Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2026/361

20.2.2026

VERORDNUNG (EU) 2026/361 DER KOMMISSION

vom 19. Februar 2026

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 in Bezug auf die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen mit On-Board-Überwachungseinrichtungen für den Kraftstoff- und Stromverbrauch

(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 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 ([1]), insbesondere auf Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe e,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Während die Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission ([2]) Anforderungen an die Genehmigung schwerer Nutzfahrzeuge hinsichtlich der Emissionen und die Durchführungsverordnung (EU) 2025/2161 der Kommission ([3]) die technischen Anforderungen für die Bestimmung der CO_2-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs sowie für die On-Board-Überwachung der Masse von schweren Nutzfahrzeugen auf der Straße enthält, sollte die Konformitätserklärung der On-Board-Überwachungseinrichtung für den Kraftstoff- und Stromverbrauch („on-board fuel and energy consumption monitoring“, OBFCM) und des On-Board-Massenüberwachungssystems („on-board mass monitoring“, OBMM) Teil des mit der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 eingeführten Typgenehmigungssystems sein. Daher ist es notwendig, eine Verbindung zwischen der Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen und der Einhaltung der OBFCM-Anforderungen sicherzustellen und neue Emissionsgenehmigungszeichen festzulegen, um die Identifizierung von Fahrzeugen zu ermöglichen, die mit OBFCM-Einrichtungen ausgerüstet sind.

(2) Während die On-Board-Überwachung des Kraftstoffverbrauchs Teil des mit der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 eingeführten Typgenehmigungssystems für Motoren sein sollte, kann die Anforderung hinsichtlich der On-Board-Bestimmung der Gesamtfahrzeugmasse entweder vom Motorhersteller oder von dem Hersteller, der für die Typgenehmigung des Fahrzeugs verantwortlich ist, erfüllt werden. Sieht der Motorhersteller die Bestimmung der Fahrzeuggesamtmasse gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2161 nicht vor, so sollte die Verantwortung für die On-Board-Massenüberwachung bei dem Hersteller liegen, der für den Einbau des Motors in das Fahrzeug verantwortlich ist.

(3) Da die Kraftstoffverbrauchswerte und die CO_2-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge, die sich aus den Regelprüfverfahren gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission ([4]) ergeben, durch Informationen ergänzt werden, die von der OBFCM-Einrichtung gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2161 über den durchschnittlichen tatsächlichen Verbrauch der Fahrzeuge im praktischen Fahrbetrieb aufgezeichnet werden, und da diese Informationen von wesentlicher Bedeutung sind, um beurteilen zu können, ob die Regelprüfverfahren die durchschnittlichen CO_2-Emissionen im praktischen Fahrbetrieb sowie die Höhe des Kraftstoff- und Stromverbrauchs angemessen widerspiegeln, sollte die Genauigkeit dieser OBFCM-Einrichtungen bei Prüfungen auf der Straße überprüft werden.

([1]) ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj).

([2]) Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission vom 25. Mai 2011 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und zur Änderung der Anhänge I und III der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 167 vom 25.6.2011, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/582/oj).

([3]) Durchführungsverordnung (EU) 2025/2161 der Kommission vom 27. Oktober 2025 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der technischen Anforderungen an fahrzeuginterne Einrichtungen zur Überwachung und Aufzeichnung des Kraftstoff- und Energieverbrauchs und der Kilometerleistung bestimmter schwerer Nutzfahrzeuge sowie zur Bestimmung und Aufzeichnung ihrer Nutzlast oder ihres Gesamtgewichts (ABl. L, 2025/2161, 31.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2161/oj).

([4]) 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 CO_2-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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj).

(4) Die erforderlichen Informationen über den Kraftstoffverbrauch und die Emissionen aus dem Prüfverfahren mit transportablen Emissionsmesseinrichtungen (PEMS) sollten aufgezeichnet werden, um die Genauigkeit der OBFCM-Einrichtung gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2161 zu bewerten.

(5) Die Verordnung (EU) Nr. 582/2011 sollte daher entsprechend geändert werden.

(6) Die Maßnahmen dieser Verordnung stehen im Einklang mit der Stellungnahme des Technischen Ausschusses „Kraftfahrzeuge“ —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) Nr. 582/2011 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 3 werden die folgenden Absätze 15 und 16 angefügt:

„(15) Für die EU-Typgenehmigung eines Fahrzeugs mit einem genehmigten Motorsystem hinsichtlich der Emissionen oder die EU-Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich der Emissionen stellt der Hersteller sicher, dass die Anforderungen gemäß Artikel 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2161 der Kommission (*) erfüllt sind.

Der Hersteller ist jedoch nicht zur Erklärung verpflichtet, dass die Anforderungen gemäß Artikel 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2161 erfüllt sind, wenn er in der Konformitätserklärung gemäß Anhang I Nummer 6.2 der genannten Durchführungsverordnung angibt, dass neue Fahrzeuge des zu genehmigenden Typs nicht an oder nach dem in Anhang I Tabelle 1 der genannten Durchführungsverordnung festgelegten Datum in der Union zugelassen, in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden.

(16) Für die EU-Typgenehmigung eines Motorsystems oder einer Motorenfamilie als selbstständige technische Einheit stellt der Hersteller sicher, dass die Anforderungen gemäß Artikel 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2161 erfüllt sind.

Der Hersteller ist jedoch nicht zur Erklärung verpflichtet, dass die Anforderungen gemäß Artikel 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2161 erfüllt sind, wenn er in der Konformitätserklärung gemäß Anhang I Nummer 6.1 der genannten Durchführungsverordnung angibt, dass neue Motoren des zu genehmigenden Typs nicht an oder nach dem in Anhang I Tabelle 1 der genannten Durchführungsverordnung festgelegten Datum in der Union zugelassen, in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden.

(*) Durchführungsverordnung (EU) 2025/2161 der Kommission vom 27. Oktober 2025 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der technischen Anforderungen an fahrzeuginterne Einrichtungen zur Überwachung und Aufzeichnung des Kraftstoff- und Energieverbrauchs und der Kilometerleistung bestimmter schwerer Nutzfahrzeuge sowie zur Bestimmung und Aufzeichnung ihrer Nutzlast oder ihres Gesamtgewichts (ABl. L, 2025/2161, 31.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2161/oj).“

2. In Artikel 6 Absatz 1a wird folgender Buchstabe e angefügt:

„e) Die Anforderungen gemäß Artikel 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2161 sind erfüllt, es sei denn, der Hersteller hat in der Konformitätserklärung gemäß Anhang I Nummer 6.1 der genannten Durchführungsverordnung angegeben, dass neue Motoren des zu genehmigenden Typs nicht an oder nach dem in Anhang I Tabelle 1 der genannten Durchführungsverordnung festgelegten Datum in der Union zugelassen, verkauft oder in Betrieb genommen werden.“

3. In Artikel 8 Absatz 1a wird folgender Buchstabe f angefügt:

„f) Die Anforderungen gemäß Artikel 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2161 sind erfüllt, es sei denn, der Hersteller gibt in der Konformitätserklärung gemäß Anhang I Nummer 6.2 der genannten Durchführungsverordnung an, dass neue Fahrzeuge des zu genehmigenden Typs nicht an oder nach dem in Anhang I Tabelle 1 der genannten Durchführungsverordnung festgelegten Datum in der Union zugelassen, verkauft oder in Betrieb genommen werden."

4. In Artikel 10 Absatz 1a wird folgender Buchstabe f angefügt:

„f) Die Anforderungen gemäß Artikel 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2161 sind erfüllt, es sei denn, der Hersteller gibt in der Konformitätserklärung gemäß Anhang I Nummer 6.2 der genannten Durchführungsverordnung an, dass neue Fahrzeuge des zu genehmigenden Typs nicht an oder nach den in Anhang I Tabelle 1 der genannten Durchführungsverordnung festgelegten Daten in der Union zugelassen, verkauft oder in Betrieb genommen werden."

5. Artikel 13 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Auf Verlangen der Genehmigungsbehörde und im Anschluss an die Prüfungen im Betrieb gemäß Artikel 12 der vorliegenden Verordnung oder nach OBFCM- oder OBMM-Prüfungen gemäß Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2161 legt der Hersteller der Genehmigungsbehörde spätestens 60 Arbeitstage nach Eingang der Benachrichtigung durch die Genehmigungsbehörde den Mängelbeseitigungsplan vor. Kann der Hersteller gegenüber der Genehmigungsbehörde zufriedenstellend nachweisen, dass mehr Zeit erforderlich ist, um die Ursache der Mängel festzustellen, damit ein Mängelbeseitigungsplan ausgearbeitet werden kann, so kann eine Fristverlängerung gewährt werden."

6. In Artikel 17a werden die folgenden Absätze 5 und 6 angefügt:

„(5) Mit Wirkung vom 1. Juli 2027 betrachten die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für neue Fahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2161 fallen und den Anforderungen der vorliegenden Verordnung in der durch die Verordnung (EU) 2026/361 geänderten Fassung (*) nicht entsprechen, als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 48 der Verordnung (EU) 2018/858 und untersagen aus Gründen, die die Emissionen betreffen, ihre Zulassung, ihre Bereitstellung auf dem Markt und ihre Inbetriebnahme.

(6) Mit Wirkung vom 29. Mai 2029 betrachten die nationalen Behörden Übereinstimmungsbescheinigungen für neue Fahrzeuge und Motoren als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 48 der Verordnung (EU) 2018/858 und untersagen aus Gründen, die die Emissionen betreffen, ihre Zulassung, ihre Bereitstellung auf dem Markt und ihre Inbetriebnahme, außer im Falle von Ersatzmotoren für bereits in Betrieb befindliche Fahrzeuge und Motoren für Fahrzeuge, die von Kleinserienherstellern gemäß der Verordnung (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates (**) hergestellt werden.

Abweichend von Unterabsatz 1 betrachten die nationalen Behörden ab dem 29. November 2027 für neue Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 595/2009 fallen, Übereinstimmungsbescheinigungen für diese Fahrzeuge als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 48 der Verordnung (EU) 2018/858 und untersagen aus Gründen, die die Emissionen betreffen, ihre Zulassung, ihre Bereitstellung auf dem Markt und ihre Inbetriebnahme.

Abweichend von Unterabsatz 1 betrachten die nationalen Behörden ab dem 1. Juli 2030 für neue Fahrzeuge der Klassen M_1 und N_1, die von Kleinserienherstellern gemäß der Verordnung (EU) 2024/1257 gebaut wurden, Übereinstimmungsbescheinigungen für diese Fahrzeuge als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 48 der Verordnung (EU) 2018/858 und untersagen aus Gründen, die die Emissionen betreffen, ihre Zulassung, ihre Bereitstellung auf dem Markt und ihre Inbetriebnahme.

Abweichend von Unterabsatz 1 betrachten die nationalen Behörden ab dem 1. Juli 2031 für neue Fahrzeuge der Klassen M_2, M_3, N_2 und N_3, die von Kleinserienherstellern gemäß der Verordnung (EU) 2024/1257 gebaut wurden, Übereinstimmungsbescheinigungen für diese Fahrzeuge als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 48 der Verordnung (EU) 2018/858 und untersagen aus Gründen, die die Emissionen betreffen, ihre Zulassung, ihre Bereitstellung auf dem Markt und ihre Inbetriebnahme.

(*) Verordnung (EU) 2026/361 der Kommission vom 19. Februar 2026 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 in Bezug auf die Typgenehmigung hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen mit On-Board-Überwachungseinrichtungen für den Kraftstoff- und Stromverbrauch (ABl. L, 2026/361, 20.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2026/361/oj).

(**) Verordnung (EU) 2024/1257 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Emissionen und der Dauerhaltbarkeit von Batterien (Euro 7), zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission, der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission und der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission (ABl. L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj).“

Artikel 2

Die Anhänge I, II und VI der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 3

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 19. Februar 2026

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

(1) In Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 wird Anlage 9 wie folgt geändert:

a) Der Absatz erhält folgende Fassung:

„Abschnitt 3 der nach Artikel 6 Absatz 1, Artikel 8 Absatz 1 und Artikel 10 Absatz 1 erteilten EG-Typgenehmigungsnummer muss aus der Nummer des Durchführungsrechtsakts oder des neuesten für die EG-Typgenehmigung geltenden Änderungsrechtsakts bestehen. Dieser Nummer ist ein Buchstabe gemäß den Anforderungen für OBD- und SCR-Systeme in Übereinstimmung mit Tabelle 1 oder ein Buchstabe und ein typografisches Zeichen gemäß den Anforderungen für OBD-Systeme, SCR-Systeme und OBFCM-Einrichtungen in Übereinstimmung mit Tabelle 1 hinzuzufügen.“

b) Tabelle 1 Zeile 6 erhält folgende Fassung:

„E	Zeile ‚Allgemeine Anforderungen‘ der Tabelle 1 oder 2	Zeile ‚Allgemeine Anforderungen‘ der Tabelle 1	Zeile ‚Allgemeine Anforderungen‘ der Tabelle 2	Allgemein ([13])	Allgemein ([14])	Ja	10 %	Ja	1.1.2021 ([15])	1.1.2022 ([15])	28.5.2029 ([15])“

c) In Tabelle 1 wird die folgende Zeile angefügt:

„E+	Zeile ‚Allgemeine Anforderungen‘ der Tabelle 1 oder 2	Zeile ‚Allgemeine Anforderungen‘ der Tabelle 1	Zeile ‚Allgemeine Anforderungen‘ der Tabelle 2	Allgemein ([13])	Allgemein ([14])	Ja	10 %	Ja	—	1.7.2027 ([16])	28.5.2029“

d) In Tabelle 1 wird die folgende Erläuterung angefügt:

„([16]) Für Fahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2161 fallen.“

(2) Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 wird wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 10.1.7.1 wird folgende Nummer eingefügt:

„10.1.7.1a. Kilometerstand bei Ende der Prüfung [km]“

b) Nach Nummer 10.1.7.7 wird folgende Nummer eingefügt:

„10.1.7.8. Tatsächliche Masse des Fahrzeugs für die Nachweisprüfung mit transportablen Emissionsmesseinrichtungen (PEMS) mit Nutzlast (kg)“

c) Nach Nummer 10.1.8.17 werden folgende Nummern eingefügt:

„10.1.8a. *Momentan gemessene OBFCM-Daten (falls zutreffend)*

10.1.8a.1. Kraftstoffverbrauch insgesamt (Lebensdauer) (in Kilogramm)

10.1.8a.2. Zurückgelegte Strecke insgesamt (Lebensdauer) (in Kilometer)

10.1.8a.3. Kraftstoffdurchsatz des Motors (g/s)

10.1.8a.4. Kraftstoffdurchsatz des Fahrzeugs (g/s)

10.1.8a.5. Gesamtfahrzeugmasse (kg)“

d) Nach Nummer 10.1.10.12a werden folgende Nummern eingefügt:

„10.1.10a. *OBFCM-Werte (falls zutreffend)*

10.1.10a.1. Kraftstoffverbrauch insgesamt (Lebensdauer) (in Kilogramm) bei Beginn der Prüfung

10.1.10a.2. Kraftstoffverbrauch insgesamt (Lebensdauer) (in Kilogramm) bei Ende der Prüfung

10.1.10a.3. Zurückgelegte Strecke insgesamt (Lebensdauer) (in Kilometer) bei Beginn der Prüfung

10.1.10a.4. Zurückgelegte Strecke insgesamt (Lebensdauer) (in Kilometer) bei Ende der Prüfung

10.1.10a.5. Kumulierter Kraftstoffdurchsatz des Motors (g)

10.1.10a.6. Kumulierter Kraftstoffdurchsatz des Fahrzeugs (g)

10.1.10a.7. Durchschnitt der Gesamtmasse des Fahrzeugs“.

e) In Anlage 1 werden in Tabelle 1 unter Nummer 2.2 vor den Anmerkungen zur Tabelle folgende Zeilen hinzugefügt:

„Kraftstoffverbrauch insgesamt (Lebensdauer) ([5])	kg	OBFCM-Einrichtung oder ECU
Zurückgelegte Strecke insgesamt (Lebensdauer) ([5])	km	OBFCM-Einrichtung oder ECU
Kraftstoffdurchsatz des Motors ([5])	g/s	OBFCM-Einrichtung oder ECU
Kraftstoffdurchsatz des Fahrzeugs ([5])	g/s	OBFCM-Einrichtung oder ECU
Gesamtfahrzeugmasse ([5])	kg	OBFCM-Einrichtung oder ECU“

f) In Anlage 1 wird in Tabelle 1 unter Nummer 2.2 folgende Anmerkung zur Tabelle hinzugefügt:

„([5]) Gegebenenfalls für Fahrzeuge, die mit einem Motor mit einer On-Board-Überwachungseinrichtung für den Kraftstoff- und/oder Stromverbrauch gemäß den Anforderungen des Artikels 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2161 ausgerüstet sind.“

g) In Anlage 1 Nummer 2.2 wird der folgende Absatz angefügt:

„Die ursprünglichen Rohdaten aus der OBFCM-Einrichtung oder dem ECU werden der Genehmigungsbehörde und auf Anfrage der Kommission zur Verfügung gestellt.“

h) In Anlage 1 Nummer 2.4 wird die folgende Nummer angefügt:

„2.4.8. *OBFCM-Einrichtung*

„Ist ein Motor der Motorenfamilie entsprechend den Anforderungen gemäß Artikel 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2161 in einem Fahrzeug eingebaut, das mit On-Board-Einrichtungen ausgerüstet ist, die die Überwachung und Aufzeichnung des Kraftstoff- und/oder Stromverbrauchs sowie der Kilometerleistung von Kraftfahrzeugen ermöglichen, so ist der Prüfmotor mit dieser On-Board-Einrichtung auszurüsten.“

i) In Anlage 1 Nummer 2.6.1 wird der folgende Absatz angefügt:

„Gegebenenfalls beginnt die Aufzeichnung der von der OBFCM-Einrichtung ermittelten Parameter gemäß Tabelle 1 mit dem Prüfbeginn.“

j) In Anlage 1 Nummer 2.6.2 wird der folgende Absatz angefügt:

„Gegebenenfalls wird die Aufzeichnung der von der OBFCM-Einrichtung ermittelten Parameter gemäß Tabelle 1 während des normalen Fahrbetriebs des Motors fortgesetzt."

k) In Anlage 1 Nummer 2.6.3 wird der folgende Absatz angefügt:

„Gegebenenfalls endet die Aufzeichnung der von der OBFCM-Einrichtung ermittelten Parameter gemäß Tabelle 1 mit dem Prüfungsende. Der Kilometerstand ist am Ende der Prüfung aufzuzeichnen."

(3) In Anhang VI der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 wird in Anlage 1 Nummer 5.1 der folgende Buchstabe k angefügt:

„k) Informationen über momentan gemessene OBFCM-Werte gemäß Anhang II Nummern 10.1.8a.1 bis 10.1.8a.5 und durchschnittliche und integrierte OBFCM-Werte gemäß Anhang II Nummern 10.1.10a.1. bis 10.1.10a.7."