



026424/EU XXVI. GP  
Eingelangt am 14/06/18

## EUROPÄISCHE UNION

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

DER RAT

Brüssel, den 14. Juni 2018  
(OR. en)

2017/0111 (COD)

PE-CONS 20/18

CLIMA 60  
ENV 230  
TRANS 150  
MI 261  
CODEC 553

### GESETZGEBUNGSAKTE UND ANDERE RECHTSINSTRUMENTE

Betr.: VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
über die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des  
Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge

PE-CONS 20/18

CAS/mhz

PGI 2

DE

**VERORDNUNG (EU) 2018/...**  
**DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom ...**

**über die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen  
und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>1</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> ABl. C 81 vom 2.3.2018, S. 95.

<sup>2</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 12. Juni 2018 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom ....

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das verbindliche gesamtwirtschaftliche Ziel, die EU-internen Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 40 % im Vergleich zu 1990 zu reduzieren, wurde in den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 23. und 24. Oktober 2014 zum Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030 gebilligt; dieses Ziel wurde auf der Tagung des Europäischen Rates vom 17.-18. März 2016 erneut bestätigt.
- (2) Die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 23.-24. Oktober 2014 sahen vor, dass das Ziel von der Union gemeinsam und in möglichst kostenwirksamer Weise erfüllt werden muss, mit Reduzierungen in dem System für den Handel mit Treibhausgas-emissionszertifikaten in der Union (EU-EHS) und den nicht unter das EHS fallenden Sektoren bis 2030 um 43 % bzw. 30 % gegenüber 2005. Das Übereinkommen von Paris<sup>1</sup> gibt unter anderem ein langfristiges Ziel vor, das mit den Bestrebungen im Einklang steht, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur deutlich unter 2 °C über dem vorindustriellen Niveau zu halten und Anstrengungen zu unternehmen, ihn auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Es ist notwendig, dass sich alle Mitgliedstaaten an diesen Anstrengungen beteiligen und dass alle Wirtschaftssektoren, auch der Verkehrssektor, zur Verwirklichung der vom Europäischen Rat vereinbarten Emissionsminderungen und zur Erfüllung der langfristigen Ziele des Übereinkommens von Paris beitragen.
- (3) Mit der europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität der Kommission aus dem Jahr 2016 wird das Ziel gesetzt, dass die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis Mitte des Jahrhunderts um mindestens 60 % niedriger als im Jahr 1990 sind und eine klare Tendenz Richtung null aufweisen.

---

<sup>1</sup> Übereinkommen von Paris (ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4).

- (4) Um dieses Ziel zu erreichen, ist es angemessen, verschiedene Maßnahmen zu erwägen. Zusätzlich zur Festsetzung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge, insbesondere Lastkraftwagen und Omnibusse, könnten diese Maßnahmen auch andere Aktionen umfassen, die zur Verbesserung der Effizienz und zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge beitragen, wie z. B. Ladungsoptimierung, Platooning (automatisierte Konvois), Schulung von Fahrern, Einsatz alternativer Kraftstoffe, Flottenerneuerungsregelungen, rollwiderstandsarme Reifen, Staureduzierung und Investitionen in die Instandhaltung der Infrastruktur.
- (5) Auf schwere Nutzfahrzeuge entfällt derzeit rund ein Viertel der straßenverkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in der Union, und wenn keine zusätzlichen Maßnahmen ergriffen werden, wird ein weiterer Anstieg zwischen 2010 und 2030 um 10 % und zwischen 2010 und 2050 um 17 % erwartet. Um einen Beitrag zu den erforderlichen Emissionsminderungen im Verkehrssektor zu leisten, müssen wirksame Maßnahmen zur Drosselung der Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge eingeführt werden.
- (6) In ihrer Mitteilung über eine Strategie zur Minderung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge aus dem Jahr 2014 erkannte die Kommission an, dass die Einführung solcher Maßnahmen ein geregeltes Verfahren zur Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs voraussetzt.

- (7) Mit der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> wird der Rahmen für die Einrichtung eines solchen geregelten Verfahrens geschaffen. Die Messungen, welche gemäß diesem Verfahren durchgeführt werden, werden aussagekräftige und vergleichbare CO<sub>2</sub>-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte für jedes schwere Nutzfahrzeug eines erheblichen Teils der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge in der Union liefern. Der Käufer eines bestimmten schweren Nutzfahrzeugs und der jeweilige Zulassungsmitgliedstaat werden Zugang zu diesen Informationen haben, sodass die Wissenslücke teilweise geschlossen wird.
- (8) Bei Verkehrsunternehmen handelt es sich weitgehend um kleine und mittlere Unternehmen. Darüber hinaus haben sie bisher noch keinen Zugang zu standardisierten Informationen, die sie heranziehen könnten, um Technologien zur Verbesserung der Kraftstoffeffizienz zu beurteilen oder schweren Nutzfahrzeuge zu vergleichen und somit möglichst sachkundige Kaufentscheidungen zu treffen und dabei ihre Kraftstoffkosten, die mehr als ein Viertel ihrer Betriebsausgaben ausmachen, zu senken.

---

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

- (9) Informationen über die Leistungsmerkmale schwerer Nutzfahrzeuge bei CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kraftstoffverbrauch sollten öffentlich zugänglich gemacht werden, um Fahrzeugbetreiber in die Lage zu versetzen, fundierte Kaufentscheidungen zu treffen, und um ein hohes Maß an Transparenz zu gewährleisten. Alle Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge werden die Leistungsmerkmale ihrer Fahrzeuge mit denen anderer Marken vergleichen können. Dadurch werden stärkere Anreize für Innovationen geschaffen und die Entwicklung energieeffizienterer schwerer Nutzfahrzeuge gefördert, womit die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert wird. Diese Informationen werden auch den politischen Entscheidungsträgern auf Ebene der Union und der Mitgliedstaaten eine solide Grundlage bieten, um Strategien zur Förderung der Verbreitung energieeffizienterer schwerer Nutzfahrzeuge zu entwickeln.
- (10) Um die Zusammensetzung der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge in der Union, deren Entwicklung im Laufe der Zeit und potenzielle Auswirkungen auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen genau in Erfahrung zu bringen, ist es angebracht, dass die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die Zulassungsdaten aller neuen schweren Nutzfahrzeuge und neuen Anhänger, einschließlich der Daten über den Antriebsstrang sowie die einschlägigen Aufbaumerkmale, überwachen und der Kommission melden.
- (11) Daher ist es angezeigt, dass die Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen die CO<sub>2</sub>-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte, die für jedes neue schwere Nutzfahrzeug gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission<sup>1</sup> ermittelt werden, überwachen und der Kommission melden.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission vom 12. Dezember 2017 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauch von schweren Nutzfahrzeugen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission (ABl. L 349 vom 29.12.2017, S. 1).

(12) Die Verfügbarkeit von Daten über die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch für die verschiedenen Klassen von schweren Nutzfahrzeugen hängt davon ab, wann die jeweiligen Klassen von der Verordnung (EU) 2017/2400 erfasst werden. Um Klarheit und Rechtssicherheit bei den Überwachungs- und Meldepflichten der Hersteller zu schaffen, sollten in der vorliegenden Verordnung die Anfangsjahre für die Überwachung und Meldung für jede Klasse von schweren Nutzfahrzeugen, die in ihren Anwendungsbereich fällt, festgelegt werden. Gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 werden die Daten für bestimmte neue schwere Nutzfahrzeuge, die im Jahr 2019 zugelassen werden, verfügbar sein. Ab diesem Jahr sollten die Hersteller verpflichtet sein, die technischen Daten zu diesen Fahrzeugen zu überwachen und zu melden. Für andere Klassen und Gruppen von schweren Nutzfahrzeugen werden die Daten erst ab einem späteren Zeitpunkt verfügbar sein. Es sollte eine angemessene Frist für die Bestimmung der Anfangsjahre für die Überwachung und Meldung der Daten für diese Fahrzeugklassen und Fahrzeuggruppen festgelegt werden. Da die Entwicklung der Verfahren für die Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs der restlichen Klassen und Gruppen von schweren Nutzfahrzeugen technisch sehr komplex ist, sollte die Frist sieben Jahre ab dem Tag des Inkrafttretens der vorliegenden Verordnung betragen.

(13) Es ist von öffentlichem Interesse, dass die technischen Daten, die für die Ermittlung der Leistungsmerkmale bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen und dem Kraftstoffverbrauch eines schweren Nutzfahrzeugs wesentlich sind, aktiv in der Öffentlichkeit verbreitet werden, damit die Transparenz der Spezifikationen von schweren Nutzfahrzeugen und der damit verbundenen Leistungsmerkmale verbessert und der Wettbewerb zwischen den Herstellern gefördert wird. Daten, die aus Gründen des Schutzes personenbezogener Daten oder des fairen Wettbewerbs sensibel sind, sollten nicht veröffentlicht werden. Bestimmte Daten im Zusammenhang mit den aerodynamischen Leistungsmerkmalen der schweren Nutzfahrzeuge sollten der Öffentlichkeit in Form einer Spanne zugänglich gemacht werden, um Erwägungen des fairen Wettbewerbs Rechnung zu tragen. Die gemeldeten Daten sollten der Öffentlichkeit in leicht zugänglicher Weise und kostenfrei zur Verfügung gestellt werden. Die vorliegende Verordnung berührt nicht die weiteren Rechte des Zugangs der Öffentlichkeit zu Umweltinformationen, unter anderem gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1367/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EG) Nr. 1367/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. September 2006 über die Anwendung der Bestimmungen des Übereinkommens von Århus über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten auf Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft (ABl. L 264, vom 25.9.2006, S. 13).

- (14) Es ist wichtig, dass das Überwachungs- und Meldesystem für alle Verkehrsunternehmen unabhängig von ihrer Größe und den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln leicht anwendbar ist. Genauso wichtig ist es, dass die Kommission dieses System aktiv fördert, damit für den Sektor auch ein wirklicher Nutzen entsteht, und dass sie bekannt macht, dass die gemeldeten Daten zugänglich sind.
- (15) Die Analyse der von den Mitgliedstaaten und den Herstellern übermittelten Daten für das vorangegangene Kalenderjahr durch die Kommission sollte der Öffentlichkeit so präsentiert werden, dass die Leistungsmerkmale der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge der Union und der einzelnen Mitgliedstaaten sowie jedes einzelnen Herstellers klar ersichtlich sind. Sie sollte die Vergleichbarkeit des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs und der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen innerhalb und zwischen Flotten für jede Gruppe schwerer Nutzfahrzeuge je nach Einsatzprofil ermöglichen.

(16) Es ist von größter Bedeutung, dass die gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 bestimmten CO<sub>2</sub>-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte die Leistungsmerkmale der schweren Nutzfahrzeuge korrekt widerspiegeln. Die genannte Verordnung enthält daher Vorschriften zur Überprüfung und Gewährleistung der Konformität des Betriebs des Simulations-instruments sowie der Eigenschaften im Zusammenhang mit den CO<sub>2</sub>-Emissionen und dem Kraftstoffverbrauch der betreffenden Bauteile, selbstständigen technischen Einheiten und Systeme. Dieses Überprüfungsverfahren sollte auch Prüfungen im Fahrbetrieb auf der Straße umfassen. Der neue Typgenehmigungsrahmen gemäß der Verordnung (EU) 2018/... des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1+</sup> bietet die Mittel, um dafür zu sorgen, dass die Hersteller bei Abweichungen Maßnahmen zur Mängelbeseitigung ergreifen und dass die Kommission bei Nichteinhaltung Geldbußen verhängen kann. Darin wird auch gewürdigt, dass es wichtig ist, dass Dritte unabhängige Prüfungen von Fahrzeugen durchführen können und Zugang zu den erforderlichen Daten haben. Die Kommission sollte die Ergebnisse dieser Kontrollprüfungen überwachen, und sie sollte eine Analyse dieser Ergebnisse in ihren jährlichen Bericht aufnehmen.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EU) 2018/... des Europäischen Parlaments und des Rates vom ...über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG.

<sup>+</sup> ABl.: Bitte Verweis zu Dokument PE-CONS 73/17 einfügen.

- (17) Es ist wichtig sicherzustellen, dass die überwachten und gemeldeten Daten aussagekräftig und zuverlässig sind. Die Kommission sollte aus diesem Grund die Möglichkeit haben, die endgültigen Daten zu überprüfen und erforderlichenfalls zu berichtigen. Deshalb sollten mit den Überwachungsanforderungen auch Parameter für die angemessene Rückverfolgung und Überprüfung der Daten vorgegeben werden.
- (18) Die Kommission sollte die Möglichkeit haben, eine Geldbuße zu verhängen, wenn sie feststellt, dass die vom Hersteller gemeldeten Daten von den im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 595/2009, insbesondere gemäß der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission<sup>1</sup> und der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelten Daten abweichen, oder wenn der Hersteller die geforderten Daten nicht innerhalb der geltenden Frist bereitstellt. Diese Geldbußen sollten wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

---

<sup>1</sup> 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).

- (19) Aufgrund der Erfahrungen mit der Überwachung und Meldung von CO<sub>2</sub>-Emissionsdaten für neue Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> und für neue leichte Nutzfahrzeuge gemäß der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>2</sup> empfiehlt es sich, letztendlich der Europäischen Umweltagentur (EUA) die Verantwortung für den Datenaustausch mit den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und den Herstellern sowie für die Führung der Datenbank im Namen der Kommission zu übertragen. Des Weiteren ist es angezeigt, die Überwachungs- und Meldeverfahren für schwere Nutzfahrzeuge so weit wie möglich an die bereits bestehenden Verfahren für leichte Nutzfahrzeuge anzupassen.
- (20) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Umsetzung der Vorschriften dieser Verordnung für die Überprüfung und Berichtigung der überwachten Daten sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>3</sup> ausgeübt werden.

---

<sup>1</sup> 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1).

<sup>2</sup> 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1).

<sup>3</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

(21) Um sicherzustellen, dass die Datenanforderungen sowie die Überwachungs- und Meldeverfahren für die Beurteilung des Beitrags der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen im Zeitverlauf relevant bleiben, um sicherzustellen, dass Daten über neue und fortschrittliche Technologien zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und über die Ergebnisse der Kontrollprüfungen im Fahrbetrieb auf der Straße zur Verfügung stehen, und um sicherzustellen, dass die Spannen der Luftwiderstandswerte für Informations- und Vergleichszwecke weiterhin relevant bleiben, sowie um die Bestimmungen über Geldbußen zu ergänzen, sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden für die Ergänzung der Anfangsjahre für die Überwachung und Meldung der erfassten Klassen von schweren Nutzfahrzeugen, die Änderung der in den Anhängen dieser Verordnung festgelegten Datenanforderungen und Überwachungs- und Meldeverfahren, die Festlegung der von den Mitgliedstaaten für die Überwachung der Ergebnisse der Kontrollprüfungen im Fahrbetrieb auf der Straße zu meldenden Daten, die Änderung der Spannen des Luftwiderstandswerts und die Festlegung der Kriterien, der Berechnung und der Methode der Erhebung der gegen Hersteller verhängten Geldbußen. Besonders wichtig ist es, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung<sup>1</sup> niedergelegt wurden. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu gewährleisten, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

---

<sup>1</sup> ABl. L 123, vom 12.5.2016, S. 1.

(22) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge in der Union, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern wegen des Umfangs und der Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

*Gegenstand*

Diese Verordnung regelt die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge, die in der Union zugelassen sind.

*Artikel 2*

*Anwendungsbereich*

Diese Verordnung betrifft die Überwachung und Meldung von Daten zu neuen schweren Nutzfahrzeugen durch die Mitgliedstaaten und die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge.

Sie gilt für die nachstehenden Fahrzeugklassen:

- a) Fahrzeuge der Klassen M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> und N<sub>2</sub> mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg, die nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> fallen, sowie alle Fahrzeuge der Klassen M<sub>3</sub> und N<sub>3</sub>;
- b) Fahrzeuge der Klassen O<sub>3</sub> und O<sub>4</sub>.

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten diese Fahrzeuge als schwere Nutzfahrzeuge.

---

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

### *Artikel 3*

#### *Begriffsbestimmungen*

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> sowie der Verordnung (EG) Nr. 595/2009.

### *Artikel 4*

#### *Überwachung und Meldung durch die Mitgliedstaaten*

- (1) Ab dem 1. Januar 2019 und danach für jedes Kalenderjahr überwachen die Mitgliedstaaten die Daten gemäß Anhang I Teil A über neue, in der Union erstmals zugelassene schwere Nutzfahrzeuge.

Ab 2020 melden die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten jedes Jahr bis zum 28. Februar diese Daten nach dem in Anhang II dargelegten Meldeverfahren an die Kommission.

Daten über neue schwere Nutzfahrzeuge, die zuvor außerhalb der Union zugelassen waren, werden nicht überwacht und gemeldet, es sei denn, diese Zulassung erfolgte weniger als drei Monate vor der Zulassung in der Union.

---

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

- (2) Für die Überwachung und Meldung der Daten gemäß der vorliegenden Verordnung sind die Behörden zuständig, die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 8 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 bestimmt wurden.

*Artikel 5*

*Überwachung und Meldung durch die Hersteller*

- (1) Ab den in Anhang I Teil B Nummer 1 genannten Jahren überwachen die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge für jedes Kalenderjahr die in Anhang I Teil B Nummer 2 aufgeführten Daten für jedes neue schwere Nutzfahrzeug.

Ab den in Anhang I Teil B Nummer 1 genannten Jahren melden die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge jedes Jahr bis zum 28. Februar diese Daten für jedes neue schwere Nutzfahrzeug, dessen Simulationsdatum im vorangegangenen Kalenderjahr liegt, nach dem in Anhang II dargelegten Meldeverfahren an die Kommission.

Das Simulationsdatum ist das Datum, das gemäß Eintrag 71 in Anhang I Teil B Nummer 2 gemeldet wurde.

- (2) Jeder Hersteller benennt eine Kontaktstelle für die Meldung von Daten gemäß dieser Verordnung.

## *Artikel 6*

### *Zentrales Datenregister für schwere Nutzfahrzeuge*

- (1) Die Kommission führt ein zentrales Datenregister für schwere Nutzfahrzeuge (im Folgenden "Register") mit den gemäß den Artikeln 4 und 5 gemeldeten Daten.

Das Register ist der Öffentlichkeit zugänglich, mit Ausnahme des in Anhang I Teil A festgelegten Dateneintrags a und der in Anhang I Teil B Nummer 2 festgelegten Dateneinträge 1, 24, 25, 32, 33, 39 und 40. Der Wert des in Anhang I Teil B Nummer 2 festgelegten Dateneintrags 23 wird der Öffentlichkeit als Spanne gemäß Anhang I Teil C zugänglich gemacht.

- (2) Das Register wird von der Europäischen Umweltagentur im Namen der Kommission verwaltet.

## *Artikel 7*

### *Überwachung der Ergebnisse von Kontrollprüfungen im Fahrbetrieb auf der Straße*

- (1) Die Kommission überwacht – soweit verfügbar – die Ergebnisse von Prüfungen im Fahrbetrieb auf der Straße, die im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 durchgeführt werden, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch neuer schwerer Nutzfahrzeuge zu überprüfen.
- (2) Der Kommission wird die Befugnis zum Erlass von delegierten Rechtsakten gemäß Artikel 13 übertragen, um der vorliegenden Verordnung durch die Angabe der Daten zu ergänzen, die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten für die Zwecke des Absatzes 1 des vorliegenden Artikels zu melden sind.

## *Artikel 8*

### *Datenqualität*

- (1) Die zuständigen Behörden und die Hersteller sind für die Richtigkeit und die Qualität der von ihnen gemäß den Artikeln 4 und 5 gemeldeten Daten verantwortlich. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich über alle in den gemeldeten Daten entdeckten Fehler.

- (2) Die Kommission führt eine eigene Überprüfung der Qualität der gemäß den Artikeln 4 und 5 gemeldeten Daten durch.
- (3) Wird die Kommission über Datenfehler unterrichtet oder stellt sie bei ihrer Überprüfung Abweichungen im Datensatz fest, so ergreift sie gegebenenfalls die erforderlichen Maßnahmen zur Berichtigung der Daten, die in dem in Artikel 6 genannten Register veröffentlicht werden.
- (4) Die Kommission kann die in Absatz 2 und 3 des vorliegenden Artikels genannten Überprüfungs- und Berichtigungsmaßnahmen im Wege von Durchführungsrechtsakten festlegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 12 genannten Prüfverfahren erlassen.

*Artikel 9*

*Geldbußen*

- (1) Die Kommission kann in den folgenden Fällen Geldbußen verhängen:
  - a) wenn sie feststellt, dass die vom Hersteller gemäß Artikel 5 der vorliegenden Verordnung gemeldeten Daten von den Daten abweichen, die aus dem Datenprotokoll des Herstellers oder dem im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 ausgestellten Typgenehmigungsbogen für den Motor hervorgehen, und die Abweichung absichtlich oder aufgrund schwerwiegender Nachlässigkeit entstanden ist;

- b) wenn die Daten nicht innerhalb der geltenden Frist gemäß Artikel 5 Absatz 1 übermittelt werden und die Verspätung nicht hinreichend begründet werden kann.

Die Kommission konsultiert zur Überprüfung der unter Buchstabe a genannten Daten die zuständigen Genehmigungsbehörden.

Die Geldbußen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein; sie dürfen nicht mehr als 30 000 EUR pro schwerem Nutzfahrzeug, dessen Daten gemäß den Buchstaben a und b abweichen oder verspätet übermittelt werden, betragen.

- (2) Die Kommission erlässt gemäß Artikel 13 nach den Grundsätzen des Absatzes 3 des vorliegenden Artikels delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung, indem sie das Verfahren und die Methoden für die Berechnung und Erhebung der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Geldbußen.
- (3) Für die in Absatz 2 genannten delegierten Rechtsakte gelten folgende Grundsätze:
- a) Bei dem von der Kommission eingeführten Verfahren ist das Recht auf gute Verwaltung, insbesondere das Recht auf Gehör und das Recht auf Aktenzugang, unter Wahrung des berechtigten Interesses der Vertraulichkeit sowie der Geschäftsgeheimnisse zu achten;

- b) bei der Berechnung der angemessenen Geldbuße lässt sich die Kommission von den Grundsätzen der Wirksamkeit, Verhältnismäßigkeit und Abschreckung leiten und berücksichtigt gegebenenfalls die Schwere und die Auswirkungen der Abweichung oder Verspätung, die Anzahl der von der Abweichung oder Verspätung betroffenen schweren Nutzfahrzeuge, das gutgläubige Handeln des Herstellers, den Grad an Sorgfalt und Kooperation des Herstellers, die Wiederholung, Häufigkeit oder Dauer der Abweichung oder Verspätung sowie frühere, gegen denselben Hersteller verhängte Sanktionen;
  - c) Geldbußen werden unverzüglich durch Festlegung einer Zahlungsfrist eingezogen, wobei gegebenenfalls auch die Möglichkeit geboten wird, die Zahlungen auf mehrere Raten und Schritte aufzuteilen.
- (4) Die Beträge der Geldbußen werden im Gesamthaushaltsplan der Union als Einnahmen verbucht.

*Artikel 10*

*Bericht*

- (1) Die Kommission veröffentlicht jedes Jahr bis zum 31. Oktober einen Bericht mit den Ergebnissen ihrer Analyse der von den Mitgliedstaaten und den Herstellern für das vorangegangene Kalenderjahr übermittelten Daten.

- (2) Die Analyse betrifft mindestens die Angaben über die Leistungsmerkmale der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge in der Union und in jedem Mitgliedstaat sowie jedes einzelnen Herstellers, bezogen auf den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch und die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen für jede Gruppe schwerer Nutzfahrzeuge nach Einsatzprofil, Last und Kraftstoffgemisch. Dabei werden – soweit verfügbar – Daten über die Verbreitung neuer und fortschrittlicher Technologien zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie alternativer Antriebe berücksichtigt. Ferner ist darin – soweit verfügbar – eine Analyse der Kontrollprüfungen gemäß Artikel 7 im Fahrbetrieb auf der Straße enthalten.
- (3) Die Kommission wird bei der Vorbereitung der Analyse von der Europäischen Umweltagentur unterstützt.

*Artikel 11*  
*Änderung der Anhänge*

- (1) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 13 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Anhänge zu erlassen, um
- a) die in Teil A und in Teil B des Anhangs I festgelegten Datenanforderungen zu aktualisieren oder anzupassen, sofern das für eine gründliche Analyse gemäß Artikel 10 für erforderlich gehalten wird,
  - b) die Anfangsjahre in Nummer 1 Teil B des Anhangs I zu ergänzen,
  - c) die in Anhang I Teil C festgelegten Spannen zu aktualisieren oder anzupassen, um Änderungen der Fahrzeugkonstruktion von schweren Nutzfahrzeugen Rechnung zu tragen und sicherzustellen, dass die Spannen für Informations- und Vergleichszwecke relevant bleiben,
  - d) das in Anhang II festgelegte Überwachungs- und Meldeverfahren anzupassen, um den bei der Anwendung dieser Verordnung gewonnenen Erfahrungen Rechnung zu tragen.
- (2) Die in Absatz 1 Buchstabe b genannten delegierten Rechtsakte werden bis zum ... [sieben Jahre nach dem Tag des Inkrafttreten dieser Verordnung] erlassen.

*Artikel 12*  
*Ausschussverfahren*

- (1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für Klimaänderung, der durch die Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

*Artikel 13*  
*Ausübung der Befugnisübertragung*

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2013 über ein System für die Überwachung von Treibhausgasemissionen sowie für die Berichterstattung über diese Emissionen und über andere klimaschutzrelevante Informationen auf Ebene der Mitgliedstaaten und der Union und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 280/2004/EG (ABl. L 165 vom 18.6.2013, S. 13).

- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 7 Absatz 2, Artikel 9 Absatz 2 und Artikel 11 Absatz 1 wird der Kommission für einen Zeitraum von sieben Jahren ab dem ... [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von sieben Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 7 Absatz 2, Artikel 9 Absatz 2 und Artikel 11 Absatz 1 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss nicht berührt.
- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von jedem Mitgliedstaat benannten Sachverständigen gemäß den Grundsätzen der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung.

- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 7 Absatz 2, Artikel 9 Absatz 2 oder Artikel 11 Absatz 1 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

*Artikel 14*

*Inkrafttreten*

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 ...

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

## **ANHANG I**

Zu überwachende und zu meldende Daten

### TEIL A: VON DEN MITGLIEDSTAATEN ZU ÜBERWACHENDE UND ZU MELDENDE DATEN

- a) Fahrzeug-Identifizierungsnummern aller neuen schweren Nutzfahrzeuge im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben a und b, die im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats zugelassen sind;
- b) Name des Herstellers;
- c) Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers);
- d) Code des Aufbaus gemäß Eintrag 38 der Übereinstimmungsbescheinigung (soweit verfügbar);
- e) im Falle der in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a genannten schweren Nutzfahrzeuge: Angaben zum Antrieb gemäß den Einträgen 23, 23.1 und 26 der Übereinstimmungsbescheinigung.

**TEIL B: VON DEN HERSTELLERN SCHWERER NUTZFAHRZEUGE ZU ÜBERWACHENDE UND ZU MELDENDE DATEN**

1. Anfangsjahre für die Überwachung und Meldung von Daten für die in Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben a und b genannten Klassen von schweren Nutzfahrzeugen:

Klasse der schweren Nutzfahrzeuge	Fahrzeuggruppe in der Fahrzeugklasse (gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission)	Anfangsjahr Überwachung	Anfangsjahr Meldung
N <sub>1</sub>	–	–	–
N <sub>2</sub>	1 und 2	2020	2021
N <sub>3</sub>	3	2020	2021
	4, 5, 9 und 10	2019	2020
	11, 12 und 16	2020	2021
M <sub>1</sub>	–	–	–
M <sub>2</sub>	–	–	–
M <sub>3</sub>	–	–	–
O <sub>3</sub>	–	–	–
O <sub>4</sub>	–	–	–

2. Zu überwachende und zu meldende Daten:

Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang IV Teil I der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission, sofern nicht anders angegeben	Beschreibung
1	Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN)		1.1.3
2	Motor-Zertifizierungsnummer		1.2.2
3	CdxA <sup>1</sup> -Zertifizierungsnummer (falls zutreffend)		1.8.3
4	Getriebe-Zertifizierungsnummer		1.3.2
5	Achsen-Zertifizierungsnummer		1.6.2
6	Reifen-Zertifizierungsnummer, Achse 1		1.9.2
7	Reifen-Zertifizierungsnummer, Achse 2		1.9.6
8	Reifen-Zertifizierungsnummer, Achse 3		1.9.10
9	Reifen-Zertifizierungsnummer, Achse 4		1.9.14

Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang IV Teil I der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission, sofern nicht anders angegeben	Beschreibung
10	Fahrzeugklasse ( $N_1, N_2, N_3, M_1, M_2, M_3$ )	1.1.4	Fahrzeug- klassifizierung
11	Achsenkonfiguration	1.1.5	
12	Maximal zulässiges Gesamtgewicht des Fahrzeugs (t)	1.1.6	
13	Fahrzeuggruppe	1.1.7	
14	Name und Anschrift des Herstellers	1.1.1	Fahrzeug- und Fahr- gestellspezifikation
15	Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers)	1.1.7 Anhang IV Teil II der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission	
16	tatsächliche Leermasse, korrigiert (kg)	1.1.8	

Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang IV Teil I der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission, sofern nicht anders angegeben	Beschreibung
17	Nennleistung des Motors (kW)	1.2.3	
18	Leeraufdrehzahl des Motors (1/min)	1.2.4	
19	Nenndrehzahl des Motors (1/min)	1.2.5	Hauptmotorspezifikationen
20	Hubraum (litr)	1.2.6	
21	Typ des Bezugskraftstoffs (Diesel/ LPG/CNG...)	1.2.7	
22	Zur Ermittlung von CdxA verwendete Zertifizierungsoption (Standardwerte/Messung)	1.8.2	Aerodynamik
23	CdxA-Wert (Luftwiderstandswert)	1.8.4	
24	Name und Anschrift des Getriebefabrikanten	–	Hauptgetriebespezifikationen
25	Fabrikmarke (Firmenname des Getriebefabrikanten)	–	

Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang IV Teil I der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission, sofern nicht anders angegeben	Beschreibung
26	Zur Ermittlung der Verlustkennfelder mithilfe des (Option 1/Option 2/Option 3/Standardwerte)		
27	Getriebeart (SMT <sup>1</sup> , AMT <sup>2</sup> , APT <sup>3</sup> -S <sup>4</sup> , APT-P <sup>5</sup> )	1.3.3	
28	Zahl der Gänge	1.3.4	
29	Übersetzungsverhältnis Hinterachse	1.3.5	
30	Typ des Retarders	1.3.6	
		1.3.7	

- <sup>1</sup> synchronised manual transmission, Synchronisiertes manuelles Getriebe.  
<sup>2</sup> Automated Manual Transmission or Automatic Mechanically-engaged Transmission, Automatisiertes Schaltgetriebe.  
<sup>3</sup> Automatic Powershifting Transmission, Automatisiertes Lastschaltgetriebe.  
<sup>4</sup> „Fall S“ bedeutet die serielle Anordnung eines Drehmomentwandlers und der damit verbundenen mechanischen Teile des Getriebes.  
<sup>5</sup> „Fall P“ bedeutet die parallele Anordnung eines Drehmomentwandlers und der damit verbundenen mechanischen Teile des Getriebes (z. B. in Anlagen mit Leistungsaufteilung).

Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang IV Teil I der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission, sofern nicht anders angegeben	Beschreibung
31	Nebenantrieb (ja/nein)	–	1.3.8
32	Name und Anschrift des Achsherstellers	–	
33	Fabrikmarke (Firmenname des Achsherstellers)	–	
34	Zur Ermittlung des Verlustkennfelds mithilfe eines Simulationsinstruments verwendete Zertifizierungsoption (Standardwerte/Messung)	1.7.3	Hauptachs- spezifikationen
35	Achstyp (z. B. Standard-Einzelantriebsachse)	1.7.4	
36	Achsübersetzung	1.7.5	
37	Zur Ermittlung des Verlustkennfelds mithilfe eines Simulationsinstruments verwendete Zertifizierungsoption (Standardwerte/Messung)	1.6.3	Spezifikationen Winkelgetriebe
38	Winkelgetriebeübersetzung	1.6.4	

Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang IV Teil I der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission, sofern nicht anders angegeben	Beschreibung
39	Name und Anschrift des Reifenherstellers	–	
40	Fabrikmarke (Firmenname des Reifenherstellers)	–	
41	Reifenabmessung, Achse 1	1.9.1	
42	Spezifischer Rollwiderstandscoefficient (rolling resistance coefficient, RRC) aller Reifen auf Achse 1	1.9.3	
43	Reifenabmessung Achse 2	1.9.4	
44	Achse mit Doppelbereifung (ja/nein) Achse 2	1.9.5	
45	Spezifischer RRC aller Reifen auf Achse 2	1.9.7	Hauptreifenspezifikationen
46	Reifenabmessung Achse 3	1.9.8	
47	Achse mit Doppelbereifung (ja/nein) Achse 3	1.9.9	
48	Spezifischer RRC aller Reifen auf Achse 3	1.9.11	
49	Reifenabmessung Achse 4	1.9.12	
50	Achse mit Doppelbereifung (ja/nein) Achse 4	1.9.13	
51	Spezifischer RRC aller Reifen auf Achse 4	1.9.15	

Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang IV Teil I der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission, sofern nicht anders angegeben	Beschreibung
52	Motorkühlventilator – Technologie	1.10.1	Hauptzusatzspezifikationen
53	Steuerpumpe – Technologie	1.10.2	
54	Elektrisches System – Technologie	1.10.3	
55	Pneumatisches System – Technologie	1.10.4	Simulationsparameter (für jedes Einsatzprofil/jede Last/jedes Kraftstoffgemisch)
56	Einsatzprofil (Langstrecke, Langstrecke (EMS <sup>1</sup> ), regional, regional (EMS), innerstädtisch, kommunal, Baugewerbe)	2.1.1	
57	Last (gemäß dem Simulationsinstrument) (kg)	2.1.2	
58	Kraftstoffart (Diesel/Benzin/LPG/CNG/...)	2.1.3	
59	Fahrzeuggesamtmasse in Simulation (kg)	2.1.4	

<sup>1</sup> European Modular System (EMS) gemäß Richtlinie 96/53 /EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (Abl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang IV Teil I der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission, sofern nicht anders angegeben	Beschreibung
60	Mittlere Geschwindigkeit (km/h)	2.2.1	
61	Mindestmomentangeschwindigkeit (km/h)	2.2.2	
62	Höchstmomentangeschwindigkeit (km/h)	2.2.3	Antriebsleistung des Fahrzeugs (für jedes Einsatzprofil/jede Last/jedes Kraftstoffgemisch)
63	Maximale Verzögerung (m/s <sup>2</sup> )	2.2.4	
64	Maximale Beschleunigung (m/s <sup>2</sup> )	2.2.5	
65	Volllastanteil an Lenkzeiten	2.2.6	
66	Gesamtzahl der Schaltvorgänge	2.2.7	
67	Gefahrene Entfernung insgesamt (km)	2.2.8	
68	CO <sub>2</sub> -Emissionen (ausgedrückt in g/km, g/t-km, g/p-km, g/m <sup>3</sup> -km)	2.3.13-2.3.16	CO <sub>2</sub> -Emissionen und Kraftstoffverbrauch (für jedes Einsatzprofil/jede Last/jedes Kraftstoffgemisch)
69	Kraftstoffverbrauch (ausgedrückt in g/km, g/t-km, g/p-km, MJ/km, MJ/t-km, g/m <sup>3</sup> -km, l/100 km, l/t-km, l/p-km, l/m <sup>3</sup> -km, MJ/m <sup>3</sup> -km)	2.3.1-2.3.12	

Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang IV Teil I der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission, sofern nicht anders angegeben	Beschreibung
70	Version des Simulationsinstruments (X.X.X.)	3.1.1	
71	Datum und Uhrzeit der Simulation	3.1.2	Software und Angaben zum Nutzer
72	Nummer der Lizenz zum Einsatz des Simulationsinstruments	-	
73	Kryptographischer Hash der Ergebnisse des Simulationsinstruments	3.1.4	
74	Fortschrittliche Technologien zur Senkung der CO <sub>2</sub> -Emissionen	-	Fahrzeugtechnologien zur Senkung der CO <sub>2</sub> -Emissionen

Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang IV Teil I der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission, sofern nicht anders angegeben	Beschreibung
75	CO <sub>2</sub> -Emissionsmasse des Motors im WHTC-Zyklus <sup>1</sup> (g/kWh)	Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission, Nummer 1.4.2 des Beiblatts zu Anlage 5 oder Nummer 1.4.2 des Beiblatts zu Anlage 7, je nachdem was zutreffend ist	CO <sub>2</sub> -Emissionen und Kraftstoffverbrauch des Motors
76	Kraftstoffverbrauch des Motors im WHTC-Zyklus (g/kWh)	Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission, Nummer 1.4.2 des Beiblatts zu Anlage 5 oder Nummer 1.4.2 des Beiblatts zu Anlage 7, je nachdem was zutreffend ist	

<sup>1</sup> Weltweit harmonisierter instationärer Fahrzyklus.

Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang IV Teil I der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission, sofern nicht anders angegeben	Beschreibung
77	CO <sub>2</sub> -Emissionsmasse des Motors im WHSC-Zyklus <sup>1</sup> (g/kWh)	Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission, Nummer 1.4.1 des Beiblatts zu Anlage 5 oder Nummer 1.4.1 des Beiblatts zu Anlage 7, je nachdem was zutreffend ist	
78	Kraftstoffverbrauch des Motors im WHSC-Zyklus (g/kWh)	Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission, Nummer 1.4.1 des Beiblatts zu Anlage 5 oder Nummer 1.4.1 des Beiblatts zu Anlage 7, je nachdem was zutreffend ist	

<sup>1</sup> Weltweit harmonisierter stationärer Fahrzyklus.

**TEIL C: SPANNEN DES LUFWIEDERSTANDSWERTS (CdxA) FÜR DIE ZWECKE DER VERÖFFENTLICHUNG GEMÄSS ARTIKEL 6**

Für die Zwecke der Zugänglichmachung für die Öffentlichkeit des in Eintrag 23 angegebenen CdxA-Werts gemäß Artikel 6 verwendet die Kommission die Spannen, die in der folgenden Tabelle mit der entsprechenden Spanne für jeden CdxA-Wert enthalten sind:

Spanne	CdxA-Wert [ $\text{m}^2$ ]	
	Min CdxA ( $\text{CdxA} \geq \text{min CdxA}$ )	Max CdxA ( $\text{CdxA} < \text{MaxCdxA}$ )
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12

Spanne	CdxA-Wert [ $m^2$ ]	
	Min CdxA ( $CdxA \geq \min CdxA$ )	Max CdxA ( $CdxA < \max CdxA$ )
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

## **ANHANG II**

### Datenmeldung und -verwaltung

#### 1. MELDUNG DURCH DIE MITGLIEDSTAATEN

- 1.1 Die in Anhang I Teil A angegebenen Daten werden von der Kontaktstelle der zuständigen Behörde gemäß Artikel 4 elektronisch an das von der Europäischen Umweltagentur (im Folgenden "Agentur") verwaltete zentrale Datenarchiv übermittelt.

Die Kontaktstelle unterrichtet die Kommission und die Agentur von der erfolgten Datenübertragung per E-Mail an folgende Adressen:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

und

HDV-monitoring@eea.europa.eu

#### 2. Meldung durch die Hersteller

- 2.1 Die Hersteller teilen der Kommission unverzüglich und spätestens bis zum 31. Dezember 2018 die folgenden Informationen mit:

- a) Name des Herstellers in der Übereinstimmungsbescheinigung oder im Einzelgenehmigungsbogen;

- b) Welt-Herstellernummer (WMI) gemäß der Verordnung (EU) Nr. 19/2011 der Kommission<sup>1</sup> zur Verwendung in den Fahrzeug-Identifizierungsnummern neuer schwerer Nutzfahrzeuge, die in Verkehr gebracht werden sollen;
- c) für das Hochladen der Daten in den Geschäftsdatenspeicher (Business Data Repository, BDR) der Agentur zuständige Kontaktstelle.

Sie teilen der Kommission unverzüglich jede Änderung dieser Angaben mit.

Die Mitteilungen sind an die unter Nummer 1.1 genannten Empfänger zu übermitteln.

- 2.2 Neu auf dem Markt auftretende Hersteller teilen der Kommission die unter Nummer 2.1 genannten Angaben unverzüglich mit.
- 2.3 Die in Anhang I Teil B Nummer 2 genannten Daten werden gemäß Artikel 5 Absatz 1 von der Kontaktstelle des Herstellers mittels elektronischer Datenübermittlung an den von der Agentur verwalteten Geschäftsdatenspeicher übermittelt.

Die Kontaktstelle unterrichtet die Kommission und die Agentur von der Datenübertragung per E-Mail an die in Nummer 1.1 genannten Adressen.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EU) Nr. 19/2011 der Kommission vom 11. Januar 2011 über die Typgenehmigung des gesetzlich vorgeschriebenen Fabrikschildes 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).

### 3. DATENVERARBEITUNG

- 3.1 Die Agentur verarbeitet die gemäß den Nummern 1.1 und 2.3 übermittelten Daten und erfasst die verarbeiteten Daten im Register.
  - 3.2 Die im Register erfassten Daten über die im vorangegangenen Kalenderjahr zugelassenen schweren Nutzfahrzeuge mit Ausnahme der in Artikel 6 Absatz 1 genannten Angaben werden ab 2020 bis zum 31. Oktober jedes Jahres veröffentlicht.
  - 3.3 Stellt eine zuständige Behörde oder ein Hersteller Fehler in den übermittelten Daten fest, unterrichtet sie/er unverzüglich die Kommission und die Agentur per Fehlerbenachrichtigung an das zentrale Datenarchiv bzw. den Geschäftsdatenspeicher sowie per E-Mail an die in Nummer 1.1 genannten Adressen.
  - 3.4 Die Kommission überprüft die mitgeteilten Fehler im Register mit Unterstützung der Agentur und berichtigt sie gegebenenfalls.
  - 3.5 Die Kommission stellt mit Unterstützung der Agentur rechtzeitig vor Ablauf der Fristen für die Datenübermittlung elektronische Formate für die Übermittlung der in den Nummern 1.1 und 2.3 genannten Daten bereit.
-