

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2018/2042 DER KOMMISSION**vom 18. Dezember 2018****zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1152 zur Präzisierung der WLTP-Prüfbedingungen und zur Überwachung der Typpenehmigungsdaten****(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 CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 13 Absatz 6 Unterabsatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Um der Differenz zwischen den CO₂-Emissionen, die einerseits im Rahmen des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) und andererseits im neuen weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure, WLTP) ermittelt werden, Rechnung zu tragen, wurde mit der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1152 der Kommission⁽²⁾ im Hinblick auf leichte Nutzfahrzeuge eine Methode zur Korrelation der CO₂-Emissionswerte eingeführt.
- (2) Mit der Korrelationsmethode sollen Ergebnisse erzielt werden, die gewährleisten, dass die in der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 festgelegten Reduktionsanforderungen sowohl unter den alten als auch den neuen Prüfverfahren vergleichbar streng sind. Die Genehmigungsbehörden und technischen Dienste sollten daher gemeinsam mit den Herstellern zu gewährleisten trachten, dass die WLTP- und NEFZ-Prüfungen, die für die Zwecke dieser Verordnung durchgeführt werden, unter Prüfbedingungen durchgeführt werden, die vergleichbar sind und mit den Zielen dieser Verordnung im Einklang stehen.
- (3) Zu diesem Zweck ist es erforderlich, bestimmte Aspekte der WLTP-Prüfbedingungen zu präzisieren, die für die Korrelationen gelten, welche zur Gewinnung von WLTP- und NEFZ-Überwachungsdaten für CO₂-Emissionen für Fahrzeuge, die im Jahr 2020 neu zugelassen werden, durchgeführt werden. Diese Präzisierungen sollten unbeschadet des Verfahrens und der Anforderungen gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission⁽³⁾, und ohne die Gültigkeit von auf dieser Grundlage erteilter Typpenehmigungen zu beeinträchtigen, erfolgen.
- (4) Ferner ist es notwendig, die Differenz zwischen den von den Herstellern für die Zwecke der WLTP-Typpenehmigung angegebenen CO₂-Emissionswerten im Jahr 2020 und den gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 gemessenen Werten zu ermitteln. Die Hersteller sollten daher verpflichtet werden, die WLTP-CO₂-Werte für alle im Kalenderjahr 2020 zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge anhand der Messwerte für das Fahrzeug H und L als Eingabe für die Interpolationsmethode zu berechnen und der Kommission zu melden.
- (5) Für eine begrenzte Anzahl von Interpolationsfamilien werden im Jahr 2020 nur Werte für das Fahrzeug H zur Verfügung stehen. Die Zahl dieser Familien sollte genau überwacht werden, und die Kommission sollte in Erwägung ziehen, diese Familien von der Berechnung der Referenzdaten für 2020 auszunehmen, falls sich die Zahl dieser Familien im Vergleich zur Situation im Jahr 2018 erheblich erhöhen sollte.
- (6) Die Transparenz bei den Emissionsprüfungen sollte verbessert werden, daher sollten der Kommission Daten über die WLTP-Prüfungen sowie über die Ergebnisse der Korrelation zur Verfügung gestellt werden. Dies wird es der Kommission ermöglichen, Probleme und mögliche Unstimmigkeiten bei der Umsetzung der Verfahren rasch zu ermitteln und anzugehen. Aus diesem Grund sollte die Eingabedatenmatrix für jede durchgeführte WLTP-Prüfung ausgefüllt und der Kommission vollständig als Teil des Datenaustauschs mithilfe des Korrelationsinstruments übermittelt werden. Um die Vertraulichkeit zu wahren, sollte die Datei mit den Eingabedaten im Hinblick auf die Übermittlung verschlüsselt werden.
- (7) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für Klimaänderung —

⁽¹⁾ ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1.

⁽²⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2017/1152 der Kommission vom 2. Juni 2017 zur Festlegung eines Verfahrens für die Ermittlung der Korrelationsparameter, die erforderlich sind, um der Änderung des Regelprüfverfahrens in Bezug auf leichte Nutzfahrzeuge Rechnung zu tragen, und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 293/2012 (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 644).

⁽³⁾ 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 Typpenehmigung 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).

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Durchführungsverordnung (EU) 2017/1152 wird wie folgt geändert:

1. Folgender Artikel 6a wird eingefügt:

„Artikel 6a

Meldung von WLTP-Messergebnissen

(1) Die Hersteller berechnen den kombinierten CO₂-Wert für jedes neue im Jahr 2020 zugelassene leichte Nutzfahrzeug gemäß der Formel in Anhang XXI Unteranhang 7 Nummer 3.2.3.2.4 Unterabsatz 2 der Verordnung (EU) 2017/1151, wobei M_{CO_2-H} und M_{CO_2-L} für die betreffende Interpolationsfamilie durch die Werte $M_{CO_2,C.5}$ der Einträge 2.5.1.1.3 (Fahrzeug H) und 2.5.1.2.3 (Fahrzeug L) des EG-Typgenehmigungsbogens gemäß dem Muster in Anhang I Anlage 4 der Verordnung (EU) 2017/1151 ersetzt werden.

Werden die kombinierten CO₂-Emissionen des Einzelfahrzeugs nur durch Bezugnahme auf das Fahrzeug H ermittelt, so müssen die Hersteller den Wert $M_{CO_2,C.5}$ aus dem Eintrag 2.5.1.1.3 (Fahrzeug H) des EG-Typgenehmigungsbogens zur Verfügung stellen.

Der Hersteller legt der Kommission diese CO₂-Emissionswerte zusammen mit den für die Berechnung verwendeten $M_{CO_2,C.5}$ -Werten spätestens drei Monate nach Eingang der vorläufigen Daten für 2020 bei der Kommission vor, indem er diese Daten auf das Konto des Herstellers im Geschäftsdatenspeicher („Business Data Repository“) der Europäischen Umweltagentur hochlädt.

(2) Werden die unter Nummer 1 genannten Daten nicht innerhalb der angegebenen Frist übermittelt, so nimmt die Kommission den Wert unter Nummer 2.5.1.2.3 des EG-Typgenehmigungsbogens und betrachtet ihn als den für die kombinierten CO₂-Emissionen geltenden Wert für die Zwecke der Nummer 1 für alle neu zugelassenen Fahrzeuge der Interpolationsfamilie, für die der Typgenehmigungsbogen ausgestellt wurde, sowie gegebenenfalls — wenn nur Messungen des Fahrzeugs H zur Verfügung stehen — den für diese Familien angegebenen Wert.“

2. Anhang I wird wie folgt geändert:

a) Die folgenden Nummern 2.2.a und 2.2b werden eingefügt:

„2.2a. WLTP-Prüfbedingungen

Damit die WLTP-Prüfung als relevant im Sinne von Anhang I Nummer 2.2 dieser Verordnung betrachtet werden kann, und zum Zwecke der Bestimmung der Eingabedaten gemäß Nummer 2.4 gelten die in Anhang XXI der Verordnung (EU) 2017/1151 festgelegten Prüfbedingungen mit folgenden Präzisierungen:

- a) Die Berichtigung der WLTP-Prüfergebnisse für die CO₂-Emissionsmasse gemäß Anhang XXI Unteranhang 6 Anlage 2 der Verordnung (EU) 2017/1151 gilt ungeachtet der Bestimmungen von Nummer 3.4.4 Buchstabe a der genannten Anlage für alle diese Prüfergebnisse.
- b) Ist das Prüffahrzeug mit Technologien ausgestattet, die seine CO₂-Leistung beeinflussen, einschließlich jener (aber nicht auf diese beschränkt) die in den Einträgen 42 bis 50 der in Nummer 2.4 genannten Eingabedatenmatrix aufgeführt sind und die während der Prüfung in Betrieb sein sollen, so müssen diese Technologien unbeschadet der Anforderungen der Verordnung (EU) 2017/1151 während der Prüfung des Fahrzeugs aktiv sein, unabhängig von dem angewandten Prüfverfahren, d. h. dem NEFZ oder dem WLTP.
- c) Ist das Prüffahrzeug mit einem automatischem Getriebe ausgestattet, so ist unabhängig vom angewandten Prüfverfahren die gleiche vom Fahrer wählbare Betriebsart zu verwenden. Werden die günstigsten und die ungünstigsten Betriebsarten für die WLTP-Prüfung gemäß Anhang XXI Unteranhang 8 Anlage 6 Nummer 1.2 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2017/1151 angewendet, so ist der ungünstigste Fall als Eingabe für das Korrelationsinstrument und für physische NEFZ-Prüfungen zu verwenden.

- d) Ist das Prüffahrzeug mit einem manuellen Getriebe ausgerüstet, muss $n_{\min, \text{drive set}}$ entsprechend der Formel in Anhang XXI Unteranhang 2 Nummer 2 Buchstabe k (3) der Verordnung (EU) 2017/1151 bestimmt werden.

Der Hersteller kann die Schaltpunkte mit Genehmigung der Genehmigungsbehörde oder gegebenenfalls des technischen Dienstes anders berechnen, sofern dies angesichts des Fahrverhaltens des Fahrzeugs gerechtfertigt ist und die gemäß Anhang XXI Unteranhang 2 Nummer 3.4 der Verordnung (EU) 2017/1151 angewandte zusätzliche Sicherheitsspanne 20 % nicht überschreitet.

Die Bedingungen gemäß den Buchstaben a bis d gelten für die Zwecke der mit dieser Verordnung durchgeführten Korrelation und berühren nicht die Bestimmungen der Verordnung (EU) 2017/1151 und die Typgenehmigungen, die gemäß der genannten Verordnung erteilt wurden.

2.2b. Anwendbarkeit der WLTP-Prüfbedingungen

Die Präzisierungen gemäß der Nummer 2.2a Buchstabe a bis d gelten wie folgt:

- a) bei neuen Fahrzeugtypen ab dem Inkrafttreten dieser Verordnung;
- b) bei bestehenden Fahrzeugtypen müssen die Hersteller der Genehmigungsbehörde hinsichtlich der Fahrzeugtypen, die im Jahr 2020 in Verkehr gebracht wurden, Nachweise vorlegen, auf deren Grundlage die Genehmigungsbehörde bestätigen muss, ob die Prüfbedingungen gemäß Nummer 2.2a Buchstaben a bis d in den WLTP-Genehmigungsprüfungen erfüllt wurden.

In der Bestätigung sind die Kennung der Interpolationsfamilie und die Bestätigung in Bezug auf jede der in den Buchstaben a bis d genannten Prüfbedingungen anzugeben. Die Genehmigungsbehörde stellt dem Hersteller die Bestätigung aus und stellt sicher, dass die Bestätigung aufgezeichnet wird und auf Verlangen der Kommission unverzüglich zur Verfügung gestellt werden kann.

Kann die Genehmigungsbehörde die Einhaltung einer oder mehrerer Prüfbedingungen nicht bestätigen, stellt der Hersteller sicher, dass eine neue WLTP-Prüfung oder gegebenenfalls Prüfreihe gemäß Anhang XXI Unteranhang 6 der Verordnung (EU) 2017/1151 unter der Aufsicht einer Genehmigungsbehörde oder gegebenenfalls eines technischen Dienstes unter Anwendung der in Nummer 2.2a Buchstaben a bis d genannten Prüfbedingungen für die betreffende Interpolationsfamilie, einschließlich einer neuen Korrelation im Einklang mit dieser Verordnung, durchgeführt werden.

Der Hersteller kann, falls nur die unter Nummer 2.2a Buchstabe a genannte Bedingung nicht erfüllt ist, diesen Wert in der Eingabematrix berichtigen, ohne dass eine neue WLTP-Prüfung erforderlich wird.

Die Genehmigungsbehörde oder gegebenenfalls der benannte technische Dienst vermerkt die Ergebnisse der erneuten Prüfung oder Berichtigung und die Korrelation im Einklang mit Anhang I Absatz 5, und die vollständige Korrelationsdatei auf der Grundlage der Eingabedaten aus der Neuprüfung wird der Kommission gemäß Nummer 3.1.1.2 spätestens am 30. April 2021 übermittelt.“

- b) Nummer 2.4 wird wie folgt geändert:

- i) In Absatz 1 wird folgender Satz hinzugefügt:

„Die Eingabedatenmatrix ist für jede durchgeführte WLTP-Prüfung auszufüllen.“

- ii) Tabelle 1 wird wie folgt geändert:

— In Eintrag 56 erhält die Spalte „Anmerkungen“ folgende Fassung:

„Datenreihe: OBD- und Rollenprüfstandsdaten, 1 Hz für OBD-Systeme und 10 Hz für den Rollenprüfstand, Auflösung von 0,1 km/h.“

— In Eintrag 57 erhält die Spalte „Anmerkungen“ folgende Fassung:

„Datenreihe: 1 Hz. Theoretisch berechneter Gangwechsel für Fahrzeug H und L (falls zutreffend).“

— In Eintrag 61 erhält die Spalte „Anmerkungen“ folgende Fassung:

„Datenreihe: 1 Hz, (Abtastfrequenz des Instruments 20 Hz), Auflösung von 0,1 A, externe Messvorrichtung mit Rollenprüfstand synchronisiert.“

— Eintrag 67 erhält folgende Fassung:

„67	K_i Regenerativer Faktor multiplikativ/additiv für Fahrzeug H und L	—	Anhang XXI Unteranhang 6 Anlage 1 der Verordnung (EU) 2017/1151	Bei Fahrzeugen ohne System mit periodischer Regenerierung ist dieser Wert gleich 1.“
-----	---	---	---	--

— Die folgenden neuen Einträge werden angefügt:

„69	Kraftstoffheizwert	kWh/l	Anhang XXI Unteranhang 6 Anlage 2 der Verordnung (EU) 2017/1151	Wert gemäß der Tabelle A6.Anl. 2/1 der Verordnung (EU) 2017/1151
70	Kraftstoffverbrauch WLTP-Prüfung für das Fahrzeug H und das Fahrzeug L	l/100km	Anhang XXI Unteranhang 7 Nummer 6 der Verordnung (EU) 2017/1151	Nicht ausgeglichener Kraftstoffverbrauch bei der Prüfung Typ 1
71	Nennspannung des REESS	V	Gemäß DIN EN 60050-482	Für Niederspannungsbatterien gemäß Anhang XXI Unteranhang 6 Anlage 2 der Verordnung (EU) 2017/1151
72	ATCT-Familienkorrekturfaktor	—	Anhang XXI Unteranhang 6a der Verordnung (EU) 2017/1151	ATCT-Familienkorrekturfaktor (14 °C-Korrektur)
73	Geschwindigkeits- und Entfernungskorrektur der WLTP-Prüfung	—	Verordnung (EU) 2017/1151	Korrektur durchgeführt? 0 = nein 1 = ja
74	RCB-Korrektur der WLTP-Prüfung	—	Anhang XXI Unteranhang 6 Anlage 2 der Verordnung (EU) 2017/1151	Korrektur durchgeführt? 0 = nein 1 = ja
75	Anzahl der WLTP-Prüfungen	1, 2 oder 3		Angaben, ob die Prüfdaten aus der ersten, zweiten oder dritten WLTP-Prüfung stammen.
76	Angegebener WLTP-Wert für das Fahrzeug H und L	g/km	Angabe des Herstellers	Angegebener WLTP-Wert für das Fahrzeug H und L. Der Wert muss alle Korrekturen beinhalten (ggf.)
77	Gemessener WLTP-CO ₂ -Wert, für das Fahrzeug H und/oder L korrigiert	g/km	MCO _{2,C5} -Werte aus Anhang I Anlage 4 der Verordnung (EU) 2017/1151	Kombinierte gemessene CO ₂ -Emissionen für das Fahrzeug H und L nach allen anwendbaren Korrekturen. Im Falle von 2 oder 3 WLTP-Prüfungen sind alle gemessenen Ergebnisse anzugeben.
78	Erneute WLTP-Prüfung	—	Anhang I Nummer 2.2b Buchstabe b	Angaben, welche Prüfbedingungen gemäß Anhang I Nummer 2.2a Buchstaben a bis d erneut geprüft wurden.“

c) Nummer 3.1.1.1 wird wie folgt geändert:

- i) Buchstabe a wird gestrichen;
- ii) Buchstabe c Ziffer iii erhält folgende Fassung:
„iii) Eingabedaten gemäß Nummer 2.4;“
- iii) Folgender Unterabsatz wird angefügt:

„Die in Buchstabe c genannte Zusammenfassung ist zur Wahrung der Vertraulichkeit zu verschlüsseln.“

d) Nummer 3.1.1.2. erhält folgende Fassung:

„3.1.1.2. Vollständige Korrelationsdatei

Sobald der Originalausgabebericht des Korrelationsinstruments gemäß Nummer 3.1.1.1 erstellt wurde, lädt die Typgenehmigungsbehörde oder gegebenenfalls der benannte technische Dienst die zusammenfassende Datei nach Nummer 3.1.1.1 Buchstabe c auf einen Kommissionsserver hoch, vom dem aus eine Antwort zusammen mit einer zufällig generierten ganzen Zahl zwischen 0 und 99 an den Absender (und als Kopie an die zuständigen Kommissionsdienststellen) gesandt wird; diese Antwort enthält auch einen Hashcode der zusammenfassenden Datei, der die generierte Zahl eindeutig mit dem Originalausgabebericht verknüpft, und eine digitale Unterschrift des Kommissionsservers.

Eine vollständige Korrelationsdatei, die den Originalausgabebericht des Korrelationsinstruments gemäß Nummer 3.1.1.1 und die Antwort des Kommissionsservers enthalten muss, ist von der Typgenehmigungsbehörde oder gegebenenfalls dem benannten technischen Dienst zu erstellen. Die Datei wird von der Typgenehmigungsbehörde als Prüfbericht im Einklang mit Anhang VIII der Richtlinie 2007/46/EG gepflegt.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 1 Nummer 2 Buchstaben c und d gelten ab dem 1. Februar 2019.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 18. Dezember 2018

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER
