



Rat der  
Europäischen Union

001510/EU XXVII. GP  
Eingelangt am 05/11/19

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

13724/19  
ADD 1

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.:         | ANHANG der Delegierten Verordnung der Kommission 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 <sub>2</sub> -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

ANNEX

## **ANHANG**

**der**

**Delegierten Verordnung der Kommission**

**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<sub>2</sub>-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge, deren Typgenehmigung in einem Mehrstufenverfahren erfolgt**

## ANHANG

Die Anhänge I und III der Verordnung (EU) 2019/631 werden wie folgt geändert:

- (1) In Anhang I Teil B Nummer 4 erhält die Begriffsbestimmung von „M<sub>0</sub>“ folgende Fassung:

„M<sub>0</sub> der Mittelwert der Masse (M) der im jeweiligen Zieljahr zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge des Herstellers in Kilogramm (kg);

Dabei gilt:

- Im Falle eines vollständigen Fahrzeugs ist M die Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand.
- Im Falle eines vollständigen Basisfahrzeugs, das einem vervollständigten Fahrzeug zugrunde liegt, ist M die Masse des Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand.
- Im Falle eines unvollständigen Basisfahrzeugs, das einem vervollständigten Fahrzeug zugrunde liegt, ist M der Überwachungswert für die Masse (M<sub>Üb</sub>) des Basisfahrzeugs, die nach folgender Formel ermittelt wird:

$$M_{\text{Üb}} = MRO_{\text{Basis}} \times B_0$$

Dabei gilt:

MRO<sub>Basis</sub> ist die Masse des betreffenden Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand

B<sub>0</sub> entspricht der Definition in Anhang III Teil A Nummer 1.2.4 Buchstabe a.“

- (2) Anhang III Teil A wird wie folgt geändert:

- (a) Nummer 1.2. erhält folgende Fassung:

**„1.2. Als Fahrzeuge der Klasse N1 zugelassene vervollständigte Fahrzeuge**

**1.2.1 Meldung durch die Mitgliedstaaten**

Für die Übermittlung der Daten zu vervollständigten Fahrzeugen der Klasse N1 ist das Formblatt in Teil C Abschnitt 2 zu verwenden.

Die Fahrzeug-Identifizierungsnummer gemäß Nummer 1.1 Buchstabe o darf nicht veröffentlicht werden.

1.2.1.1 Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 typgenehmigte vervollständigte Fahrzeuge

Für das Kalenderjahr 2020 erfassen die Mitgliedstaaten die folgenden detaillierten Daten in Bezug auf

- a) das unvollständige Basisfahrzeug: die Daten gemäß Nummer 1.1 Buchstaben a, b, c, d, e, g, h, i, n und o oder, anstelle der Daten gemäß den Buchstaben h und i, die als Teil der Typgenehmigungsangaben gemäß Anhang I Nummer 2.17.2 der Richtlinie 2007/46/EG mitgeteilte Standardmasse;
- b) das vollständige Basisfahrzeug: die Daten gemäß Nummer 1.1 Buchstaben a, b, c, d, e, g, h, i, n und o;

- c) das vervollständigte Fahrzeug: die Daten gemäß Nummer 1.1 Buchstaben a, f, g, h, j, k, l, m und o.

Können die in Unterabsatz 1 Buchstaben a und b vorgesehenen Daten zum Basisfahrzeug nicht mitgeteilt werden, so übermitteln die Mitgliedstaaten stattdessen Daten zum vervollständigten Fahrzeug.

1.2.1.2 Gemäß Anhang XXI der Verordnung (EU) 2017/1151 typgenehmigte vervollständigte Fahrzeuge der Klasse N1

Zu jedem neuen vervollständigten Fahrzeug, das 2020 und in den nachfolgenden Kalenderjahren zugelassen wird, übermitteln die Mitgliedstaaten mindestens die detaillierten Daten gemäß Nummer 1.1 Buchstaben a, f, g, h, o, p und r.

#### 1.2.2 Meldung durch die Hersteller

Zu jedem neuen vervollständigten Fahrzeug der Klasse N1, das gemäß Anhang XXI der Verordnung (EU) 2017/1151 typgenehmigt und im Jahr 2020 und in den nachfolgenden Kalenderjahren zugelassen wird, übermittelt der Hersteller des zugrunde liegenden Basisfahrzeugs ab dem Jahr 2021 der Kommission jährlich bis zum 28. Februar die nachstehenden Daten zum Basisfahrzeug,

- (a) wenn das vervollständigte Fahrzeug auf einem unvollständigen Basisfahrzeug basiert:
- i) Fahrzeug-Identifizierungsnummer;
  - ii) Identifizierungsnummer der Fahrzeugfamilie gemäß Anhang XXI Nummer 5.0 der Verordnung (EU) 2017/1151;
  - iii) Überwachungswert der CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Nummer 1.2.4;
  - iv) Fahrzeugfront, Angabe der zutreffenden Option gemäß Nummer 1.2.4 Buchstabe c;
  - v) Rollwiderstand gemäß Nummer 1.2.4 Buchstabe b;
  - vi) Überwachungswert der Masse gemäß Anhang I Teil B Nummer 4.1;
  - vii) Masse in fahrbereitem Zustand;
  - viii) für die Zuladung des Fahrzeugs repräsentative Masse gemäß Nummer 1.2.4 Buchstabe a;
- (b) wenn das vervollständigte Fahrzeug auf einem vollständigen Basisfahrzeug basiert:
- i) Fahrzeug-Identifizierungsnummer;
  - ii) Identifizierungsnummer der Fahrzeugfamilie gemäß Buchstabe a Ziffer ii;
  - iii) spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen des Basisfahrzeugs;
  - iv) Masse in fahrbereitem Zustand.

1.2.3 Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen

Die Kommission berechnet die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr, in dem ein vervollständigtes Fahrzeug zugelassen wird, anhand der Werte, die der Hersteller des zugrunde liegenden Basisfahrzeugs im Einklang mit Nummer 1.2.2. übermittelt, es sei denn, die in Nummer 1.2.5 genannten Bedingungen sind erfüllt; in diesem Fall werden die Daten zum vervollständigten Fahrzeug herangezogen.

Werden die in Nummer 1.2.2 genannten Daten vom Hersteller des Basisfahrzeugs nicht übermittelt, werden zur Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des betreffenden Herstellers die von den Mitgliedstaaten gemäß Nummer 1.2.1 in Bezug auf das entsprechende vervollständigte Fahrzeug übermittelten spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen herangezogen.

#### **1.2.4 Berechnung der Überwachungswerte für die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Falle unvollständiger Basisfahrzeuge**

Ab dem Kalenderjahr 2020 berechnet ein Hersteller die Überwachungswerte für die CO<sub>2</sub>-Emissionen für jedes einzelne seiner unvollständigen Basisfahrzeuge nach der in Anhang XXI Unteranhang 7 Nummer 3.2.3.2 oder 3.2.4 der Verordnung (EU) 2017/1151 genannten Interpolationsmethode; dabei geht er nach der Methode vor, die auch bei der EG-Typgenehmigung des Basisfahrzeugs in Bezug auf dessen Emissionen angewandt wird, wobei bis auf die nachstehenden Ausnahmen die Begriffsbestimmungen der genannten Nummern gelten:

##### **(c) Masse des Einzelfahrzeugs**

Anstelle der in Anhang XXI Unteranhang 7 Nummer 3.2.3.2.2.1 oder 3.2.4.1.1.1 der Verordnung (EU) 2017/1151 genannten Prüfmasse „TM<sub>ind</sub>“ wird die Standardmasse des Basisfahrzeugs DM<sub>Basis</sub> herangezogen. Ist die Standardmasse DM<sub>Basis</sub> niedriger als die Prüfmasse TM<sub>L</sub> des Fahrzeugs mit niedrigem Wert der Interpolationsfamilie, wird TM<sub>ind</sub> durch TM<sub>L</sub> ersetzt. Ist die Standardmasse DM<sub>Basis</sub> höher als die Prüfmasse TM<sub>H</sub> des Fahrzeugs mit hohem Wert der Interpolationsfamilie, wird TM<sub>ind</sub> durch TM<sub>H</sub> ersetzt.

DM<sub>Basis</sub> wird nach folgender Formel berechnet:

$$DM_{Basis} = MRO_{Basis} \times B_0 + 25 \text{ kg} + M_{Lad}$$

Dabei ist

MRO<sub>Basis</sub> die gemäß Anhang XXI Nummer 3.2.5 der Verordnung (EU) 2017/1151 definierte Masse des Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand;

B<sub>0</sub> der Massewert von 1,375;

M<sub>LAD</sub> die für die Zuladung des Fahrzeugs repräsentative Masse, d. h. 28 % der Tragfähigkeit des Fahrzeuges, die der technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand, abzüglich der mit B<sub>0</sub> multiplizierten Masse des Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand sowie abzüglich 25 kg entspricht.

Der Wert von  $B_0$  wird bis zum 31. Oktober 2021 für alle in den Kalenderjahren 2018, 2019 und 2020 zugelassenen vervollständigten Fahrzeuge auf der Grundlage der Massewerte der unvollständigen Basisfahrzeuge in fahrbereitem Zustand angepasst; diese werden nach folgenden Formeln berechnet: Der neue  $B_0$ -Wert gilt vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2024.

Formel 1:

$$B_0 = \frac{\sum_{i=2018}^{2020} A_i n_i}{\sum_{i=2018}^{2020} n_i}$$

Dabei ist

- $A_i$  der für das betreffende Kalenderjahr nach der Formel 2 berechnete Wert  $A_j$ ;
- $n_i$  die Zahl der unvollständigen Basisfahrzeuge, die in dem Kalenderjahr zugelassenen vervollständigten Fahrzeugen zugrunde liegen.

Formel 2:

$$A_j = \frac{\sum_{i=1}^n M_{fi}}{\sum_{i=1}^n M_{bi}}$$

Dabei ist

- $A_j$  der Durchschnitt des Verhältnisses zwischen  $M_{fi}$  und  $M_{bi}$  für jedes der Kalenderjahre 2018, 2019 und 2020;
- $M_{fi}$  die Masse des unvollständigen Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand zuzüglich der Standardmasse gemäß der Definition in Anhang XII Abschnitt 5 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008;
- $M_{bi}$  die Masse des unvollständigen Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand;
- $n$  die Zahl der unvollständigen Basisfahrzeuge, die in dem Kalenderjahr zugelassenen vervollständigten Fahrzeugen zugrunde liegen.

(d) Rollwiderstand des Einzelfahrzeugs

Für die Zwecke des Anhangs XXI Unteranhang 7 Nummer 3.2.3.2.2.2. oder 3.2.4.1.1.2. der Verordnung (EU) 2017/1151 wird der Rollwiderstand des Basisfahrzeugs herangezogen.

(e) Fahrzeugfront

Bei unvollständigen Basisfahrzeugen, die zu einer Fahrwiderstandsmatrix-Familie gehören, bestimmt der Hersteller den in Anhang XXI Unteranhang 7 Nummer 3.2.3.2.2.3. der Verordnung (EU) 2017/1151 festgelegten Wert „ $A_f$ “ gemäß einer der folgenden Optionen:

- i) Fahrzeugfront des repräsentativen Fahrzeugs der Fahrwiderstandsmatrix-Familie in  $m^2$ ;
- ii) Mittelwert der Fahrzeugfront des Fahrzeugs mit hohem Wert und des Fahrzeugs mit niedrigem Wert der Interpolationsfamilie in  $m^2$ ;

- iii) Fahrzeugfront des Fahrzeugs mit hohem Wert der Interpolationsfamilie in  $\text{m}^2$ , wenn die Interpolationsmethode nicht angewandt wird.

Bei unvollständigen Basisfahrzeugen, die nicht zu einer Fahrwiderstandsmatrix-Familie gehören, wird der Wert der Fahrzeugfront des Fahrzeugs mit hohem Wert der Interpolationsfamilie herangezogen.

### **1.2.5 Repräsentativität des Überwachungswerts für die CO<sub>2</sub>-Emissionen**

Die Kommission prüft jährlich die Repräsentativität der vom Hersteller des Basisfahrzeugs gemeldeten durchschnittlichen Überwachungswerte für die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu den durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der entsprechenden vervollständigten Fahrzeuge, die im betreffenden Kalenderjahr zugelassen wurden. Die Kommission unterrichtet den Hersteller des Basisfahrzeugs über zwischen diesen Werten festgestellte Abweichungen.

Wird in jedem von zwei aufeinanderfolgenden Kalenderjahren eine Abweichung von 4 % oder mehr festgestellt, so berechnet die Kommission die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Herstellers des Basisfahrzeuges oder der Emissionsgemeinschaft im nachfolgenden Kalenderjahr anhand des Durchschnitts der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der vervollständigten Fahrzeuge in dem betreffenden Jahr.“

- (b) Nummer 2 erhält folgende Fassung:

„Die Angaben gemäß Nummer 1 sind der Übereinstimmungsbescheinigung, die der Hersteller des betreffenden leichten Nutzfahrzeugs ausgestellt hat, zu entnehmen oder müssen dieser entsprechen. Nicht in der Übereinstimmungsbescheinigung enthaltene Angaben werden den Typgenehmigungsunterlagen oder den Informationen entnommen, die der Hersteller des Basisfahrzeugs gemäß Nummer 1.2.3 übermittelt hat. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um eine ausreichende Genauigkeit des Überwachungsverfahrens sicherzustellen. Sind in der Übereinstimmungsbescheinigung für ein leichtes Nutzfahrzeug sowohl eine Mindest- als auch eine Höchstmasse angegeben, so verwenden die Mitgliedstaaten für die Zwecke dieser Verordnung nur die Höchstmasse. Bei Fahrzeugen mit Zweistoffbetrieb (Benzin/Gas), in deren Übereinstimmungsbescheinigungen spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen für beide Kraftstofftypen angegeben sind, verwenden die Mitgliedstaaten nur den für Gas gemessenen Wert.“