



Rat der
Europäischen Union

146226/EU XXV. GP
Eingelangt am 07/06/17

Brüssel, den 7. Juni 2017
(OR. en)

10022/17

CLIMA 171
ENV 584
ENT 145
DELECT 93

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

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

Eingangsdatum: 2. Juni 2017

Empfänger: Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: C(2017) 3489 final

Betr.: DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 2.6.2017 zur Änderung der Anhänge I und II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates zwecks Anpassung an ein neues Regelprüfverfahren für die Messung der CO₂-Emissionen leichter Nutzfahrzeuge

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2017) 3489 final.

Anl.: C(2017) 3489 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 2.6.2017
C(2017) 3489 final

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

vom 2.6.2017

zur Änderung der Anhänge I und II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates zwecks Anpassung an ein neues Regelprüfverfahren für die Messung der CO₂-Emissionen leichter Nutzfahrzeuge

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Ein neues Regelprüfverfahren für die Messung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen – das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (*World Harmonised Light Vehicles Test Procedure*, WLTP) – wird demnächst in Kraft treten und den überholten Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ), der zurzeit noch in Kraft ist, ersetzen.

Das WLTP soll CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte liefern, die realen Fahrbedingungen besser entsprechen. Die Zielvorgaben für CO₂-Emissionen der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 beruhen auf den NEFZ-Messwerten. Das neue Prüfverfahren wird andere Emissionswerte ergeben. Der Entwurf einer delegierten Verordnung sieht einen Mechanismus für die Übertragung der NEFZ-basierten Zielvorgaben für spezifische Emissionen in WLTP-Werte vor, die gleichermaßen streng sind wie die NEFZ-basierten Zielvorgaben.

Der Übergang zu WLTP-basierten Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen sollte erfolgen, sobald das WLTP operativ ist.

Die Änderung des Prüfverfahrens wird auch Anpassungen bei der Überwachung der technischen Daten gemäß Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 erforderlich machen.

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

Der Verordnungsentwurf ist das Ergebnis eines dreijährigen Prozesses, in dessen Rahmen auch eine Vielzahl technischer Experten aus den Mitgliedstaaten, der Industrie und Nichtregierungsorganisationen konsultiert wurde. Es wurden technische *Ad-hoc*-Arbeitsgruppen befasst, und das Thema stand zwischen 2016 und 2017 auch auf der Tagesordnung der Sachverständigengruppe für CO₂-Emissionen aus Kraftfahrzeugen.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Der Entwurf einer delegierten Verordnung betrifft die Anpassung der Formeln für die Berechnung der jährlichen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen, die ein Hersteller erfüllen muss. Bei der Ausübung ihrer Zuständigkeit auf diesem Gebiet muss die Kommission gemäß Artikel 13 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 sicherstellen, dass die in der Verordnung vorgegebenen CO₂-Reduktionsauflagen, die sich auf nach dem NEFZ bestimmte CO₂-Emissionswerte beziehen, nach der Umstellung auf das WLTP vergleichbar bleiben.

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

vom 2.6.2017

zur Änderung der Anhänge I und II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates zwecks Anpassung an ein neues Regelprüfverfahren für die Messung der CO₂-Emissionen leichter Nutzfahrzeuge

(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 und Artikel 13 Absatz 6 Unterabsatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Ein in der Verordnung der Kommission (EU) [...] ² [WLTP] festgelegtes neues Regelprüfverfahren für die Messung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen – das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (*World Harmonised Light Vehicles Test Procedure*, WLTP) [vom Amt für Veröffentlichungen einzufügen] – wird den derzeit geltenden und mit der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission³ eingeführten Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) mit Wirkung vom 1. September 2017 ersetzen. Das WLTP soll CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte liefern, die realen Fahrbedingungen besser entsprechen.
- (2) Um der Differenz zwischen den nach dem geltenden NEFZ und nach dem neuen WLTP gemessenen CO₂-Emissionswerten Rechnung zu tragen, wurde mit der

¹ ABl. L vom , S. .

² Verordnung (EU) .../... der Kommission vom ... 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 Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, 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 (ABl. L ... vom ..., S. ...).

³ 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).

Durchführungsverordnung (EU) [...] der Kommission [Korrelation]⁴ [vom Amt für Veröffentlichungen einzufügen] eine Methode zur Korrelation dieser Werte eingeführt.

- (3) Die Korrelationsmethode soll in der bis Ende 2020 dauernden Phase der Einführung des WLTP angewendet werden, um sicherzustellen, dass die Einhaltung der Zielwerte für die CO₂-Emissionen durch die Hersteller auf Basis der NEFZ-Emissionswerte für diesen Zeitraum geprüft werden kann. Entsprechend sollten WLTP-basierte Zielvorgaben für die spezifischen CO₂-Emissionen ab dem Kalenderjahr 2021 gelten.
- (4) Im Jahr 2020 sind die CO₂-Emissionen aller neu zugelassenen Fahrzeuge entsprechend der Korrelationsmethode sowohl nach dem NEFZ als auch nach dem WLTP zu bestimmen. Die Überwachung beider CO₂-Werte dürfte aussagekräftige Datensätze liefern, die einen Vergleich der Emissionswerte aus beiden Prüfverfahren ermöglichen. Diese Datensätze dürften auch die Festlegung WLTP-basierter Zielvorgaben für spezifische Emissionen ermöglichen, die im Sinne von Artikel 13 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 im Vergleich zu den NEFZ-Messwerten vergleichbar streng sind.
- (5) Mit Blick auf die Festsetzung der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen eines Herstellers im Jahr 2021 sollte der durchschnittliche WLTP-basierte CO₂-Emissionswert der im Jahr 2020 neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge als Referenzwert verwendet werden. Zur Festlegung der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen sollte dieser Referenzwert proportional in dem Maß angehoben oder gekürzt werden, in dem der betreffende Hersteller seine NEFZ-basierte Zielvorgabe im Jahr 2020 erfüllt hat.
- (6) Um sicherzustellen, dass die WLTP-basierten Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen im Zeitverlauf vergleichbar bleiben, sollten jährliche Veränderungen der Durchschnittsmasse der Herstellerflotte berücksichtigt werden.
- (7) Die nach Einführung des WLTP zu überwachenden ausführlichen Daten sollten um bestimmte neue Parameter ergänzt werden. Nach dem WLTP sind die CO₂-Emissionswerte unter Berücksichtigung der spezifischen Konfiguration jedes einzelnen Fahrzeugs zu berechnen. Um sicherzustellen, dass die Fahrzeuge identifiziert und die Daten von den Herstellern und von der Kommission wirksam geprüft werden können, empfiehlt es sich, die Überwachung auf Basis der Fahrzeug-Identifizierungsnummern vorzunehmen.
- (8) Die Anhänge I und II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 sollten daher entsprechend geändert werden.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Anhänge I und II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

⁴ Durchführungsverordnung (EU) .../... der Kommission vom ... zur Festlegung einer Methode für die Bestimmung der Korrelationsparameter zur Berücksichtigung der Änderung des Regelprüfverfahrens sowie zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1014/2010 (ABl. L ... vom ..., S. ...).

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 2.6.2017

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER