



Rat der
Europäischen Union

001508/EU XXVII. GP
Eingelangt am 05/11/19

Brüssel, den 4. November 2019
(OR. en)

13724/19

CLIMA 288
ENV 896
TRANS 510
MI 766
DELECT 205

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	31. Oktober 2019
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	C(2019) 7819 final
Betr.:	DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 31.10.2019 zur Änderung der Anhänge I und III der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Überwachung der CO ₂ -Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge, deren Typgenehmigung in einem Mehrstufenverfahren erfolgt

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2019) 7819 final.

Anl.: C(2019) 7819 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 31.10.2019
C(2019) 7819 final

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

vom 31.10.2019

zur Änderung der Anhänge I und III der Verordnung (EU) 2019/631 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 DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Seit dem 1. September 2019 unterliegen alle leichten Nutzfahrzeuge einem neuen Regelprüfverfahren für die Messung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs – dem „*Worldwide harmonised Light Vehicles Test Procedure*“ (WLTP) – gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission. Infolge der Änderung des Prüfverfahrens muss die Methode zur Bestimmung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs leichter Nutzfahrzeuge, die in einem Mehrstufenverfahren typgenehmigt werden, angepasst werden. Die neue Methode wurde mit der Delegierten Verordnung (EU) 2019/986 der Kommission vom 7. März 2019 angenommen und in die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 eingebracht. Da die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 aufgehoben und mit Wirkung vom 1. Januar 2020 durch die Verordnung (EU) 2019/631 ersetzt wird, muss die letztgenannte Verordnung geändert werden, um sicherzustellen, dass die neue Methode auch nach diesem Zeitpunkt weiterhin gilt.

2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

Die Mitgliedstaaten und Interessenträger wurden über eine spezielle Arbeitsgruppe, die im Rahmen der Sachverständigengruppe für CO₂-Emissionen aus Kraftfahrzeugen eingesetzt wurde, umfassend konsultiert und an der Entwicklung der neuen Methode beteiligt. Im Frühjahr 2019 fand eine öffentliche Konsultation statt, und die eingegangenen Stellungnahmen wurden im Änderungsentwurf berücksichtigt.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Rechtsgrundlage für die Änderung sind Artikel 7 Absatz 8 und Artikel 15 Absatz 8 der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011.

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

vom 31.10.2019

zur Änderung der Anhänge I und III der Verordnung (EU) 2019/631 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) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011¹, insbesondere auf Artikel 7 Absatz 8 und Artikel 15 Absatz 8,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Seit dem 1. September 2019 unterliegen alle leichten Nutzfahrzeuge einem neuen Regelprüfverfahren für die Messung ihrer CO₂-Emissionen und ihres Kraftstoffverbrauchs, dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (WLTP) gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission², das den in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission³ festgelegten Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) ersetzt. Deswegen wurde eine neue Methode für die Bestimmung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen der Klasse N1, die in einem Mehrstufenverfahren typgenehmigt werden, aufgestellt und in den Anhängen I und II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ festgelegt.

¹ ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13.

² 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).

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).

⁴ 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 Nutzfahrzeugen (ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1).

- (2) Da die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 ab dem 1. Januar 2020 aufgehoben wird, muss sichergestellt werden, dass dieselbe Methode in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegt ist.
- (3) Gemäß Anhang III Teil B Nummer 2 der Verordnung (EU) 2019/631 werden die spezifischen CO₂-Emissionen eines Mehrstufenfahrzeugs dem Hersteller des Basisfahrzeugs zugeteilt. Damit der Hersteller des Basisfahrzeugs wirksam 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 CO₂-Emissionen und die Masse der vervollständigten Fahrzeuge, die diesem Hersteller zugeordnet werden, bereits zum Zeitpunkt der Produktion und des Verkaufs des – vollständigen oder unvollständigen – Basisfahrzeugs bekannt sind und nicht erst, wenn der Hersteller der letzten Stufe das vervollständigte Fahrzeug auf den Markt bringt.
- (4) Daher wird eine spezifische Methode zur Bestimmung der CO₂-Emissionen eines unvollständigen Basisfahrzeugs vorgelegt, die die Anwendung der Interpolationsmethode gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 vorsieht. Die so bestimmten CO₂-Emissionen und Massewerte sollten möglichst repräsentativ für die spezifischen CO₂-Emissionen und die Masse in fahrbereitem Zustand sein, die für das vervollständigte Fahrzeug bestimmt werden. Zur Gewährleistung der Einheitlichkeit sollten deswegen die nach dieser Methode bestimmten Massewerte bei der Berechnung der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers des Basisfahrzeugs berücksichtigt werden.
- (5) Der Hersteller des Basisfahrzeugs sollte die für die Interpolationsmethode verwendeten Eingangswerte sowie die resultierenden CO₂-Emissionen und die Masse unvollständiger Basisfahrzeuge der Kommission übermitteln. Gleichzeitig sollten die Mitgliedstaaten der Kommission weiterhin die spezifischen CO₂-Emissionen und die Masse der vervollständigten Fahrzeuge in fahrbereitem Zustand übermitteln.
- (6) Auf der Grundlage dieser übermittelten Daten sollte die Kommission die Repräsentativität der Überwachungswerte für die CO₂-Emissionen des Basisfahrzeugs kontinuierlich bewerten und die Hersteller über etwaige Abweichungen informieren. Im Falle einer signifikanten und anhaltenden Abweichung zwischen den durchschnittlichen Überwachungswerten für die CO₂-Emissionen des Basisfahrzeugs und des Durchschnitts der spezifischen CO₂-Emissionen sollten die Werte für das vervollständigte Fahrzeug herangezogen werden, um zu ermitteln, ob die Hersteller ihre Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen einhalten.
- (7) Um zu berücksichtigen, dass die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 mit Wirkung vom 1. Januar 2020 aufgehoben wird, sollte sichergestellt werden, dass die vorliegende Verordnung möglichst zeitnah zu diesem Datum in Kraft tritt.
- (8) Die Anhänge I und III der Verordnung (EU) 2019/631 sollten daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Anhänge I und III der Verordnung (EU) 2019/631 werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am siebten 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 31.10.2019

*Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER*