



2024/1127

16.4.2024

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2024/1127 DER KOMMISSION

vom 8. Februar 2024

zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates durch Festlegung der Leitprinzipien und Kriterien für die Festlegung der Verfahren zur Überprüfung der CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte von in Betrieb befindlichen schweren Nutzfahrzeugen (Überprüfung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates⁽¹⁾, insbesondere Artikel¹³ Absatz⁴ Unterabsatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EU) 2019/1242 sieht eine Überprüfung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von in Betrieb befindlichen schweren Nutzfahrzeugen vor (im Folgenden „Überprüfung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge“).
- (2) Die Überprüfung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge sollte für alle Fahrzeughersteller durchgeführt werden; um einen übermäßigen Prüfaufwand zu vermeiden, ohne dass dies die CO₂-Gesamtbilanz wesentlich beeinträchtigt, sollten Hersteller ausgenommen werden, die nur eine begrenzte Anzahl von Fahrzeugen in Verkehr bringen.
- (3) Die CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte in den Kundeninformationsdateien sollten anhand der in der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission⁽²⁾ festgelegten Prüfverfahren überprüft werden; zudem sollten spezielle Tests durchgeführt werden, um festzustellen, ob Strategien vorhanden sind, durch die die Fahrzeugleistung in den zum Zweck der Zertifizierung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs durchgeführten Tests oder Berechnungen künstlich verbessert wird.
- (4) Um etwaige Interessenkonflikte zu vermeiden, sollten die Tests zur Überprüfung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge von einem technischen Dienst durchgeführt werden, der nicht an den Tests für die Zwecke der Zertifizierung der mit den CO₂-Emissionen und dem Kraftstoffverbrauch zusammenhängenden Eigenschaften bestimmter Bauteile, selbstständiger technischer Einheiten oder Systeme der betreffenden Fahrzeuge beteiligt war. Die Luftwiderstandsprüfungen sollten nicht als Tests im Beisein von Zeugen in den Räumlichkeiten des Herstellers durchgeführt werden, sondern in den Räumlichkeiten des technischen Dienstes oder in einem akkreditierten Labor.
- (5) Damit die erteilende Genehmigungsbehörde auf der Grundlage der Testergebnisse der Stichprobenfahrzeuge für alle betroffenen Fahrzeuge zu einer Schlussfolgerung gelangen kann, sollte ein geeignetes statistisches Bewertungsverfahren festgelegt werden.
- (6) Die Hersteller sollten dafür sorgen, dass die in den Kundeninformationsdateien angegebenen CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte den CO₂-Emissionen und dem Kraftstoffverbrauch der in Betrieb befindlichen Fahrzeuge entsprechen, was von der erteilenden Genehmigungsbehörde zu überprüfen ist. Damit diese Tätigkeiten zur Überprüfung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge angemessen finanziert werden können, sollte die erteilende Genehmigungsbehörde den Herstellern angemessene Gebühren in Rechnung stellen.
- (7) Zur Verringerung des Prüfaufwands und der Kosten sollten — soweit möglich und angemessen — dieselben Fahrzeuge oder Tests sowohl für die Überprüfung der CO₂-Emissionen in Betrieb befindlicher Fahrzeuge als auch für die Prüfung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge hinsichtlich der Schadstoffemissionen genutzt werden —

⁽¹⁾ ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202.

⁽²⁾ 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 CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs 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).

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung enthält die Leitprinzipien und Kriterien für die Festlegung der Verfahren zur Überprüfung, ob die in den Kundeninformationsdateien angegebenen CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte den CO₂-Emissionen und dem Kraftstoffverbrauch von in Betrieb befindlichen schweren Nutzfahrzeugen entsprechen. Zudem enthält sie die Verfahren für die Überprüfung, ob in den oder in Verbindung mit den im Rahmen der Stichprobe geprüften Fahrzeugen Strategien vorhanden sind, durch die die Fahrzeugleistung in den zum Zweck der Bestimmung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs durchgeführten Tests oder Berechnungen künstlich verbessert wird („Überprüfung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge“).

(2) Diese Verordnung gilt nicht für emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge gemäß Artikel 3 der Verordnung (EU) 2019/1242.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen aus Artikel 3 der Verordnung (EU) 2019/1242 und aus Artikel 3 der Verordnung (EU) 2017/2400.

Außerdem bezeichnet der Ausdruck

1. „erteilende Genehmigungsbehörde“ die Genehmigungsbehörde, die die Lizenz im Einklang mit den Artikeln 6 und 7 der Verordnung (EU) 2017/2400 erteilt hat;
2. „künstliche Strategien“ Strategien, die in den oder in Verbindung mit den in der Stichprobe geprüften Fahrzeugen angewandt werden, um die Fahrzeugleistung in den zum Zweck der Bestimmung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs durchgeführten Tests oder Berechnungen künstlich zu verbessern.

Artikel 3

Auswahl von in Betrieb befindlichen Prüffahrzeugen

(1) Jede erteilende Genehmigungsbehörde wählt für jeden Berichtszeitraum eine Stichprobe von Fahrzeugen für diejenigen Hersteller aus, denen sie eine Lizenz zum Betrieb des Simulationsinstruments gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009⁽³⁾ und den entsprechenden Durchführungsmaßnahmen, insbesondere den Artikeln 6 und 7 der Verordnung (EU) 2017/2400, erteilt hat.

Für jeden Berichtszeitraum und für jeden Hersteller müssen mindestens alle in Artikel 4 Absatz 2 genannten Prüfungen zur Überprüfung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge in angemessener Anzahl auf der Grundlage des Durchschnitts der drei Berichtszeiträume, die der Überprüfung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge der Gesamtzahl der Fahrzeuge eines bestimmten Herstellers gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 2017/2400 oder Artikel 8 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission⁽⁴⁾ vorausgehen, durchgeführt werden.

(2) Ist ein Hersteller für weniger als 100 neue Fahrzeuge verantwortlich, die im Berichtszeitraum des Jahres zwei Jahre vor dem Berichtszeitraum des Jahres, in dem die Fahrzeuge gemäß Absatz 1 ausgewählt wurden, in der Union zugelassen wurden, so kann die erteilende Genehmigungsbehörde beschließen, für diesen Hersteller keine Überprüfungen in Betrieb befindlicher Fahrzeuge durchzuführen.

⁽³⁾ 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 Fahrzeugreparatur- 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).

⁽⁴⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission vom 1. August 2022 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Leistung von schweren Anhängern im Hinblick auf deren Einfluss auf die CO₂-Emissionen, den Kraftstoff- und Energieverbrauch und die emissionsfreie Reichweite von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 (ABl. L 205 vom 5.8.2022, S. 145).

Artikel 4

Tests zur Überprüfung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge

(1) Die erteilende Genehmigungsbehörde wählt für die Zwecke der in Absatz 2 genannten Tests in Betrieb befindliche Fahrzeuge aus, die sich in einem Zustand befinden, der repräsentativ für ein ordnungsgemäß gewartetes und genutztes Fahrzeug ist, und Merkmale aufweisen, die den in der Kundeninformationsdatei oder der Übereinstimmungsbescheinigung angegebenen Merkmalen entsprechen.

(2) Die erteilende Genehmigungsbehörde überprüft mit einem der folgenden Tests, ob die in der Kundeninformationsdatei der gemäß Absatz 1 ausgewählten Fahrzeuge angegebenen CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte den CO₂-Emissionen und dem Kraftstoffverbrauch der in Betrieb befindlichen Fahrzeuge entsprechen und ob künstliche Strategien vorhanden sind:

- a) für eine Anzahl von Fahrzeugen, die auf der Grundlage einer statistischen Bewertungsmethode bestimmt werden: Prüfungen im Fahrbetrieb auf der Straße gemäß dem Überprüfungsprüfverfahren (VTP) gemäß Anhang Xa der Verordnung (EU) 2017/2400, einschließlich der administrativen Überprüfung von Eingabeinformationen, Eingabedaten und Datenverarbeitung;
- b) für eine Anzahl von Fahrzeugen, die auf der Grundlage einer statistischen Bewertungsmethode bestimmt werden: Luftwiderstandsprüfungen gemäß Anhang VIII Nummer 3 der Verordnung (EU) 2017/2400 (Prüfung mit konstanter Geschwindigkeit mit Drehmomentmessungen);
- c) für eine Anzahl von Reifen, die auf der Grundlage einer statistischen Bewertungsmethode bestimmt werden: Prüfungen des Reifenrollwiderstandskoeffizienten, wobei jeder Reifen in einem Referenzlabor gemäß der Begriffsbestimmung in Anhang V Nummer 1 der Verordnung (EU) 2020/740 des Europäischen Parlaments und des Rates ^(⁵) und gemäß Anhang X Nummer 3.2 der Verordnung (EU) 2017/2400 zu prüfen ist;
- d) für eine Anzahl von Fahrzeugen, die auf der Grundlage einer statistischen Bewertungsmethode bestimmt werden: Massenprüfungen, bei denen die „korrigierte tatsächliche Fahrzeugmasse“ gemäß Anhang III Nummer 2 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2017/2400 oder die „korrigierte Masse in fahrbereitem Zustand“ gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 überprüft wird, indem das Fahrzeug gewogen wird und gegebenenfalls Korrekturen vorgenommen werden;
- e) für eine angemessene Anzahl von Fahrzeugen: spezielle Prüfungen zur Aufdeckung künstlicher Strategien mithilfe virtueller oder physischer Testmethoden.

(3) Die erteilende Genehmigungsbehörde gibt die Tests nach Absatz 2 bei einem technischen Dienst in Auftrag, der nicht die Prüfung für die Zwecke der Zertifizierung der mit den CO₂-Emissionen und dem Kraftstoffverbrauch zusammenhängenden Eigenschaften bestimmter Bauteile, selbstständiger technischer Einheiten oder Systeme der betreffenden Fahrzeuge gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 durchgeführt hat.

(4) Die erteilende Genehmigungsbehörde bewertet die Ergebnisse der einzelnen Tests und stellt fest, ob die CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte der in Betrieb befindlichen Fahrzeuge höher sind als die in den Kundeninformationsdateien angegebenen CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte, wobei sie die statistische Auswertung der Tests gemäß Absatz 2 Buchstaben a, b, c und d berücksichtigt; zudem stellt sie fest, ob künstliche Strategien vorhanden sind.

(5) Jeder Hersteller stellt der erteilenden Genehmigungsbehörde und jeder Stelle, die Tests zur Überprüfung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge durchführt, auf Verlangen alle Informationen, Unterlagen und technischen Spezifikationen oder Unterstützungsleistungen bereit, die für eine angemessene Durchführung der Überprüfung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge erforderlich sind.

⁽⁵⁾ Verordnung (EU) 2020/740 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 2020 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere Parameter, zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1369 und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 (ABl. L 177 vom 5.6.2020, S. 1).

*Artikel 5***Dokumentation, Informationspflicht und Schlussfolgerung der erteilenden Genehmigungsbehörde**

- (1) Die erteilende Genehmigungsbehörde stellt sicher, dass die gemäß Artikel 4 durchgeführten Tests dokumentiert werden und dass die Testberichte der Kommission, dem Hersteller der betreffenden Fahrzeuge und auf Anfrage anderen Genehmigungsbehörden, Marktüberwachungsbehörden und Dritten, die die in der Durchführungsverordnung (EU) 2022/163 der Kommission ⁽⁶⁾ festgelegten Anforderungen erfüllen, bereitgestellt werden.
- (2) Die erteilende Genehmigungsbehörde zieht innerhalb von zehn Monaten nach Beginn eines Tests eine Schlussfolgerung, ob bei der Überprüfung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge eine mangelnde Übereinstimmung der CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte der in Betrieb befindlichen Fahrzeuge mit den in den Kundeninformationsdateien angegebenen Werten festgestellt wurde oder künstliche Strategien vorhanden sind.
- (3) Eine Schlussfolgerung der erteilenden Genehmigungsbehörde gemäß Absatz 2 gilt für alle erstmals in der Union in Betrieb genommenen betroffenen Fahrzeuge.

*Artikel 6***Finanzierung der Überprüfung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge**

Die erteilende Genehmigungsbehörde sorgt dafür, dass ausreichende Mittel zur Verfügung stehen, um die Kosten der Überprüfung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge zu decken. Diese Kosten werden durch Gebühren gedeckt, die die erteilende Genehmigungsbehörde beim Hersteller erheben kann. Die Gebühren müssen die Schritte der Überprüfung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge abdecken, die für eine Schlussfolgerung der erteilenden Genehmigungsbehörde gemäß Artikel 5 Absatz 2 erforderlich sind.

*Artikel 7***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.

Brüssel, den 8. Februar 2024

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

⁽⁶⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2022/163 der Kommission vom 7. Februar 2022 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich funktioneller Anforderungen an die Marktüberwachung von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten (ABl. L 27 vom 8.2.2022, S. 1).