



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 21. Februar 2014
(OR. en)**

6858/14

**ENV 182
ENT 63
DELECT 40**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der
Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 17. Februar 2014

Empfänger: Herr Uwe CORSEPIUS, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: C(2014) 951 final

Betr.: DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) Nr. .../. DER KOMMISSION vom
17.2.2014 zur Änderung von Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011
des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Überwachung
der CO₂-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge, deren Typgenehmigung
in einem Mehrstufenverfahren erfolgt

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2014) 951 final.

Anl.: C(2014) 951 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 17.2.2014
C(2014) 951 final

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) Nr. .../.. DER KOMMISSION

vom 17.2.2014

zur Änderung von Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Überwachung der CO₂-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge, deren Typgenehmigung in einem Mehrstufenverfahren erfolgt

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES DELEGIER TEN RECHTSAKTS

Nach der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen haften die Hersteller der Basisfahrzeuge für die CO₂-Emissionen von Fahrzeugen, die in mehreren Stufen hergestellt werden. Folglich ist es angezeigt, das Verfahren für die Überwachung der CO₂-Emissionen sowie anderer relevanter technischer Daten für diese Fahrzeugkategorie anzupassen. Mit dieser Anpassung werden dreierlei Ziele verfolgt:

- Es sollen relevante Daten für die Berechnung der spezifischen Emissionsziele und für die Evaluierung der Fortschritte der Hersteller bei der Erfüllung dieser Ziele generiert werden;
- den Herstellern sollen wirksame Mittel zur Überprüfung der Daten an die Hand gegeben werden;
- den Mitgliedstaaten soll die Möglichkeit gegeben werden, die erforderlichen Informationen bereitzustellen, ohne dass die Zahl der Überwachungsparameter wesentlich erhöht wird.

2. KONSULTATIONEN VOR DER ANNAHME DES RECHTSAKTS

Die Sachverständigengruppe für CO₂-Emissionen aus Kraftfahrzeugen wurde gehört.

3. RECHTLICHE ELEMENTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Die Änderung sieht als Grundlage für das Überwachungssystem die Verwendung von Fahrzeug-Identifizierungsnummern vor. Kann ein Mitgliedstaat nicht alle der vorgeschriebenen Datenparameter gewährleisten, so kann der Hersteller die Dateneinträge anhand der Fahrzeug-Identifizierungsnummer des neu zugelassenen Fahrzeugs akkurat vervollständigen. Die Einführung der Fahrzeug-Identifizierungsnummer als Grundlage für die Überwachung entspricht auch dem längerfristigen Ziel, den Austausch von Fahrzeugdaten zwischen Mitgliedstaaten und Kommission zu erleichtern.

Es wird anerkannt, dass Fahrzeug-Identifizierungsnummern als sensible Daten angesehen werden können. Sie sollten daher nicht veröffentlicht werden.

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) Nr. .../.. DER KOMMISSION

vom 17.2.2014

zur Änderung von Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Überwachung der CO₂-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge, deren Typgenehmigung in einem Mehrstufenverfahren erfolgt

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION -

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen¹, insbesondere auf Artikel 8 Absatz 9 Unterabsatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Anhang XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission² enthält ein neues Verfahren für die Ermittlung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von N₁-Fahrzeugen, deren Typgenehmigung in einem Mehrstufenverfahren erfolgt (im Folgenden „Mehrstufenfahrzeuge“ genannt). Das neue Verfahren gilt ab 1. Januar 2014, kann jedoch seit 1. Januar 2013 freiwillig angewendet werden.
- (2) Gemäß Anhang II Teil B Ziffer 7 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 werden die spezifischen CO₂-Emissionen vervollständigter Fahrzeuge dem Hersteller des Basisfahrzeugs zugeteilt. Dies setzt voraus, dass vervollständigte Fahrzeuge beim Überwachungsverfahren erkannt werden können und dass der Hersteller des Basisfahrzeugs identifiziert werden kann. Es setzt auch voraus, dass bestimmte Daten zum Basisfahrzeug nach dem Verfahren gemäß Anhang XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 ermittelt werden.
- (3) Gemäß Artikel 8 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 haben die Hersteller von Basisfahrzeugen das Recht, die das Mehrstufenfahrzeug betreffenden Daten zu überprüfen, auf deren Grundlage ihre Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen berechnet werden. Deswegen empfiehlt es sich, die relevanten

¹ ABl. L 145 vom 31.5.2011, 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).

Datenparameter anzugeben, um sicherzustellen, dass die genannte Überprüfung wirksam durchgeführt werden kann.

- (4) Das Verfahren gemäß Anhang XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 gilt für unvollständige und vervollständigte Fahrzeuge. Wird ein vervollständigtes Fahrzeug vor der Erstzulassung jedoch weiter umgebaut, sollte präzisiert werden, dass die Masse in fahrbereitem Zustand und die CO₂-Emissionen des als Basisfahrzeug verwendeten vervollständigten Fahrzeugs überwacht und bei der Berechnung der spezifischen Emissionsziele berücksichtigt werden sollten.
- (5) Es muss weiter präzisiert werden, welche Daten vorgelegt werden müssen, um sicherzustellen, dass die CO₂-Emissionsleistung von Mehrstufenfahrzeugen angemessen und wirksam überwacht und überprüft werden können.
- (6) Ein Fahrzeug wird anhand der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (im Folgenden „FIN“ genannt) identifiziert, d. h. eines alphanumerischen Codes, der dem Fahrzeug vom Hersteller gemäß der Verordnung (EU) Nr. 19/2011 der Kommission³ zugewiesen wird. In Anhang XVII Abschnitt 4 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ ist vorgesehen, dass die Fahrzeug-Identifizierungsnummer des Basisfahrzeugs grundsätzlich auf allen folgenden Stufen des Typgenehmigungsverfahrens beibehalten wird, damit die „Nachvollziehbarkeit“ des Verfahrens gewährleistet ist. Über die FIN sollte es daher möglich sein, den Bezug des vervollständigten Fahrzeugs zu einem Basisfahrzeug herzustellen, um auf diese Weise den für die CO₂-Emissionen verantwortlichen Basisfahrzeughersteller ermitteln zu können. Überdies dürfte die FIN es dem Basisfahrzeughersteller ermöglichen, die basisfahrzeugrelevanten Daten zu überprüfen. Da keine anderen Parameter diese Art Bezug herstellen können, sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, die Fahrzeug-Identifizierungsnummern neu zugelassener N₁-Fahrzeuge zu überwachen und der Kommission über das Datenerfassungssystem der Europäischen Umweltagentur (EUA) mitzuteilen.
- (7) Um die spezifischen Emissionsziele für Mehrstufenfahrzeuge berechnen zu können, muss gemäß Anhang II Teil B Nummer 7 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 die gemäß Anhang XII Nummer 5.3 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 bestimmte Standardmasse berücksichtigt werden. Dies setzt die Überwachung und Mitteilung der Masse des Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand und der technisch zulässigen Gesamtmasse dieses Fahrzeugs voraus, über die die Standardmasse ermittelt werden kann, oder alternativ die Überwachung und Mitteilung der Standardmasse selbst. Um zu entscheiden, ob ein Mehrstufenfahrzeug unter die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 fällt, muss außerdem überprüft werden, dass die Bezugsmasse des vervollständigten Fahrzeugs die Obergrenze gemäß Artikel 2 Absatz 1 der genannten Verordnung nicht überschreitet.

³ Verordnung (EU) Nr. 19/2011 der Kommission vom 11. Januar 2011 über die Typgenehmigung des gesetzlich vorgeschriebenen Fabrikchilds und der Fahrzeug-Identifizierungsnummer für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 8 vom 12.1.2011, S. 1).

⁴ 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 (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

- (8) Sind Mitgliedstaaten aufgrund des Formats ihres Datenerfassungssystems für neue leichte Nutzfahrzeuge nicht in der Lage, alle in Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 vorgeschriebenen Parameter zu übermitteln, so können diese Parameter von den betreffenden Herstellern in der Mitteilung gemäß Artikel 8 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 übermittelt werden.
- (9) Aus demselben Grund können Hersteller gemäß der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 293/2012 der Kommission⁵ letzterer und der EUA die Fahrzeug-Identifizierungsnummern mitteilen, die sie Fahrzeugen zugewiesen haben, die im vorangegangenen Kalenderjahr verkauft wurden oder für die in diesem Jahr eine Garantie ausgestellt wurde.
- (10) Fahrzeug-Identifizierungsnummern können nach der Zulassung eines Fahrzeugs zwecks Inbetriebnahme im Straßenverkehr an Datensätze geknüpft werden, die die Identifizierung des Fahrzeugeigners ermöglichen. Die Fahrzeug-Identifizierungsnummer als solche ist jedoch kein Träger personenbezogener Daten, und die Verarbeitung von Daten für die Zwecke der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 setzt weder den Zugang zu personenbezogenen Daten noch die Verarbeitung etwaiger verknüpfter personenbezogener Daten voraus. Die Überwachung und Mitteilung von Fahrzeug-Identifizierungsnummern gilt daher nicht als Verarbeitung personenbezogener Daten im Rahmen der Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁶ oder der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates⁷. Dennoch wird anerkannt, dass Fahrzeug-Identifizierungsnummern als sensible Daten angesehen werden können, unter anderem, was die Verhütung von Fahrzeugdiebstählen anbelangt, und daher sollte sichergestellt werden, dass die der Kommission und der EUA mitgeteilten Fahrzeug-Identifizierungsnummern nicht veröffentlicht werden.
- (11) Beim Abgleich der von den Mitgliedstaaten mitgeteilten Fahrzeug-Identifizierungsnummern mit den Fahrzeug-Identifizierungsnummern der Hersteller sollte die Kommission mit Unterstützung der EUA die betreffenden Hersteller und Fahrzeuge identifizieren und gemäß Artikel 10b der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 293/2012 den vorläufigen Datensatz erstellen.
- (12) Um eine völlige Parallelität der Überwachungsvorschriften der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 und der Vorschriften für Personenkraftwagen der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates⁸ zu gewährleisten, sollten die Bestimmungen von Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 über die

⁵ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 293/2012 der Kommission vom 3. April 2012 über die Überwachung der Zulassung neuer leichter Nutzfahrzeuge gemäß der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates und die Übermittlung von Daten über diese Zulassungen (ABl. L 98 vom 4.4.2012, S. 1).

⁶ Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr (ABl. L 281 vom 23.11.1995, S. 31).

⁷ Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (ABl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).

⁸ Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1).

Bereitstellung aggregierter Daten und die Methode für die Bestimmung der CO₂-Überwachungsinformationen für leichte Nutzfahrzeuge angepasst werden.

- (13) Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 sollte daher entsprechend geändert werden -

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 wird nach Maßgabe des Anhangs der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

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

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

Geschehen zu Brüssel am 17.2.2014

Für die Kommission
Der Präsident
José Manuel BARROSO