



Rat der  
Europäischen Union

041860/EU XXVI. GP  
Eingelangt am 12/11/18

Brüssel, den 9. November 2018  
(OR. en)

14120/18

CLIMA 209  
ENV 744  
TRANS 531  
MI 820

### ÜBERMITTLUNGSVERMERK

---

Absender:	Europäische Kommission
Eingangsdatum:	9. November 2018
Empfänger:	Generalsekretariat des Rates
Nr. Komm.dok.:	D058981/02
Betr.:	VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom XXX zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/2400 sowie der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bestimmung der CO <sub>2</sub> -Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument D058981/02.

Anl.: D058981/02



Brüssel, den XXX  
D058981/02  
[...] (2018) XXX draft

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

**vom XXX**

**zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/2400 sowie der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen**

(Text von Bedeutung für den EWR)

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

vom **XXX**

## **zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/2400 sowie der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 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 Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG<sup>1</sup>, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 3 und Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe e,

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)<sup>2</sup>, insbesondere Artikel 39 Absatz 7,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EU) 2017/2400 wurde eine gemeinsame Methode zum objektiven Vergleich der Leistung schwerer Nutzfahrzeuge, die in der Union in Verkehr gebracht werden, hinsichtlich ihrer CO<sub>2</sub>-Emissionen und ihres Kraftstoffverbrauchs eingeführt. Es werden darin Bestimmungen für die Zertifizierung von Bauteilen, die sich auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch von schweren Nutzfahrzeugen auswirken, festgelegt, ein Simulationsinstrument zur Bestimmung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs solcher Fahrzeuge eingeführt und, unter anderem, die Behörden der Mitgliedstaaten sowie die Hersteller verpflichtet, die Konformität der Zertifizierung der Bauteile sowie des Betriebs des Simulationsinstruments zu überprüfen.
- (2) Die Erfahrungen nach Inkrafttreten der Verordnung (EU) 2017/2400 ergaben Klärungsbedarf bei mehreren Aspekten der gemeinsamen Methode zur Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen, des Betriebs des Simulationsinstruments, der Zertifizierung von Bauteilen, selbstständigen technischen Einheiten und Systemen sowie des Verfahrens zur Überprüfung der Konformität des Betriebs des Simulationsinstruments und der Konformität der Zertifizierung von Bauteilen, selbstständigen technischen Einheiten und Systemen.

---

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

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

Diese Klarstellungen wirken sich auch auf die von den Herstellern gemäß der Richtlinie 2007/46/EG übermittelten Angaben aus.

- (3) Die Kommission hat eine Einschätzung der technischen und wirtschaftlichen Folgen der notwendigen Klarstellungen vorgenommen.
- (4) Die Verbesserung der gemeinsamen Methode zum objektiven Vergleich der Leistung schwerer Nutzfahrzeuge hinsichtlich ihrer CO<sub>2</sub>-Emissionen und ihres Kraftstoffverbrauchs sollte die Wettbewerbsfähigkeit dieses Wirtschaftszweigs der Union und die Markttransparenz in Bezug auf den Kraftstoffverbrauch von schweren Nutzfahrzeugen erhöhen.
- (5) Flüssigerdgas (LNG) ist bei schweren Nutzfahrzeugen eine verfügbare Alternative zu Dieselmotorkraftstoff. Der Einsatz künftiger innovativer Technologien auf LNG-Grundlage wird zu einer weiteren Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu Dieselfahrzeugen beitragen. Um sicherzustellen, dass LNG vom Motorprüfverfahren erfasst wird, ist es angebracht, LNG als zusätzlichen Bezugskraftstoff bei der Motorzertifizierung zur Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen einzuführen.
- (6) Die Besonderheiten von Arbeitsfahrzeugen, d. h. Fahrzeugen, die nicht für den Gütertransport eingesetzt werden, sollten berücksichtigt werden. Solche Fahrzeuge sollten daher bestimmten Untergruppen innerhalb der bestehenden Fahrzeuggruppen zugeordnet werden, um sie von Fahrzeugen zu unterscheiden, die nur für den Gütertransport eingesetzt werden, und ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen sollten nach speziellen Verwendungsprofilen bestimmt werden.
- (7) Des Weiteren sollte eine klare Definition solcher Fahrzeuge festgelegt werden, für die wegen ihres fortschrittlichen Antriebs eine Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen oder des Kraftstoffverbrauchs mithilfe des verfügbaren Simulationsinstruments derzeit nicht vorgeschrieben werden kann; dies gilt etwa für Fahrzeuge mit Elektro-, Hybridelektro- und Zweistoffantrieb. Für ein richtiges Verständnis der Marktdurchdringung solcher Fahrzeuge, sollte ein besonderes Verfahren bereitgestellt werden, das eine klare Identifizierung der entsprechenden Fahrzeuge und ihrer jeweiligen Antriebe ermöglicht.
- (8) Für eine Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ist es unerlässlich, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen neu hergestellter schwerer Nutzfahrzeuge die gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 festgelegten Werte einhalten. Die Konformität des Betriebs des Simulationsinstruments sowie der Zertifizierung der sich auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen auswirkenden Bauteile, selbstständigen technischen Einheiten und Systeme sollte daher zusätzlich zu den bereits in der Verordnung (EU) 2017/2400 festgelegten Verfahren mithilfe eines Verfahrens überprüft werden, das Tests im Fahrbetrieb auf der Straße umfasst. Dieses Überprüfungstestverfahren sollte von den Herstellern durchgeführt und von den Genehmigungsbehörden überprüft werden.
- (9) Die Genehmigungsbehörden sollten die Möglichkeit haben, Abhilfemaßnahmen zu verhängen, wenn bei der Zertifizierung der für die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch maßgeblichen Eigenschaften von Bauteilen, selbstständigen technischen Einheiten oder Systemen oder beim Betrieb des Simulationsinstruments systematisch Unregelmäßigkeiten auftreten, und zwar auch, wenn solche Unregelmäßigkeiten im Rahmen der Untersuchung festgestellt werden, die vorgenommen wird, wenn ein Fahrzeug das Überprüfungstestverfahren nicht besteht. Stellen die Genehmigungsbehörden keine Unregelmäßigkeiten bei der Zertifizierung

der für die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch maßgeblichen Eigenschaften von Bauteilen, selbstständigen technischen Einheiten oder Systemen oder beim Betrieb des Simulationsinstruments fest, obwohl das Fahrzeug die Prüfung nicht bestanden hat, sollte die Kommission die Möglichkeit haben, das Simulationsinstrument auf eine mögliche Fehlfunktion zu untersuchen.

- (10) Während des Überprüfungstestverfahrens sollten das Raddrehmoment, die Motordrehzahl, der eingelegte Gang sowie der Kraftstoffverbrauch des schweren Nutzfahrzeugs auf der Straße unter Bedingungen, die dem Verwendungsprofil des Simulationsinstruments nahekommen, gemessen werden, und der Kraftstoffverbrauch sollte mit dem vom Simulationsinstrument berechneten Wert verglichen werden. Damit ein Überprüfungstestverfahren bestanden wird, sollte der berechnete Kraftstoffverbrauch innerhalb einer bestimmten Toleranz dem gemessenen Verbrauch entsprechen.
- (11) Die systematische Überprüfung der Ergebnisse einer numerischen Simulation durch physische Tests ist ein neues Konzept in den europäischen Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung. Das zugrunde liegende Überprüfungstestverfahren wird daher im Hinblick auf mögliche Verbesserungen bewertet. Die Kommission und die Genehmigungsbehörden sollten daher ermächtigt werden, die Ergebnisse der Überprüfungstestverfahren von Herstellern zu erheben und zu evaluieren.
- (12) Um den Genehmigungsbehörden und Herstellern ausreichend Zeit zur Anpassung an die neuen Bestimmungen zu geben, sollte die Verpflichtung, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch neuer Fahrzeuge durch das Überprüfungstestverfahren im Fahrbetrieb auf der Straße nachzuprüfen, ab dem 1. Juli 2020 gelten.
- (13) Die nach der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelten Daten zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen der Gruppen 4, 5, 9 und 10 sind gemäß der Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>3</sup> ab 2019 zu überwachen. Mit den in der vorliegenden Verordnung festgelegten Änderungen der Verordnung (EU) 2017/2400 soll sichergestellt werden, dass für 2019 verlässliche Daten zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen aller von der Verordnung (EU) 2018/956 erfassten Fahrzeuge erhoben werden können. Aus diesem Grund müssen die in der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Änderungen unverzüglich in Kraft treten.
- (14) Die Maßnahmen dieser Verordnung stehen im Einklang mit der Stellungnahme des Technischen Ausschusses „Kraftfahrzeuge“ –

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

### *Artikel 1*

#### **Änderungen der Verordnung (EU) 2017/2400**

Die Verordnung (EU) 2017/2400 wird wie folgt geändert:

- (1) Artikel 2 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„2. Bei Mehrstufen-Typgenehmigungen oder Einzelgenehmigungen von Fahrzeugen gemäß Absatz 1 gilt diese Verordnung nur für Basisfahrzeuge, die mindestens mit Fahrgestell, Motor, Getriebe, Achsen und Reifen ausgerüstet sind.“

---

<sup>3</sup> Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge (ABl. L 173 vom 9.7.2018, S. 1).

(2) Artikel 3 wird wie folgt geändert:

(a) Folgende Nummer 4 a wird angefügt:

„4a. ‚Fahrzeughersteller‘ eine Person oder Organisation, die dafür verantwortlich ist, das Hersteller-Datenprotokoll und die Kundeninformation nach Artikel 9 zu erstellen;“

(b) Nummer 7 erhält folgende Fassung:

„7. ‚Drehmomentwandler‘ ein hydrodynamisches Anfaehrelement als separates Bauteil des Antriebsstrangs oder des Getriebes mit seriellem oder parallelem Leistungsfluss, das die Drehzahl von Motor und Rädern anpasst und eine Drehmomentvervielfachung bewirkt;“

(c) Die folgenden Nummern 15 bis 21 werden angefügt:

„15. ‚Emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug‘ (‚ZE-HDV‘: zero emission heavy-duty vehicle) ein schweres Nutzfahrzeug ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor, dessen Emissionen weniger als 1 g CO<sub>2</sub>/kWh betragen;

16. ‚Arbeitsfahrzeug‘ ein schweres Nutzfahrzeug, das nicht für den Gütertransport bestimmt ist und für das als Ergänzung der Codes für die verschiedenen Arten von Aufbauten gemäß Anhang II Anlage 2 der Richtlinie 2007/46/EG die Zahl 09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28 oder 31 verwendet wird, oder eine Zugmaschine mit einer Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 79 km/h;

17. ‚Sololastkraftwagen‘ einen Lastkraftwagen, der nicht für das Schleppen eines Sattelanhängers ausgelegt ist oder gebaut wurde;

18. ‚Sattelzugmaschine‘ eine Zugmaschine, die ausschließlich oder hauptsächlich für das Schleppen von Sattelanhängern ausgelegt ist oder gebaut wurde;

19. ‚Fahrerhaus mit Schlafkabine‘ ein Fahrerhaus mit einem als Schlafplatz dienenden Raum hinter dem Fahrersitz;

20. ‚Schweres Hybridelektro-Nutzfahrzeug‘ (‚He-HDV‘: hybrid electric heavy-duty vehicle) ein der Definition in Artikel 3 Absatz 15 der Richtlinie 2007/46/EG entsprechendes schweres Nutzfahrzeug;

21. ‚Zweistofffahrzeug‘ ein der Definition in Artikel 2 Absatz 48 der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 entsprechendes schweres Nutzfahrzeug.“

(d) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„Für schwere Hybridelektro-Nutzfahrzeuge gelten Artikel 5 Absatz 3, Artikel 9 Absatz 1 und Artikel 12 Absatz 1 nur, wenn der zweithöchste Wert der höchsten Nutzleistung aller Energiewandler weniger als 10 % des höchsten Werts der höchsten Nutzleistung aller Energiewandler beträgt. Energiewandler, die nur beim Anfahren des Fahrzeugs verwendet werden, werden hierfür nicht berücksichtigt.“

(3) Artikel 5 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„Das Simulationsinstrument dient dazu, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch von Neufahrzeugen zu ermitteln oder zu bestimmen, ob es sich bei den betroffenen Fahrzeugen um emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge, schwere Hybridelektro-Nutzfahrzeuge oder Zweistofffahrzeuge handelt. Das Simulationsinstrument muss für den Betrieb auf der Grundlage der in Anhang III spezifizierten Eingabedaten sowie der in Artikel 12 Absatz 1 genannten Eingabedaten ausgelegt sein.“

(b) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Das Hash-Instrument wird benutzt, um eine eindeutige Zuordnung der zertifizierten mit den CO<sub>2</sub>-Emissionen und dem Kraftstoffverbrauch zusammenhängenden Eigenschaften eines Bauteils, einer selbstständigen technischen Einheit oder Systems zu der jeweiligen Zertifizierungsbescheinigung herzustellen, sowie zur eindeutigen Zuordnung eines Fahrzeugs zu dem Datenprotokoll und der Kundeninformation seines Herstellers gemäß Anhang IV.“

(4) Artikel 9 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 1 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Außer bei emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen, schweren Hybridelektro-Nutzfahrzeugen und Zweistofffahrzeugen bestimmt der Kraftfahrzeughersteller die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch jedes Neufahrzeugs, das in der Union verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen werden soll, anhand der neuesten Version des in Artikel 5 Absatz 3 genannten Simulationsinstruments. Für emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge, schwere Hybridelektro-Nutzfahrzeuge und Zweistofffahrzeuge, die in der Union verkauft, zugelassen oder in Betrieb genommen werden sollen, bestimmt der Fahrzeughersteller nur die in den Mustern in Anhang IV Teil I und Teil II für solche Fahrzeuge festgelegten Angaben anhand der neuesten Version des in Artikel 5 Absatz 3 genannten Simulationsinstruments.“

(b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Der Hersteller erstellt kryptografische Hashes des Datenprotokolls und der Kundeninformation des Fahrzeugherstellers und bedient sich dabei des in Artikel 5 Absatz 5 genannten Hash-Instruments.“

(c) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Jedes Fahrzeug, das zugelassen, verkauft oder in Betrieb genommen werden soll, muss mit einer Übereinstimmungsbescheinigung oder, bei nach Artikel 24 der Richtlinie 2007/46/EG genehmigten Fahrzeugen, mit einem Einzelgenehmigungsbogen versehen sein, die bzw. der einen Abdruck des kryptografischen Hashs des Datenprotokolls und der Kundeninformation des Herstellers gemäß Absatz 3 enthält.“

(5) In Artikel 12 werden folgende Absätze 6 und 7 angefügt:

„(6) Bei emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen, schweren Hybridelektro-Nutzfahrzeugen und Zweistofffahrzeugen umfassen die Eingabedaten für das Simulationsinstrument die Angaben nach Anhang III Tabelle 5.

(7) Soll das Fahrzeug mit M + S-Reifen und Standardreifen zugelassen, verkauft oder in Betrieb genommen werden, kann der Fahrzeughersteller wählen, mit welchen Reifen die CO<sub>2</sub>-Emissionen bestimmt werden.“

(6) Artikel 13 Absatz 8 erhält folgende Fassung:

„(8) Der Pauschalwert für Reifen ist der für M + S-Reifen der Klasse C3 gemäß Anhang II Teil B Tabelle 2 der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates festgesetzte Wert\*.

---

\* Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABL. L 200 vom 31.7.2009, S. 1).“

(7) Artikel 20 wird wie folgt geändert:

(a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„Zuständigkeiten des Fahrzeugherstellers, der Genehmigungsbehörde und der Kommission hinsichtlich der Konformität des Betriebs des Simulationsinstruments“

(b) In Absatz 1 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Der Fahrzeughersteller führt jährlich das Überprüfungsverfahren nach Anhang Xa an der Mindestzahl von Fahrzeugen gemäß Nummer 3 des genannten Anhangs durch. Der Fahrzeughersteller legt bis zum 31. Dezember jedes Jahres gemäß Anhang Xa Nummer 8 der Genehmigungsbehörde für jedes getestete Fahrzeug einen Testbericht vor, bewahrt die entsprechenden Berichte mindestens 10 Jahre lang auf und stellt sie der Kommission und den Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten auf Verlangen zur Verfügung.“

(c) Dem Absatz 2 werden folgende Unterabsätze angefügt:

„Besteht ein Fahrzeug das Überprüfungsverfahren nach Anhang Xa nicht, leitet die Genehmigungsbehörde gemäß Anhang Xa eine Untersuchung ein, um die Ursache für das Nichtbestehen zu ermitteln. Sobald die Genehmigungsbehörde die Ursache für das Nichtbestehen festgestellt hat, unterrichtet sie die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten davon.

Steht die Ursache des Nichtbestehens mit dem Betrieb des Simulationsinstruments in Verbindung, gilt Artikel 21. Steht die Ursache des Nichtbestehens mit den zertifizierten mit den CO<sub>2</sub>-Emissionen und dem Kraftstoffverbrauch zusammenhängenden Eigenschaften von Bauteilen, selbstständigen technischen Einheiten und Systemen in Verbindung, gilt Artikel 23.

Waren weder bei der Zertifizierung von Bauteilen, selbstständigen technischen Einheiten oder Systemen noch beim Betrieb des Simulationsinstruments Unregelmäßigkeiten feststellbar, meldet die Genehmigungsbehörde das Nichtbestehen des Überprüfungsverfahrens durch das betreffende Fahrzeug der Kommission. Die Kommission untersucht, ob das Simulationsinstrument oder das Überprüfungsverfahren nach Anhang Xa der Grund dafür ist, dass



das Fahrzeug das Überprüfungsverfahren nicht bestanden hat, und ob eine Verbesserung des Simulationsinstruments oder des Überprüfungsverfahrens notwendig ist.“

(8) Artikel 23 Absatz 1 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Stellt die Genehmigungsbehörde gemäß den Artikeln 20 und 22 fest, dass die vom Hersteller ergriffenen Maßnahmen, mit denen sichergestellt werden soll, dass die mit den CO<sub>2</sub>-Emissionen und dem Kraftstoffverbrauch zusammenhängenden Eigenschaften von in Artikel 12 Absatz 1 aufgeführten Bauteilen, selbstständigen technischen Einheiten und Systemen, welche Gegenstand einer Zertifizierung gemäß Artikel 17 waren, nicht von den zertifizierten Werten abweichen, nicht angemessen sind, so fordert die Genehmigungsbehörde den Hersteller auf, spätestens 30 Kalendertage nach Erhalt des Ersuchens der Genehmigungsbehörde einen Mängelbeseitigungsplan zu erstellen.“

(9) Artikel 24 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 1 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„(a) Fahrzeugen der Gruppen 4, 5, 9 und 10 einschließlich der Untergruppe „v“ jeder Fahrzeuggruppe gemäß der Definition in Anhang I Tabelle 1 ab dem 1. Juli 2019;“

(b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

(1) Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Bei Fahrzeugen der Untergruppe ‚v‘ jeder der genannten Fahrzeuggruppen gilt die Verpflichtung nach Artikel 9 ab dem Inkrafttreten dieser Verordnung.“

(2) Folgender Unterabsatz wird angefügt:

„Für die Zwecke von Unterabsatz 1 bezeichnet ‚Produktionsdatum‘:

- (a) das Datum der Unterzeichnung der Konformitätsbescheinigung,
- (b) wenn keine Konformitätsbescheinigung ausgestellt wurde, das Datum, an dem die Fahrzeug-Identifizierungsnummer erstmals an den entsprechenden Teilen des Fahrzeugs angebracht wurde.“

(c) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Artikel 20 Absatz 1 Unterabsatz 2 sowie Artikel 20 Absatz 2 Unterabsätze 2, 3 und 4 gelten ab dem 1. Juli 2020. Mängelbeseitigungsmaßnahmen nach Artikel 21 Absatz 5 und Artikel 23 Absatz 6 gelten im Anschluss an eine Untersuchung des Nichtbestehens des Überprüfungsverfahrens nach Anhang Xa ab dem 1. Juli 2023.“

(10) Anhang I wird gemäß Anhang I dieser Verordnung geändert;

(11) Anhang III wird gemäß Anhang II dieser Verordnung geändert;

(12) Anhang IV wird gemäß Anhang III dieser Verordnung geändert;

(13) Anhang V wird gemäß Anhang IV dieser Verordnung geändert;

(14) Anhang VI wird gemäß Anhang V dieser Verordnung geändert;

(15) Anhang VII wird gemäß Anhang VI dieser Verordnung geändert;

- (16) Anhang VIII wird gemäß Anhang VII dieser Verordnung geändert;
- (17) Anhang IX wird gemäß Anhang VIII dieser Verordnung geändert;
- (18) Anhang X wird gemäß Anhang IX dieser Verordnung geändert;
- (19) Ein neuer Anhang Xa wird gemäß Anhang X dieser Verordnung eingefügt.

#### *Artikel 2*

#### **Änderungen der Richtlinie 2007/46/EG**

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

#### *Artikel 3*

#### **Inkrafttreten und Geltungsbeginn**

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

Artikel 2 gilt ab dem 1. September 2019.

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

Brüssel, den

*Für die Kommission  
Der Präsident  
Jean-Claude Juncker*