



Brüssel, den 11. März 2019  
(OR. en)

7371/19

CLIMA 73  
ENV 276  
TRANS 187  
MI 248  
ENT 68  
DELECT 52

### ÜBERMITTLUNGSVERMERK

---

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	7. März 2019
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	C(2019) 1710 final
Betr.:	DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 7.3.2019 zur Änderung der Anhänge I und II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Überwachung der CO <sub>2</sub> -Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge, deren Typgenehmigung in einem Mehrstufenverfahren erfolgt

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2019) 1710 final.

---

Anl.: C(2019) 1710 final

Brüssel, den 7.3.2019  
C(2019) 1710 final

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

**vom 7.3.2019**

**zur Änderung der Anhänge I und II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Überwachung der CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge, deren Typgenehmigung in einem Mehrstufenverfahren erfolgt**

(Text von Bedeutung für den EWR)

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. KONTEXT DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS**

Ab dem 1. September 2019 ersetzt ein neues Regelprüfverfahren für die Messung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen – das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (WLTP) – den Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ). Die bestehende Methode zur Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von N<sub>1</sub>-Fahrzeugen, deren Typgenehmigung in einem Mehrstufenverfahren erfolgt (im Folgenden „Mehrstufenfahrzeuge“), muss daher ersetzt werden.

In der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 ist festgelegt, dass die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von Mehrstufenfahrzeugen dem Hersteller des Basisfahrzeugs zuzuordnen sind. Daher wurde ein neues Verfahren entwickelt, damit der Hersteller des Basisfahrzeugs effektiv und mit hinreichender Sicherheit die Einhaltung seiner Zielvorgaben für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen planen kann.

Das neue Verfahren beruht auf der Interpolationsmethode gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 und wurde so ausgelegt, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionswerte so repräsentativ wie möglich für die Werte sind, die für das vervollständigte Fahrzeug bestimmt werden. Die Kommission wird die Repräsentativität der CO<sub>2</sub>-Emissionswerte kontinuierlich prüfen. Im Falle einer signifikanten und anhaltenden Abweichung werden die CO<sub>2</sub>-Emissionswerte für das vervollständigte Fahrzeug für die Zwecke der Einhaltung der Zielvorgaben herangezogen.

### **2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS**

Eine Arbeitsgruppe, die im Rahmen der Sachverständigengruppe für CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Kraftfahrzeugen eingerichtet wurde, wurde konsultiert und beteiligte sich intensiv an der Entwicklung des Ansatzes zur Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von N<sub>1</sub>-Fahrzeugen, deren Typgenehmigung in einem Mehrstufenverfahren erfolgt.

### **3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS**

Die Anhänge I und II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 werden im Hinblick auf die ab dem 1. September 2019 anzuwendende neue Methode zur Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von N<sub>1</sub>-Fahrzeugen, deren Typgenehmigung in einem Mehrstufenverfahren erfolgt, geändert.

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

vom 7.3.2019

## zur Änderung der Anhänge I und II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Überwachung der CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen<sup>1</sup>, insbesondere auf Artikel 8 Absatz 9 Unterabsatz 2 und Artikel 13 Absatz 6 Unterabsatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Ab dem 1. September 2019 unterliegen alle Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge einem neuen Regelprüfverfahren für die Messung ihrer CO<sub>2</sub>-Emissionen und ihres Kraftstoffverbrauchs, dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (WLTP) gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission<sup>2</sup>, das den in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission<sup>3</sup> festgelegten Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) ersetzt. Es sollten daher neue Methoden zur Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen der Klasse N<sub>1</sub>, deren Typgenehmigung in einem Mehrstufenverfahren erfolgt (im Folgenden „Mehrstufenfahrzeuge“), eingeführt werden.
- (2) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 sind die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von Mehrstufenfahrzeugen dem Hersteller des Basisfahrzeugs zuzuordnen. Damit der Hersteller des Basisfahrzeugs effektiv und mit hinreichender Sicherheit die Einhaltung seiner Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen planen kann, sollte eine Methode eingeführt werden, mit der sichergestellt wird, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen und Masse

---

<sup>1</sup> ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1.

<sup>2</sup> Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission und der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1).

<sup>3</sup> 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).

unvollständiger Basisfahrzeuge, die diesem Hersteller zugeordnet werden, bereits zum Zeitpunkt der Produktion und des Verkaufs des unvollständigen Basisfahrzeugs bekannt sind und nicht erst, wenn der Hersteller der Endstufe das vervollständigte Fahrzeug auf den Markt bringt.

- (3) Bei der Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des unvollständigen Basisfahrzeugs sollte die Interpolationsmethode gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 angewandt werden, wobei die spezifischen Eingangswerte so ausgelegt werden sollten, dass die CO<sub>2</sub>-Emissions- und Massewerte so repräsentativ wie möglich für die Werte sind, die für das vervollständigte Fahrzeug bestimmt werden. Zur Gewährleistung der Einheitlichkeit sollten bei der Berechnung der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers des Basisfahrzeugs die für diesen Zweck bestimmten Massewerte berücksichtigt werden.
- (4) Der Hersteller des Basisfahrzeugs sollte die für die Interpolationsmethode verwendeten Eingangswerte sowie die CO<sub>2</sub>-Emissionen des unvollständigen Basisfahrzeugs und die Massewerte an die Kommission melden. Gleichzeitig sollten die Mitgliedstaaten der Kommission weiterhin die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Masse der vervollständigten Fahrzeuge übermitteln.
- (5) Auf der Grundlage dieser übermittelten Daten sollte die Kommission die Repräsentativität der CO<sub>2</sub>-Emissionswerte des Basisfahrzeugs kontinuierlich bewerten und die Hersteller über etwaige Abweichungen informieren. Im Falle einer signifikanten und anhaltenden Abweichung zwischen den durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des vervollständigten Fahrzeuges und den durchschnittlichen für den Hersteller des Basisfahrzeugs bestimmten CO<sub>2</sub>-Kontrollwerten sollten die Werte für das vervollständigte Fahrzeug verwendet werden, um zu ermitteln, ob die Hersteller ihre Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen einhalten.
- (6) 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.

#### *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.

Brüssel, den 7.3.2019

*Für die Kommission  
Der Präsident  
Jean-Claude JUNCKER*