 10 Absatz 1 erteilten EG-Typgenehmigungsnummer muss aus der Nummer des Durchführungsrechtsakts oder des neuesten für die EG-Typgenehmigung geltenden Änderungsrechtsakts bestehen. Dieser Nummer ist ein Buchstabe gemäß den Anforderungen für OBD- und SCR-Systeme in Übereinstimmung mit Tabelle 1 hinzuzufügen.

Tabelle 1

Buchstabe	NO _x — OBD-Schwellenwerte ⁽¹⁾	Partikel — OBD-Schwellenwerte ⁽²⁾	CO — OBD-Schwellenwerte ⁽⁶⁾	Betriebsleistungskoeffizient (IUPR) ⁽¹³⁾	Reagensqualität	Zusätzliche OBD-Überwachungseinrichtungen ⁽¹²⁾	Anforderungen für die Leistungsschwelle ⁽¹⁴⁾	Einführungszeitpunkt: neue Typen	Einführungszeitpunkt: alle Fahrzeuge	Letztes Zulassungsdatum
A ⁽⁹⁾ / B ⁽¹⁰⁾	Zeile ‚Übergangszeit‘ der Tabellen 1 und 2	Leistungsüberwachung ⁽³⁾	n. a.	Übergang ⁽⁷⁾	Übergang ⁽⁴⁾	n. a.	20 %	31.12.2012	31.12.2013	31.8.2015 ⁽⁹⁾ 30.12.2016 ⁽¹⁰⁾
B ⁽¹¹⁾	Zeile ‚Übergangszeit‘ der Tabellen 1 und 2	n. a.	Zeile ‚Übergangszeit‘ der Tabelle 2	n. a.	Übergang ⁽⁴⁾	n. a.	20 %	1.9.2014	1.9.2015	30.12.2016
C	Zeile ‚Allgemeine Anforderungen‘ der Tabellen 1 und 2	Zeile ‚Allgemeine Anforderungen‘ der Tabelle 1	Zeile ‚Allgemeine Anforderungen‘ der Tabelle 2	Allgemein ⁽⁸⁾	Allgemein ⁽⁵⁾	Ja	20 %	31.12.2015	31.12.2016	31.8.2019
D	Zeile ‚Allgemeine Anforderungen‘ der Tabellen 1 und 2	Zeile ‚Allgemeine Anforderungen‘ der Tabelle 1	Zeile ‚Allgemeine Anforderungen‘ der Tabelle 2	Allgemein ⁽⁸⁾	Allgemein ⁽⁵⁾	Ja	10 %	1.9.2018	1.9.2019	

Erläuterungen:

- ⁽¹⁾ Überwachungsanforderungen hinsichtlich der OBD-Schwellenwerte für NO_x gemäß Anhang X Tabelle 1 für Selbstzündungsmotoren, Zweistoffmotoren und -fahrzeuge und Anhang X Tabelle 2 für Fremdzündungsmotoren und -fahrzeuge.
- ⁽²⁾ Überwachungsanforderungen hinsichtlich der OBD-Schwellenwerte für Partikel gemäß Anhang X Tabelle 1 für Selbstzündungs- und Zweistoffmotoren und -fahrzeuge.
- ⁽³⁾ Anforderungen an die Leistungsüberwachung gemäß Anhang X Abschnitt 2.1.1.
- ⁽⁴⁾ Reagensqualität, Anforderungen für die Übergangszeit gemäß Anhang XIII Abschnitt 7.1.
- ⁽⁵⁾ Reagensqualität, allgemeine Anforderungen für die Übergangszeit gemäß Anhang XIII Abschnitt 7.1.1.
- ⁽⁶⁾ Überwachungsanforderungen hinsichtlich der OBD-Schwellenwerte für CO gemäß Anhang X Tabelle 2 für Fremdzündungsmotoren und -fahrzeuge.
- ⁽⁷⁾ Betriebsleistungskoeffizient (IUPR), Anforderungen für die Übergangszeit gemäß Anhang X Abschnitt 6.
- ⁽⁸⁾ Allgemeine Anforderungen hinsichtlich des Betriebsleistungskoeffizienten (IUPR) gemäß Anhang X Abschnitt 6.
- ⁽⁹⁾ Bei Fremdzündungsmotoren und Fahrzeugen, die mit solchen Motoren ausgerüstet sind.
- ⁽¹⁰⁾ Bei Selbstzündungs- und Zweistoffmotoren und Fahrzeugen, die mit solchen Motoren ausgerüstet sind.
- ⁽¹¹⁾ Nur bei Fremdzündungsmotoren und Fahrzeugen, die mit solchen Motoren ausgerüstet sind.
- ⁽¹²⁾ Zusätzliche Vorschriften für Überwachungsanforderungen gemäß Anhang 9A Absatz 2.3.1.2 der UNECE-Regelung Nr. 49.
- ⁽¹³⁾ Spezifikationen für das Betriebsleistungsverhältnis (IUPR) gemäß Anhang X. Für Fremdzündungsmotoren und Fahrzeuge, die mit solchen Motoren ausgerüstet sind, gelten die Spezifikationen für das Betriebsleistungsverhältnis (IUPR) nicht.
- ⁽¹⁴⁾ ISC-Anforderung gemäß Anhang II Anlage 1.
n. a. Nicht zutreffend.“

2. In Anhang II Anlage 1 erhält Nummer 1 folgende Fassung:

„1. EINLEITUNG

Nachfolgend ist das Verfahren beschrieben, mit dem gasförmige Emissionen durch Messungen an Bord in Betrieb befindlicher Fahrzeuge mit transportablen Emissionsmeseinrichtungen (PEMS) ermittelt werden. Die zu messenden Schadstoffemissionen eines Motors enthalten die folgenden Bestandteile: bei Selbstzündungsmotoren Kohlenmonoxid, Gesamtkohlenwasserstoffe und Stickstoffoxide, bei Fremdzündungsmotoren Kohlenmonoxid, Nichtmethankohlenwasserstoffe, Methan und Stickstoffoxide. Ferner muss der Kohlendioxidgehalt gemessen werden, um die Berechnungsverfahren nach Abschnitt 4 zu ermöglichen.

Bei mit Erdgas betriebenen Motoren können der Hersteller, der technische Dienst oder die Genehmigungsbehörde wählen, ob anstelle der Methan- und Nichtmethankohlenwasserstoffemissionen nur die Gesamtkohlenwasserstoffemissionen (THC) gemessen werden sollen. In diesem Fall ist der Emissionsgrenzwert für die Gesamtkohlenwasserstoffemissionen der in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 für Methanemissionen festgelegt. Für die Berechnung der Übereinstimmungsfaktoren gemäß den Abschnitten 4.2.3 und 4.3.2 dieser Anlage kommt nur der Emissionsgrenzwert für Methan zur Anwendung.

Bei Motoren, die mit anderen Gasen als Erdgas betrieben werden, können der Hersteller, der technische Dienst oder die Genehmigungsbehörde wählen, ob anstelle der Nichtmethankohlenwasserstoffemissionen die Gesamtkohlenwasserstoffemissionen (THC) gemessen werden sollen. In diesem Fall ist der Emissionsgrenzwert für die Gesamtkohlenwasserstoffemissionen derselbe, der in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 für Nichtmethankohlenwasserstoffemissionen festgelegt ist. Für die Berechnung der Übereinstimmungsfaktoren gemäß den Abschnitten 4.2.3 und 4.3.2 dieser Anlage kommt der Nichtmethanemissionsgrenzwert zur Anwendung.“

3. Anhang X Nummer 2.4.1.3 erhält folgende Fassung:

„2.4.1.3. Die OBD-Norm Euro 6-2 in Tabelle 1 von Anlage 6 zu Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 wird als gleichwertig mit den Buchstaben C und D in Tabelle 1 von Anlage 9 zu Anhang I dieser Verordnung anerkannt.“

—

Die Verordnung (EU) 2017/1151 wird wie folgt berichtigt:

1. Anhang I wird wie folgt berichtigt:

a) In Nummer 2.4 erhält Abbildung I.2.4 folgende Fassung:

„Tabelle I.2.4

Anwendung von Prüfvorschriften für die Typgenehmigung und Erweiterungen

Fahrzeugklasse	Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor einschließlich Hybridfahrzeuge ⁽¹⁾								Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotoren einschließlich Hybridfahrzeuge	Vollelektrische Fahrzeuge	Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge
	Einstoffbetrieb				Zweistoffbetrieb ⁽²⁾			Flexfuel ⁽³⁾			
Bezugskraftstoff	Benzin (E10)	Flüssiggas	Erdgas/Biomethan	Wasserstoff (ICE)	Benzin (E10)	Benzin (E10)	Benzin (E10)	Benzin (E10)	Dieselkraftstoff (B7) ⁽⁵⁾	—	Wasserstoff (Brennstoffzelle)
					Flüssiggas	Erdgas/Biomethan	Wasserstoff (ICE) ⁽⁴⁾	Ethanol (E85)			
Gasförmige Schadstoffe (Prüfung Typ 1)	Ja	Ja	Ja	Ja ⁽⁴⁾	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja	—	—
PM (Prüfung Typ 1)	Ja ⁽²⁾	—	—	—	Ja ⁽²⁾ (nur Benzin)	Ja ⁽²⁾ (nur Benzin)	Ja ⁽²⁾ (nur Benzin)	Ja ⁽²⁾ (beide Kraftstoffe)	Ja	—	—
PN	Ja ⁽²⁾	—	—	—	Ja ⁽²⁾ (nur Benzin)	Ja ⁽²⁾ (nur Benzin)	Ja ⁽²⁾ (nur Benzin)	Ja ⁽²⁾ (beide Kraftstoffe)	Ja	—	—
Gasförmige Schadstoffe, RDE (Prüfung Typ 1A)	Ja	Ja	Ja	Ja ⁽⁴⁾	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja	—	—
PN, RDE (Prüfung Typ 1A)	Ja ⁽²⁾	—	—	—	Ja (beide Kraftstoffe) ⁽²⁾	Ja (beide Kraftstoffe) ⁽²⁾	Ja (beide Kraftstoffe) ⁽²⁾	Ja (beide Kraftstoffe) ⁽²⁾	Ja	—	—
Leerlaufemissionen (Prüfung Typ 2)	Ja	Ja	Ja	—	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja (nur Benzin)	Ja (beide Kraftstoffe)	—	—	—

Fahrzeugklasse	Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor einschließlich Hybridfahrzeuge ⁽¹⁾								Fahrzeuge mit Selbstzündungsmotoren einschließlich Hybridfahrzeuge	Vollelektrische Fahrzeuge	Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge
	Einstoffbetrieb				Zweistoffbetrieb ⁽²⁾			Flexfuel ⁽³⁾			
Kurbelgehäuseemissionen (Prüfung Typ 3)	Ja	Ja	Ja	—	Ja (nur Benzin)	Ja (nur Benzin)	Ja (nur Benzin)	Ja (nur Benzin)	—	—	—
Verdunstungsemissionen (Prüfung Typ 4)	Ja	—	—	—	Ja (nur Benzin)	Ja (nur Benzin)	Ja (nur Benzin)	Ja (nur Benzin)	—	—	—
Dauerhaltbarkeit (Prüfung Typ 5)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja (nur Benzin)	Ja (nur Benzin)	Ja (nur Benzin)	Ja (nur Benzin)	Ja	—	—
Niedrigtemperaturemissionen (Prüfung Typ 6)	Ja	—	—	—	Ja (nur Benzin)	Ja (nur Benzin)	Ja (nur Benzin)	Ja (beide Kraftstoffe)	—	—	—
Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja	—	—
On-Board-Diagnosesysteme	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	—	—
CO ₂ -Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Verbrauch an elektrischer Energie und elektrische Reichweite	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja (beide Kraftstoffe)	Ja	Ja	Ja
Abgastrübung	—	—	—	—	—	—	—	—	Ja	—	—
Motorleistung	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

⁽¹⁾ Spezielle Prüfverfahren für Wasserstoff-Fahrzeuge und Flexfuel-Biodiesel-Fahrzeuge werden zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt.

⁽²⁾ Die Grenzwerte für die Partikelmasse und die Partikelzahl sowie die entsprechenden Messverfahren gelten nur für Fahrzeuge mit Direkteinspritzungsmotoren.

⁽³⁾ Ist ein Fahrzeug mit Zweistoffbetrieb mit einem Flexfuel-Fahrzeug kombiniert, gelten beide Prüfvorschriften.

⁽⁴⁾ Wenn das Fahrzeug mit Wasserstoff betrieben wird, sind nur die NO_x-Emissionen zu bestimmen.

⁽⁵⁾ Weitere Vorschriften für Biodiesel werden zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt.“

b) Anlage 3 wird wie folgt geändert:

i) Folgende Nummern werden eingefügt:

- „3.5.7.2.1.1.0. Fahrzeug, hoher Wert (NEFZ): g/km“
 „3.5.7.2.1.2.0. Fahrzeug, niedriger Wert (falls zutreffend) (NEFZ): g/km“
 „3.5.7.2.2.1.0. Fahrzeug, hoher Wert (NEFZ): g/km“
 „3.5.7.2.2.2.0. Fahrzeug, niedriger Wert (falls zutreffend) (NEFZ): g/km“
 „3.5.7.2.2.3.0. Fahrzeug, mittlerer Wert (falls zutreffend) (NEFZ): g/km“
 „3.5.7.2.3.1.0. Fahrzeug, hoher Wert (NEFZ): g/km“
 „3.5.7.2.3.2.0. Fahrzeug, niedriger Wert (falls zutreffend) (NEFZ): g/km“
 „3.5.7.2.3.3.0. Fahrzeug, mittlerer Wert (falls zutreffend) (NEFZ): g/km“;

ii) In Nummer 3.5.8.3 werden die den Buchstaben ^(w) bis ^(w5) entsprechenden Erläuterungen gestrichen.

iii) Nach der Tabelle im Muster des Beschreibungsbogens wird folgender Text eingefügt:

„Erläuterungen

- ⁽¹⁾ Nichtzutreffendes streichen (Trifft mehr als eine Angabe zu, ist unter Umständen nichts zu streichen).
⁽²⁾ Toleranz angeben.
⁽³⁾ Höchsten und niedrigsten Wert für jede Variante eintragen.
⁽⁶⁾ Fahrzeuge, die sowohl mit Benzin als auch mit gasförmigem Kraftstoff betrieben werden können, bei denen das Benzinsystem jedoch nur für den Notbetrieb oder zum Anlassen eingebaut ist und deren Benzintank nicht mehr als 15 Liter Benzin fasst, gelten für die Prüfzwecke als Fahrzeuge, die nur mit einem gasförmigen Kraftstoff betrieben werden können.
⁽⁷⁾ Zusatzausrüstung, die die Abmessungen des Fahrzeugs verändert, ist anzugeben.
^(c) Einstufung nach den Begriffsbestimmungen in Anhang II Teil A.
^(f) Bei Ausführungen einmal mit normalem Fahrerhaus und zum anderen mit Fahrerhaus mit Liegeplatz sind für beide Ausführungen Massen und Abmessungen anzugeben.
^(g) ISO-Norm 612:1978 — Abmessungen von Straßen(motor)fahrzeugen und deren Anhängern — Benennungen und Definitionen.
^(h) Die Masse des Fahrers wird mit 75 kg veranschlagt.

Die Flüssigkeiten enthaltenden Systeme (außer Systeme für gebrauchtes Wasser, die leer bleiben müssen) sind zu 100 % des vom Hersteller angegebenen Fassungsvermögens gefüllt.

Die Angaben gemäß den Nummern 2.6 Buchstabe b und 2.6.1 Buchstabe b sind für Fahrzeuge der Klassen N2, N3, M2, M3, O3 und O4 nicht mehr erforderlich.

- ⁽ⁱ⁾ Bei Anhängern oder Sattelanhängern sowie bei Fahrzeugen, die mit einem Anhänger oder Sattelanhängen verbunden sind, die eine bedeutende Stützlast auf die Anhängervorrichtung oder die Sattelkupplung übertragen, ist diese Last, dividiert durch die Erdbeschleunigung, in der technisch zulässigen Höchstmasse enthalten.
^(k) Bei Fahrzeugen, die sowohl mit Benzin, Diesel usw. als auch zusammen mit einem anderen Kraftstoff betrieben werden können, sind die Punkte für jede Betriebsart separat anzuführen.

Bei nicht herkömmlichen Motoren und Systemen muss der Hersteller Angaben liefern, die den hier genannten gleichwertig sind.

- ^(l) Diese Zahl ist auf das nächstliegende Zehntel eines Millimeters zu runden.

- (^m) Dieser Wert ist mit $\pi = 3,1416$ zu berechnen und auf den nächsten vollen cm^3 zu runden.
- (ⁿ) Ermittelt gemäß den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bzw. der Verordnung (EG) Nr. 595/2009.
- (^o) Ermittelt gemäß der Richtlinie 80/1268/EWG des Rates (ABl. L 375 vom 31.12.1980, S. 36).
- (^p) Die geforderten Angaben sind für jede vorgesehene Variante zu machen.
- (^q) Bei Anhängern höchste nach Herstellerangaben zulässige Geschwindigkeit.
- (^w) Ökoinnovationen.
- (^{w1}) Tabelle bei Bedarf um jeweils eine Zeile je Ökoinnovation erweitern.
- (^{w2}) Nummer des Beschlusses der Kommission zur Genehmigung der Ökoinnovation.
- (^{w3}) Zuweisung im Beschluss der Kommission zur Genehmigung der Ökoinnovation.
- (^{w4}) Wird anstelle des Prüfzyklus Typ 1 eine Modellierungsmethode angewendet, so ist für diesen Wert der mit der Modellierungsmethode ermittelte Wert einzutragen, vorausgesetzt, die Typgenehmigungsbehörde stimmt zu.
- (^{w5}) Summe der mit jeder einzelnen Ökoinnovation eingesparten CO_2 -Emissionen.“
- iv) In der Anlage zum Beschreibungsbogen erhält die Tabelle folgende Fassung:

„VL (falls vorhanden)	VH	V repräsentativ (nur für Fahrwiderstandsmatrix-Familie)
2.2. Art des Fahrzeugaufbaus (Variante/Version)	2.2. Art des Fahrzeugaufbaus (Variante/Version)	2.2. Art des Fahrzeugaufbaus (Variante/Version)
2.3. Verwendetes Verfahren für den Fahrwiderstand auf der Straße (Messung oder Berechnung nach Fahrwiderstandsfamilie)	2.3. Verwendetes Verfahren für den Fahrwiderstand auf der Straße (Messung oder Berechnung nach Fahrwiderstandsfamilie)	2.3. Verwendetes Verfahren für den Fahrwiderstand auf der Straße (Messung oder Berechnung nach Fahrwiderstandsmatrix-Familie)
2.4. Aus der Prüfung stammende Informationen über den Fahrwiderstand	2.4. Aus der Prüfung stammende Informationen über den Fahrwiderstand	2.4. Aus der Prüfung stammende Informationen über den Fahrwiderstand
2.4.1. Reifen, Fabrikmarke und Typ:	2.4.1. Reifen, Fabrikmarke und Typ:	2.4.1. Reifen, Fabrikmarke und Typ:
2.4.2. Reifenabmessungen (Vorder-/Hinterreifen):	2.4.2. Reifenabmessungen (Vorder-/Hinterreifen):	2.4.2. Reifenabmessungen (Vorder-/Hinterreifen):
2.4.4. Reifendruck (Vorder-/Hinterreifen) (kPa):	2.4.4. Reifendruck (Vorder-/Hinterreifen) (kPa):	2.4.4. Reifendruck (Vorder-/Hinterreifen) (kPa):
2.4.5. Reifenrollwiderstand (vorn/hinten) (kg/t):	2.4.5. Reifenrollwiderstand (vorn/hinten) (kg/t):	2.4.5. Reifenrollwiderstand (vorn/hinten) (kg/t) und Rollwiderstandsklasse (A-G):
2.4.6. Prüfmasse des Fahrzeugs (kg):	2.4.6. Prüfmasse des Fahrzeugs (kg):	2.4.6. Prüfmasse des Fahrzeugs (kg):
2.4.7. Delta CD x A gegenüber VH (m^2)		
2.4.8. Fahrwiderstandskoeffizient f_0, f_1, f_2	2.4.8. Fahrwiderstandskoeffizient f_0, f_1, f_2	2.4.8. Fahrwiderstandskoeffizient f_0, f_1, f_2
		2.4.9. Querschnittsfläche m^2 (0,0000 m^2)
		2.4.10. Angaben zum Berechnungsinstrument in Bezug auf die für VH und VL geltenden Fahrwiderstandswerte“

c) In Anlage 4 wird der „Nachtrag zum EG-Typgenehmigungsbogen Nr. ...“ wie folgt berichtet:

i) In Absatz 2.1 wird nach der Tabelle mit dem Titel „ATCT-Prüfung“ folgende Tabelle eingefügt:

„Ergebnis der ATCT-Prüfung“	CO (mg/km)	THC (mg/km)	NMHC (mg/km)	NO _x (mg/km)	THC + NO _x (mg/km)	PM (mg/km)	PN (#.10 ¹¹ /km)
Gemessen ⁽¹⁾ ⁽²⁾							

⁽¹⁾ Falls zutreffend.

⁽²⁾ Bis zur 2. Dezimalstelle runden.“

ii) in Absatz 2.1 werden die Worte „Typ 4: ... g/Prüfung“ durch „Typ 4: ... g/Prüfung; Prüfverfahren gemäß Anhang VI der Verordnung (EG) Nr. 692/2008: Ja/Nein“ ersetzt;

iii) in der Anlage zum Beiblatt des Typgenehmigungsbogens erhält Absatz 3 folgende Fassung:

„3. Abweichungs- und Differenzierungsfaktoren (gemäß Absatz 3.2.8 in Anhang I der Durchführungsverordnungen (EU) 2017/1152 und (EU) 2017/1153):

Abweichungsfaktor (falls zutreffend)	
Differenzierungsfaktor (falls zutreffend)	,1' oder ,0“
Hashcode der Meldung der Korrelationstools	

d) in Anlage 6 erhält Tabelle 1 folgende Fassung:

Tabelle 1

„Zeichen“	Emissionsnorm	OBD Norm	Fahrzeugklasse und -gruppe	Motor	Einführungszeitpunkt: neue Typen	Einführungszeitpunkt: Neufahrzeuge	Letztes Zulassungsdatum
AA	Euro 6c	Euro 6-1	M, N1 Gruppe I	PI, CI			31.8.2018
BA	Euro 6b	Euro 6-1	M, N1 Gruppe I	PI, CI			31.8.2018
AB	Euro 6c	Euro 6-1	N1 Gruppe II	PI, CI			31.8.2019
BB	Euro 6b	Euro 6-1	N1 Gruppe II	PI, CI			31.8.2019
AC	Euro 6c	Euro 6-1	N1 Gruppe III, N2	PI, CI			31.8.2019
BC	Euro 6b	Euro 6-1	N1 Gruppe III, N2	PI, CI			31.8.2019
AD	Euro 6c	Euro 6-2	M, N1 Gruppe I	PI, CI		1.9.2018	31.8.2019
AE	Euro 6c-EVAP	Euro 6-2	N1 Gruppe II	PI, CI		1.9.2019	31.8.2020
AF	Euro 6c-EVAP	Euro 6-2	N1 Gruppe III, N2	PI, CI		1.9.2019	31.8.2020
AG	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	M, N1 Gruppe I	PI, CI	1.9.2017 (*)		31.8.2019

„Zeichen	Emissionsnorm	OBD Norm	Fahrzeugklasse und -gruppe	Motor	Einführungszeitpunkt: neue Typen	Einführungszeitpunkt: Neufahrzeuge	Letztes Zulassungsdatum
BG	Euro 6d-TEMP-EVAP	Euro 6-2	M, N1 Gruppe I	PI, CI	1.9.2019	1.9.2019	31.12.2020
AH	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	N1 Gruppe II	PI, CI	1.9.2018 (*)		31.8.2019
BH	Euro 6d-TEMP-EVAP	Euro 6-2	N1 Gruppe II	PI, CI	1.9.2019	1.9.2020	31.12.2021
AI	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	N1 Gruppe III, N2	PI, CI	1.9.2018 (*)		31.8.2019
BI	Euro 6d-TEMP-EVAP	Euro 6-2	N1 Gruppe III, N2	PI, CI	1.9.2019	1.9.2020	31.12.2021
AJ	Euro 6d	Euro 6-2	M, N1 Gruppe I	PI, CI	1.1.2020	1.1.2021	
AK	Euro 6d	Euro 6-2	N1 Gruppe II	PI, CI	1.1.2021	1.1.2022	
AL	Euro 6d	Euro 6-2	N1 Gruppe III, N2	PI, CI	1.1.2021	1.1.2022	
AX	entfällt	entfällt	Alle Fahrzeuge	Batterie, reine Elektrofahrzeuge			
AY	entfällt	entfällt	Alle Fahrzeuge	Brennstoffzellen-Fahrzeuge			
AZ	entfällt	entfällt	Alle Fahrzeuge, die mit Zertifikaten gemäß Anhang I Absatz 2.1.1 versehen sind.	PI, CI			

(*) Diese Einschränkung gilt gemäß dem letzten Unterabsatz von Artikel 15 Absatz 4 nicht, wenn die Typgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und den dazugehörigen Durchführungsrechtsvorschriften bei Fahrzeugen der Klasse M und der Klasse N1 Gruppe I vor dem 1. September 2017 und bei Fahrzeugen der Klasse N1 Gruppen II und III sowie der Klasse N2 vor dem 1. September 2018 erfolgt ist.

Erläuterungen:

OBD-Norm ‚Euro 6-1‘ = die vollständigen OBD-Anforderungen der OBD-Norm ‚Euro 6‘, jedoch mit vorläufigen OBD-Schwellenwerten gemäß der Definition in Anhang XI Absatz 2.3.4 und teilweise gelockertem IUPR

OBD-Norm ‚Euro 6-2‘ = die vollständigen OBD-Anforderungen der OBD-Norm ‚Euro 6‘, jedoch mit vorläufigen OBD-Schwellenwerten gemäß der Definition in Anhang XI Absatz 2.3.3

Emissionsnorm ‚Euro 6b‘ = die Emissionsanforderungen der Emissionsnorm ‚Euro 6‘ einschließlich des überarbeiteten Messverfahrens für Partikel und der Partikelzahlnormen (vorläufige Werte für PI-Fahrzeuge mit Direkteinspritzung)

Emissionsnorm ‚Euro 6c‘ = RDE-NO_x-Prüfung lediglich zu Überwachungszwecken (keine Anwendung von NTE-Emissionsgrenzwerten), ansonsten vollständige Auspuffemissionsanforderungen der Emissionsnorm ‚Euro 6‘ (einschließlich PN-RDE)

Emissionsnorm ‚Euro 6c-EVAP‘ = RDE-NO_x-Prüfung lediglich zu Überwachungszwecken (keine Anwendung von NTE-Emissionsgrenzwerten), ansonsten vollständige Auspuffemissionsanforderungen der Emissionsnorm ‚Euro 6‘ (einschließlich PN-RDE), überarbeitetes Prüfverfahren für Verdunstungsemissionen

Emissionsnorm ‚Euro 6d-TEMP‘ = RDE-NO_x-Prüfung mit vorläufigen Übereinstimmungsfaktoren, ansonsten vollständige Auspuffemissionsanforderungen der Emissionsnorm ‚Euro 6‘ (einschließlich PN-RDE)

Emissionsnorm ‚Euro 6d-TEMP-EVAP‘ = RDE-NO_x-Prüfung mit vorläufigen Übereinstimmungsfaktoren, ansonsten vollständige Auspuffemissionsanforderungen der Emissionsnorm ‚Euro 6‘ (einschließlich PN-RDE), überarbeitetes Prüfverfahren für Verdunstungsemissionen

Emissionsnorm ‚Euro 6d‘ = RDE-Prüfung mit endgültigen Übereinstimmungsfaktoren, ansonsten vollständige Auspuffemissionsanforderungen der Emissionsnorm ‚Euro 6‘, überarbeitetes Prüfverfahren für Verdunstungsemissionen.“

e) Anlage 8b wird wie folgt berichtigt:

i) Unter Nummer 2.1.3 wird vor der Tabelle folgender Text eingefügt:

„Der Hersteller und die Typgenehmigungsbehörde legen einvernehmlich fest, welches Prüfmodell des Fahrzeugs repräsentativ ist.

Die Fahrzeugparameter Prüfmasse, Reifenrollwiderstand und die Querschnittsfläche sind sowohl für ein Fahrzeug H_M als auch für ein Fahrzeug L_M so zu bestimmen, dass das Fahrzeug H_M den höchsten und das Fahrzeug L_M den niedrigsten Zyklus-Energiebedarf der Fahrwiderstandsmatrix-Familie erzeugt. Der Hersteller und die Typgenehmigungsbehörde vereinbaren die Fahrzeugparameter für Fahrzeug H_M und Fahrzeug L_M .

Der Fahrwiderstand der Fahrzeuge H_M und L_M der Fahrwiderstandsmatrix-Familie ist nach Anhang XXI Unteranhang 4 Absatz 5.1 zu berechnen.“;

ii) In Nummer 2.4.3 werden die Worte „Gegebenenfalls Absatz 2.4.1 mit den repräsentativen Fahrzeugdaten wiederholen“ gestrichen;

iii) in Nummer 2.6.1 erhält die letzte Zeile der Tabelle „FAHRWIDERSTANDSMATRIX (Anhang XXI Unteranhang 4 Abs. 5)“ folgende Fassung:

„Endergebnisse	<p>Drehmomentmethode:</p> <p>$c0r=$</p> <p>$c1r=$</p> <p>$c2r=$</p> <p>und</p> <p>$f0r$ (berechnet für Fahrzeug H_M) =</p> <p>$f2r$ (berechnet für Fahrzeug H_M) =</p> <p>$f0r$ (berechnet für Fahrzeug L_M) =</p> <p>$f2r$ (berechnet für Fahrzeug L_M) =</p> <p>Ausrollmethode:</p> <p>$f0r$ (berechnet für Fahrzeug H_M) =</p> <p>$f2r$ (berechnet für Fahrzeug H_M) =</p> <p>$f0r$ (berechnet für Fahrzeug L_M) =</p> <p>$f2r$ (berechnet für Fahrzeug L_M) =“.</p>
----------------	--

f) In Anlage 8c erhalten die ersten vier Zeilen der Tabelle folgende Fassung:

„Veränderliche Fahrwerksparameter	:	
Anhang XXI Unteranhang 4 Absatz 4.2.1.8.3		
Die Koeffizienten $c0$, $c1$ und $c2$:	$c0 =$ $c1 =$ $c2 =$

<p>Die auf dem Rollenprüfstand gemessenen Ausrollzeiten Anhang XXI Unteranhang 4 Absatz 4.4.4</p>	:	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="791 221 1102 271">Bezugsgeschwindigkeit (km/h)</th> <th data-bbox="1102 221 1412 271">Ausrollzeit (s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td data-bbox="791 271 1102 320">130</td><td data-bbox="1102 271 1412 320"></td></tr> <tr><td data-bbox="791 320 1102 369">120</td><td data-bbox="1102 320 1412 369"></td></tr> <tr><td data-bbox="791 369 1102 418">110</td><td data-bbox="1102 369 1412 418"></td></tr> <tr><td data-bbox="791 418 1102 468">100</td><td data-bbox="1102 418 1412 468"></td></tr> <tr><td data-bbox="791 468 1102 517">90</td><td data-bbox="1102 468 1412 517"></td></tr> <tr><td data-bbox="791 517 1102 566">80</td><td data-bbox="1102 517 1412 566"></td></tr> <tr><td data-bbox="791 566 1102 616">70</td><td data-bbox="1102 566 1412 616"></td></tr> <tr><td data-bbox="791 616 1102 665">60</td><td data-bbox="1102 616 1412 665"></td></tr> <tr><td data-bbox="791 665 1102 714">50</td><td data-bbox="1102 665 1412 714"></td></tr> <tr><td data-bbox="791 714 1102 763">40</td><td data-bbox="1102 714 1412 763"></td></tr> <tr><td data-bbox="791 763 1102 813">30</td><td data-bbox="1102 763 1412 813"></td></tr> <tr><td data-bbox="791 813 1102 862">20</td><td data-bbox="1102 813 1412 862"></td></tr> </tbody> </table>	Bezugsgeschwindigkeit (km/h)	Ausrollzeit (s)	130		120		110		100		90		80		70		60		50		40		30		20	
Bezugsgeschwindigkeit (km/h)	Ausrollzeit (s)																											
130																												
120																												
110																												
100																												
90																												
80																												
70																												
60																												
50																												
40																												
30																												
20																												
<p>Auf oder im Fahrzeug kann zusätzliches Gewicht angebracht werden, um Reifenschlupf zu vermeiden. Anhang XXI Unteranhang 4 Absatz 7.1.1.1.1</p>	:	<p>Gewicht (kg) auf/im Fahrzeug</p>																										
<p>Ausrollzeiten nach Durchführung des Fahrzeugausrollverfahrens nach Anhang XXI Unteranhang 4 Absatz 4.3.1.3 Anhang XXI Unteranhang 4 Absatz 8.2.4.2</p>	:	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="791 1350 1102 1400">Bezugsgeschwindigkeit (km/h)</th> <th data-bbox="1102 1350 1412 1400">Ausrollzeit (s)*</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td data-bbox="791 1400 1102 1449">130</td><td data-bbox="1102 1400 1412 1449"></td></tr> <tr><td data-bbox="791 1449 1102 1498">120</td><td data-bbox="1102 1449 1412 1498"></td></tr> <tr><td data-bbox="791 1498 1102 1547">110</td><td data-bbox="1102 1498 1412 1547"></td></tr> <tr><td data-bbox="791 1547 1102 1597">100</td><td data-bbox="1102 1547 1412 1597"></td></tr> <tr><td data-bbox="791 1597 1102 1646">90</td><td data-bbox="1102 1597 1412 1646"></td></tr> <tr><td data-bbox="791 1646 1102 1695">80</td><td data-bbox="1102 1646 1412 1695"></td></tr> <tr><td data-bbox="791 1695 1102 1744">70</td><td data-bbox="1102 1695 1412 1744"></td></tr> <tr><td data-bbox="791 1744 1102 1794">60</td><td data-bbox="1102 1744 1412 1794"></td></tr> <tr><td data-bbox="791 1794 1102 1843">50</td><td data-bbox="1102 1794 1412 1843"></td></tr> <tr><td data-bbox="791 1843 1102 1892">40</td><td data-bbox="1102 1843 1412 1892"></td></tr> <tr><td data-bbox="791 1892 1102 1942">30</td><td data-bbox="1102 1892 1412 1942"></td></tr> <tr><td data-bbox="791 1942 1102 1991">20</td><td data-bbox="1102 1942 1412 1991"></td></tr> </tbody> </table>	Bezugsgeschwindigkeit (km/h)	Ausrollzeit (s)*	130		120		110		100		90		80		70		60		50		40		30		20	
Bezugsgeschwindigkeit (km/h)	Ausrollzeit (s)*																											
130																												
120																												
110																												
100																												
90																												
80																												
70																												
60																												
50																												
40																												
30																												
20																												

2. Anhang IIIA wird wie folgt berichtigt:

a) Nummer 3.1 erhält folgende Fassung:

„3.1 Die folgenden Anforderungen gelten für Prüfungen mit PEMS nach Artikel 3 Absatz 11 Unterabsatz 2.“

b) Anlage 6 wird wie folgt berichtigt:

iii) In Nummer 2 erhält die Zeile zum Symbol „a_{ref}“ folgende Fassung:

„a_{ref} Bezugsbeschleunigung für P_{drive}“;

ii) In Nummer 2 erhält die Zeile zum Symbol „TM“ folgende Fassung:

„TM..... Prüfmasse des Fahrzeugs“;

iii) In Nummer 2 erhält die Zeile zum Symbol „v_{ref}“ folgende Fassung:

„v_{ref} Bezugsgeschwindigkeit für P_{drive}“;

iv) Nummer 3.4.1 erhält folgende Fassung:

„3.4.1. Die Leistungsklassen und die entsprechenden Zeiteile der Leistungsklassen bei normaler Fahrt werden für normierte Leistungswerte so definiert, dass sie für jedes leichte Nutzfahrzeug repräsentativ sind (Tabelle 1-2).“

Tabelle 1-2

Normierte Normleistungsfrequenzen für den Stadtverkehr und für einen gewichteten Durchschnitt einer Fahrt mit den Streckenanteilen 1/3 Stadt, 1/3 Landstraße und 1/3 Autobahn

Leistungs- klasse Nr.	P _{c,norm,j} [-]		Stadt	Gesamte Fahrt
	Von >	bis ≤	Zeitanteil, t _{cj}	
1		– 0,1	21,9700 %	18,5611 %
2	– 0,1	0,1	28,7900 %	21,8580 %
3	0,1	1	44,0000 %	43,4582 %
4	1	1,9	4,7400 %	13,2690 %
5	1,9	2,8	0,4500 %	2,3767 %
6	2,8	3,7	0,0450 %	0,4232 %
7	3,7	4,6	0,0040 %	0,0511 %
8	4,6	5,5	0,0004 %	0,0024 %
9	5,5		0,0003 %	0,0003 %

Die Spalten des Typs P_{c,norm} in Tabelle 1-2 werden durch Multiplikation mit P_{drive} entnormiert, wobei P_{drive} die tatsächliche Radleistung des für die Typgenehmigung auf dem Rollenprüfstand geprüften Fahrzeugs bei v_{ref} und a_{ref} ist.

$$P_{c,j} [\text{kW}] = P_{c,norm,j} * P_{drive}$$

$$P_{drive} = \frac{v_{ref}}{3,6} \times (f_0 + f_1 \times v_{ref} + f_2 \times v_{ref}^2 + TM_{WLTP} \times a_{ref}) \times 0,001$$

Dabei gilt:

- j ist der Leistungsklassenindex nach Tabelle 1
- $v_{ref} = 66 \text{ km/h}$
- $\alpha_{ref} = 0,44 \text{ m/s}^2$
- Die Fahrwiderstandskoeffizienten f_0, f_1, f_2 sind die Zielwerte des WLTP für den Straßenwiderstand des jeweiligen mit PEMS geprüften Fahrzeugs gemäß der Definition in Anhang XXI Unteranhang 4 Nummer 2.4
- TM_{WLTP} ist die WLTP-Prüfmasse des jeweiligen mit PEMS geprüften Fahrzeugs gemäß der Definition in Anhang XXI Nummer 3.2.25“;

v) Nummer 3.4.2 erhält folgende Fassung:

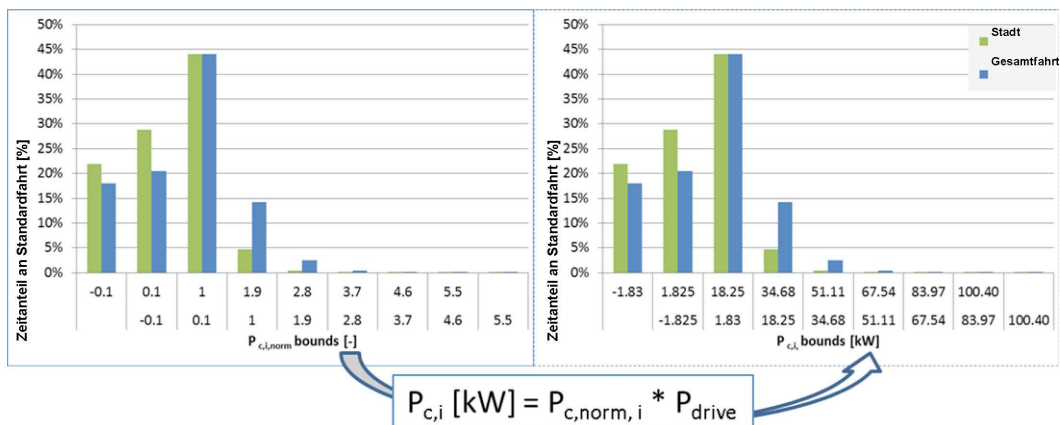
„3.4.2. Berichtigung der Radleistungsklassen

Die höchste in Betracht zu ziehende Radleistungsklasse ist die höchste Klasse in Tabelle 1, die ($P_{rated} \times 0,9$) enthält. Die Zeitanteile aller ausgeschlossenen Klassen werden zu der höchsten verbleibenden Klasse hinzu addiert.

Zur Bestimmung der oberen und der unteren Grenze jeder Radleistungsklasse des geprüften Fahrzeugs in kW wird zu jedem $P_{c,norm,j}$ das jeweilige $P_{c,j}$ nach der Anleitung in Abbildung 1 berechnet.

Abbildung 1

Schema der Umwandlung der normierten vereinheitlichten Leistungsfrequenz in eine fahrzeugspezifische Leistungsfrequenz



Im folgenden Beispiel wird diese Entnormierung veranschaulicht.

Beispiel für Ausgangsdaten:

Parameter	Wert
f_0 [N]	86
f_1 [N/(km/h)]	0,8
f_2 [N/(km/h) ²]	0,036
TM [kg]	1 590

Parameter	Wert
P_{rated} [kW]	120 (Beispiel 1)
P_{rated} [kW]	75 (Beispiel 2)

Entsprechende Ergebnisse:

$$P_{\text{drive}} = 66[\text{km/h}]/3,6 * (86 + 0,8[\text{N}/(\text{km/h})] * 66[\text{km/h}] + 0,036[\text{N}/(\text{km/h})] * (66[\text{km/h}])^2 + 1\,590 [\text{kg}] * 0,44[\text{m}/\text{s}^2]) * 0,001$$

$$P_{\text{drive}} = 18,25 \text{ kW}$$

Tabelle 2

Entnormierte einheitliche Leistungsfrequenzwerte aus Tabelle 1 (für Beispiel 1)

Leistungs- klasse Nr.	$P_{\text{c,j}}$ [kW]		Stadt	Gesamte Fahrt
	Von >	bis ≤	Zeitanteil, $t_{\text{c,j}}$ [%]	
1		– 1,825	21,97 %	18,5611 %
2	– 1,825	1,825	28,79 %	21,8580 %
3	1,825	18,246	44,00 %	43,4583 %
4	18,246	34,667	4,74 %	13,2690 %
5	34,667	51,088	0,45 %	2,3767 %
6	51,088	67,509	0,045 %	0,4232 %
7	67,509	83,930	0,004 %	0,0511 %
8	83,930	100,351	0,000 4 %	0,0024 %
9	100,351		0,00025 %	0,0003 %

(1) Die höchste zu berücksichtigende Radleistungsklasse ist diejenige, die $0,9 \times P_{\text{rated}}$ enthält. Hier $0,9 \times 120 = 108$.

Tabelle 3

Entnormierte einheitliche Leistungsfrequenzwerte aus Tabelle 1 (für Beispiel 2)

Leistungs- klasse Nr.	$P_{\text{c,j}}$ [kW]		Stadt	Gesamte Fahrt
	Von >	bis ≤	Zeitanteil, $t_{\text{c,j}}$ [%]	
1	Allen < – 1,825	– 1,825	21,97 %	18,5611 %
2	– 1,825	1,825	28,79 %	21,8580 %
3	1,825	18,246	44,00 %	43,4583 %

Leistungs- klasse Nr.	$P_{c,j}$ [kW]		Stadt	Gesamte Fahrt
	Von >	bis \leq		
4	18,246	34,667	4,74 %	13,2690 %
5	34,667	51,088	0,45 %	2,3767 %
6 (1)	51,088	Alle > 51,088	0,04965 %	0,4770 %
7	67,509	83,930	—	—
8	83,930	100,351	—	—
9	100,351	Alle > 100,375	—	—

(1) Die höchste zu berücksichtigende Radleistungsstufe ist diejenige, die $0,9 \times P_{\text{rated}}$ enthält. Hier $0,9 \times 75 = 67,5$.

3. In Anhang V erhält Nummer 2.3 folgende Fassung:

„2.3. Es sind die für ‚Fahrzeug, niedriger Wert‘ (VL) geltenden Fahrwiderstandskoeffizienten zu verwenden. Wenn VL nicht vorhanden ist oder der Gesamtfahrwiderstand des Fahrzeugs (VH) bei 80 km/h den für VL geltenden Wert bei 80 km/h + 5 % übersteigt, ist der Fahrwiderstandswert für VH zu verwenden. VL und VH sind in Anhang XXI Unteranhang 4 Nummer 4.2.1.2 definiert. Alternativ dazu können die Hersteller sich für die Verwendung der Fahrwiderstandswerte entscheiden, die gemäß Anhang 4a Anlage 7 der UNECE-Regelung Nr. 83 für ein zur Interpolationsfamilie gehörendes Fahrzeug bestimmt wurden.“

4. In Anhang VI erhält Nummer 5.2.8 folgende Fassung:

„5.2.8. Als Ausnahme zu den Abschnitten 5.2.1 bis 5.2.7 können Hersteller, die Mehrschicht- oder Metalltanks verwenden, sich dafür entscheiden, anstelle des vollständigen oben erwähnten Messverfahrens den folgenden vorgegebenen Diffusionsfaktor (assigned permeability factor — APF) zu verwenden:

$$\text{APF Mehrschicht-/Metalltank} = 120 \text{ mg/24h}^{\circ}$$

5. In Anhang VII erhält Nummer 3.10 folgende Fassung:

„3.10. Es sind die für ‚Fahrzeug, niedriger Wert‘ (VL) geltenden Fahrwiderstandskoeffizienten zu verwenden. Wenn VL nicht vorhanden ist oder der Gesamtfahrwiderstand des Fahrzeugs (VH) bei 80 km/h den für VL geltenden Wert bei 80 km/h + 5 % übersteigt, ist der Fahrwiderstandswert für VH zu verwenden. VL und VH sind in Anhang XXI Unteranhang 4 Nummer 4.2.1.2 definiert.“

6. In Anhang VIII erhält Nummer 3.3 folgende Fassung:

„3.3. Es sind die für ‚Fahrzeug, niedriger Wert‘ (VL) geltenden Fahrwiderstandskoeffizienten zu verwenden. Wenn VL nicht vorhanden ist oder der Gesamtfahrwiderstand des Fahrzeugs (VH) bei 80 km/h den für VL geltenden Wert bei 80 km/h + 5 % übersteigt, ist der Fahrwiderstandswert für VH zu verwenden. VL und VH sind in Anhang XXI Unteranhang 4 Nummer 4.2.1.2 definiert. Alternativ dazu können die Hersteller sich für die Verwendung der Fahrwiderstandswerte entscheiden, die gemäß Anhang 4a Anlage 7 der UNECE-Regelung Nr. 83 für ein zur Interpolationsfamilie gehörendes Fahrzeug bestimmt wurden.“

7. In Anhang XII erhält Nummer 5.4 folgende Fassung:

„5.4. Vom Hersteller des Basisfahrzeugs zur Bestimmung des Fahrwiderstandes ist ein für ein vervollständigtes Mehrstufenfahrzeug repräsentatives Fahrzeug zu prüfen. Der Hersteller des Basisfahrzeugs berechnet die Fahrwiderstandskoeffizienten der Fahrzeuge H_M und L_M einer Fahrwiderstandsmatrix-Familie gemäß Anhang XXI Unteranhang 4 Nummer 5 und bestimmt die CO_2 -Emissionen sowie den Kraftstoffverbrauch beider Fahrzeuge. Der Hersteller des Basisfahrzeugs stellt ein Berechnungsinstrument zur Verfügung, mit dem auf der Grundlage der Parameter vervollständigter Fahrzeuge ihr Kraftstoffverbrauch und die CO_2 -Werte gemäß Anhang XXI Unteranhang 7 festzustellen sind.“

8. Anhang XXI wird wie folgt berichtigt:

a) Absatz 3.2.19 erhält folgende Fassung:

„3.2.19. ‚Soll-Fahrwiderstand auf der Straße‘ bezeichnet den auf dem Rollenprüfstand zu reproduzierenden Fahrwiderstand auf der Straße.“

b) Unteranhang 4 wird wie folgt geändert:

i) In Nummer 5.1.1.1 erhält die Zeile zum Symbol „RR“ folgende Fassung:

„RR der Wert der Reifenrollwiderstandsklasse des Einzelfahrzeugs der Fahrwiderstandsmatrix-Familie (Straße) in kg/Tonne“

ii) In Absatz 5.1.2.1 erhält die Zeile zum Symbol „RR“ folgende Fassung:

„RR der Wert der Reifenrollwiderstandsklasse des Einzelfahrzeugs der Fahrwiderstandsmatrix-Familie (Straße) in kg/Tonne“

iii) In Absatz 8.2 Unterabsatz 2 erhält der letzte Satz folgende Fassung:

„Die Werte des Sollfahrwiderstands sind die nach der Methode gemäß Absatz 5.1 dieses Unteranhangs berechneten Werte.“;

c) In Unteranhang 6a wird folgender Absatz 3.7.3 eingefügt:

„3.7.3. Insbesondere dürfen die in einer ATCT-Prüfung gemessenen Auspuffemissionen die für das geprüfte Fahrzeug geltenden Grenzwerte der Norm Euro 6 nach Anhang I Tabelle 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht übersteigen.“
