

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2020/1102 DER KOMMISSION**vom 24. Juli 2020****über die Genehmigung der in effizienten 48-Volt-Motorgeneratoren mit 48V/12V-Gleichspannungswandler für Personenkraftwagen mit konventionellem Verbrennungsmotor und bestimmte Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Hybridelektroantrieb verwendeten Technologie als innovative Technologie gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates mit Bezugnahme auf den neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ)****(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. 510/2011 ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 11 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Hersteller Audi AG, Bayerische Motoren Werke AG, Daimler AG, FCA Italy S.p.A, Ford-Werke GmbH, Honda Motor Europe Ltd, Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH, Jaguar Land Rover LTD, Renault, Volkswagen AG und Volkswagen Nutzfahrzeuge sowie die Zulieferer Valeo Electrical systems und Mitsubishi Electric Corporation reichten am 24. Oktober 2019 einen gemeinsamen Antrag (im Folgenden der „erste Antrag“) ein, um die Technologie, die in effizienten 48-Volt-Motorgeneratoren mit 48V/12V-Gleichspannungswandler für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit konventionellem Verbrennungsmotorantrieb (Ottokraftstoff oder Dieselmotorkraftstoff) und bestimmte nicht extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (NOVC-HEV) dieser Klassen verwendet wird, als innovative Technologie genehmigen zu lassen.
- (2) Am 8. November 2019 stellte der Zulieferer Valeo Electrical systems einen Antrag („zweiter Antrag“) auf Genehmigung derselben Technologie, d. h. der in effizienten 48-Volt-Motorgeneratoren mit 48V/12V-Gleichspannungswandler verwendeten Technologie für den Einsatz in Fahrzeugen derselben Klassen und Antriebsarten.
- (3) Beide Anträge wurden gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) 2019/631, den Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 725/2011 ⁽²⁾ und (EU) Nr. 427/2014 ⁽³⁾ der Kommission sowie dem technischen Leitfaden für die Vorbereitung von Anträgen auf Genehmigung innovativer Technologien gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ und der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵⁾ (Fassung von Juli 2018) ⁽⁶⁾, bewertet. Den Anträgen war gemäß Artikel 11 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2019/631 ein Prüfbericht einer unabhängigen und zertifizierten Stelle beigelegt.
- (4) Beide Anträge beziehen sich auf CO₂-Emissionseinsparungen, die möglicherweise nicht durch Messungen im Rahmen des neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) gemäß der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission ⁽⁷⁾ nachgewiesen werden können.

⁽¹⁾ ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13.

⁽²⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission vom 25. Juli 2011 zur Einführung eines Verfahrens zur Genehmigung und Zertifizierung innovativer Technologien zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen nach der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 194 vom 26.7.2011, S. 19).

⁽³⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 427/2014 der Kommission vom 25. April 2014 zur Einführung eines Verfahrens zur Genehmigung und Zertifizierung innovativer Technologien zur Verringerung der CO₂-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen nach der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 125 vom 26.4.2014, S. 57).

⁽⁴⁾ Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1).

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ <https://circabc.europa.eu/w/browse/f3927eae-29f8-4950-b3b3-d2e700598b52>

⁽⁷⁾ 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).

- (5) Da sich beide Anträge auf dieselbe innovative Technologie beziehen und für deren Verwendung in den betreffenden Fahrzeugen dieselben Bedingungen gelten sollten, sollten beide Anträge in einem einzigen Beschluss behandelt werden.
- (6) Ein 48-Volt-Motorgenerator kann entweder als Elektromotor zur Umwandlung elektrischer Energie in mechanische Energie oder als Standardgenerator zur Umwandlung mechanischer Energie in elektrische Energie betrieben werden. Der 48V/12V-Gleichspannungswandler ermöglicht die Bereitstellung von elektrischer Energie durch den 48-Volt-Motorgenerator mit der für die Versorgung des 12-Volt-Bordnetzes des Fahrzeugs und/oder das Laden der 12-Volt-Batterie erforderlichen Spannung.
- (7) Die Kommission hat mit ihren Durchführungsbeschlüssen (EU) 2019/313 ⁽⁸⁾ und (EU) 2019/314 ⁽⁹⁾ bereits den hocheffizienten 48-Volt-Motorgenerator mit 48V/12V-Gleichspannungswandler der SEG Automotive Germany GmbH als innovative Technologie zur Verwendung in Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen mit konventionellem Verbrennungsmotor sowie in bestimmten NOVC-HEV dieser Klassen genehmigt.
- (8) Anhand der Erfahrung, die im Rahmen der Bewertung der von der SEG Automotive Germany GmbH eingereichten Anträge gewonnen wurde, sowie der mit den vorliegenden Anträgen vorgelegten Informationen wurde zufriedenstellend und schlüssig belegt, dass ein effizienter 48-Volt-Motorgenerator mit 48V/12V-Gleichspannungswandler die in Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/631 genannten Kriterien und die in Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 725/2011 und (EU) Nr. 427/2014 genannten Auswahlkriterien erfüllt.
- (9) Die innovative Technologie sollte in Personenkraftwagen oder leichten Nutzfahrzeugen mit konventionellem Verbrennungsmotor oder nur in solchen NOVC-HEV dieser Klassen verwendet werden, für die gemäß Anhang 8 der Regelung Nr. 101 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa ⁽¹⁰⁾ unkorrigierte Messwerte für den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen verwendet werden können.
- (10) In beiden Anträgen wird eine Prüfmethode vorgeschlagen, die auf der „getrennten Methode“ gemäß Nummer 3 des jeweiligen Anhangs der Durchführungsbeschlüsse (EU) 2019/313 und (EU) 2019/314 beruht.
- (11) Die im ersten Antrag vorgeschlagene Methode weicht von der in den genannten Beschlüssen dargelegten „getrennten Methode“ in Bezug auf den für die Messung des Wirkungsgrads des 48-Volt-Motorgenerators zu verwendenden Spannungswert ab, der auf 48 Volt anstatt 52 Volt eingestellt werden soll. Darüber hinaus wird in beiden Anträgen vorgeschlagen, die Ausgangsstromstärke für die Messung des Wirkungsgrads des 48V/12V-Gleichspannungswandlers so zu verändern, dass sie als die Hälfte der nominalen Leistungsabgabe des Gleichspannungswandlers geteilt durch 14,3 Volt — anstatt der nominalen Leistungsabgabe des Gleichspannungswandlers geteilt durch 14,3 Volt — zu definieren ist. Auch wird in beiden Anträgen ein Einfahrverfahren für den 48-Volt-Motorgenerator vorgeschlagen.
- (12) In Bezug auf die vorgeschlagenen Änderungen der „getrennten Methode“ gemäß den Durchführungsbeschlüssen (EU) 2019/313 und (EU) 2019/314, was den Spannungswert bei der Messung des Wirkungsgrads des 48-Volt-Motorgenerators und die Ausgangsstromstärke bei der Messung des Wirkungsgrads des 48V/12V-Gleichspannungswandlers anbelangt, wird festgestellt, dass diese Änderungen zu weniger konservativen Ergebnissen bei den CO₂-Einsparungen führen können. Die Antragsteller machten geltend, dass die Änderungen gerechtfertigt seien, da sie die realen Fahrbedingungen besser widerspiegeln. Die diesbezüglich vorgelegten Nachweise können jedoch

⁽⁸⁾ Durchführungsbeschluss (EU) 2019/313 der Kommission vom 21. Februar 2019 zur Genehmigung der im hocheffizienten 48-Volt-Motorgenerator (BRM) mit 48V/12V-Gleichspannungswandler der SEG Automotive Germany GmbH für leichte Nutzfahrzeuge mit konventionellem Verbrennungsmotorantrieb und bestimmte leichte Nutzfahrzeuge mit Hybridantrieb verwendeten Technologie als innovative Technologie zur Verringerung der CO₂-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 51 vom 22.2.2019, S. 31).

⁽⁹⁾ Durchführungsbeschluss (EU) 2019/314 der Kommission vom 21. Februar 2019 zur Genehmigung der im hocheffizienten 48-Volt-Motorgenerator (BRM) mit 48V/12V-Gleichspannungswandler der SEG Automotive Germany GmbH für Personenkraftwagen mit konventionellem Verbrennungsmotorantrieb und bestimmte Personenkraftwagen mit Hybridantrieb verwendeten Technologie als innovative Technologie zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 51 vom 22.2.2019, S. 42).

⁽¹⁰⁾ Regelung Nr. 101 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) — Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Personenkraftwagen, die nur mit einem Verbrennungsmotor oder mit Hybrid-Elektro-Antrieb betrieben werden, hinsichtlich der Messung der Kohlendioxidemission und des Kraftstoffverbrauchs und/oder der Messung des Stromverbrauchs und der elektrischen Reichweite sowie der nur mit Elektroantrieb betriebenen Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ hinsichtlich der Messung des Stromverbrauchs und der elektrischen Reichweite (ABl. L 138 vom 26.5.2012, S. 1).

nicht als ausreichend angesehen werden, insbesondere wegen des nur geringen Umfangs an Untersuchungen zur Stützung des Antrags und des Mangels an Belegen, die die veränderte Ausgangsstromstärke bei der Messung des Wirkungsgrads des 48V/12V-Gleichspannungswandlers rechtfertigen würden. Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung der mit den Anträgen vorgelegten Informationen wird es als zweckmäßig erachtet, diese Aspekte der in Nummer 3 des jeweiligen Anhangs der Durchführungsbeschlüsse (EU) 2019/313 und (EU) 2019/314 beschriebenen „getrennten Methode“ nicht zu verändern.

- (13) In Bezug auf die vorgeschlagene Aufnahme eines Einfahrverfahrens für den Motorgenerator in die Prüfmethode wird in keinem der Anträge hinreichend genau dargelegt, wie dieses Einfahren durchzuführen ist und wie die Auswirkungen des Einfahrens zu berücksichtigen sind. Da der Wirkungsgrad des effizienten 48-Volt-Motorgenerators mit 48V/12V-Gleichspannungswandler anhand des Durchschnitts der Messergebnisse ermittelt wird, können etwaige positive oder negative Auswirkungen des Einfahrens bei der endgültigen Bestimmung des Wirkungsgrads angemessen berücksichtigt werden, erforderlichenfalls indem mehr Messungen durchgeführt werden. Vor diesem Hintergrund ist es nicht angemessen, die Prüfmethode um ein zusätzliches spezielles Einfahrverfahren, wie es in den Anträgen vorgeschlagen wird, zu ergänzen.
- (14) Vor diesem Hintergrund wird es als zweckmäßig angesehen, die „getrennte Methode“ gemäß Nummer 3 des jeweiligen Anhangs der Durchführungsbeschlüsse (EU) 2019/313 und (EU) 2019/314 auch auf den vorliegenden Beschluss anzuwenden.
- (15) Die Hersteller sollten die Möglichkeit haben, bei einer Typgenehmigungsbehörde die Zertifizierung von CO₂-Einsparungen durch den Einsatz innovativer Technologie, die die in diesem Beschluss festgelegten Bedingungen erfüllt, zu beantragen. Zu diesem Zweck sollten die Hersteller sicherstellen, dass dem Zertifizierungsantrag ein Prüfbericht einer unabhängigen und zertifizierten Stelle beigefügt ist, in dem bestätigt wird, dass die innovative Technologie den in diesem Beschluss festgelegten Bedingungen entspricht und dass die Einsparungen nach der in diesem Beschluss dargelegten Prüfmethode ermittelt wurden.
- (16) Um den breiteren Einsatz der innovativen Technologie in neuen Fahrzeugen zu erleichtern, sollte ein Hersteller außerdem die Möglichkeit haben, die durch verschiedene effiziente 48-Volt-Motorgeneratoren mit 48V/12V-Gleichspannungswandlern erzielten CO₂-Einsparungen in einem einzigen Antrag zertifizieren zu lassen. Es empfiehlt sich jedoch sicherzustellen, dass bei Anwendung dieser Möglichkeit automatisch Anreize dafür gegeben werden, dass nur die Ökoinnovationen mit dem größten CO₂-Einsparungen zum Einsatz kommen.
- (17) Es obliegt der Typgenehmigungsbehörde, gründlich zu überprüfen, ob die Bedingungen für die Zertifizierung der CO₂-Einsparungen durch den Einsatz einer innovativen Technologie gemäß diesem Beschluss erfüllt sind. Wird die Zertifizierung erteilt, sollte die zuständige Typgenehmigungsbehörde sicherstellen, dass alle für die Zertifizierung berücksichtigten Elemente in einem Prüfbericht festgehalten und zusammen mit dem Prüfbericht der unabhängigen Stelle aufbewahrt werden und dass diese Informationen der Kommission auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.
- (18) Für den Zweck der Bestimmung des allgemeinen Ökoinnovationscodes, der in den betreffenden Typgenehmigungsunterlagen gemäß den Anhängen I, VIII und IX der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ zu verwenden ist, muss der innovativen Technologie ein individueller Code zugewiesen werden.
- (19) Ab 2021 muss die Einhaltung der Zielvorgaben für die spezifischen CO₂-Emissionen gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 durch die Hersteller auf der Grundlage der CO₂-Emissionen festgestellt werden, die nach dem in der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission ⁽²⁾ festgelegten weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (WLTP) ermittelt werden. CO₂-Einsparungen durch die unter Bezugnahme auf diesen Beschluss zertifizierte innovative Technologie können daher nur für das Kalenderjahr 2020 bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen der Hersteller berücksichtigt werden —

⁽¹⁾ Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

⁽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 sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1).

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Innovative Technologie

Die in effizienten 48-Volt-Motorgeneratoren mit 48V/12V-Gleichspannungswandlern verwendete Technologie wird als innovative Technologie im Sinne von Artikel 11 der Verordnung (EU) 2019/631 genehmigt, wobei berücksichtigt wird, dass die damit erzielten CO₂-Einsparungen nur zum Teil von dem Standardprüfverfahren gemäß der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 erfasst werden, und sofern die Technologie folgende Bedingungen erfüllt:

- a) Die innovative Technologie wird in Personenkraftwagen (M₁) oder leichte Nutzfahrzeuge (N₁) mit Verbrennungsmotor, die mit Ottokraftstoff oder Diesekraftstoff betrieben werden (Fahrzeuge mit konventionellem Verbrennungsmotor der Klassen M₁ und N₁), oder in nicht extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge der Klassen M₁ oder N₁, für die gemäß Anhang 8 der Regelung Nr. 101 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa unkorrigierte Messwerte für den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen verwendet werden können, eingebaut.
- b) Ihr Wirkungsgrad, der das Produkt des Wirkungsgrads des 48-Volt-Motorgenerators und des Wirkungsgrads des 48V/12V-Gleichspannungswandlers ist und gemäß Nummer 3.3 des Anhangs des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/313 oder Nummer 3.3 des Anhangs des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/314 ermittelt wird, beträgt mindestens
 - i) 73,8 % bei mit Ottokraftstoff betriebenen Fahrzeugen ohne Turbolader;
 - ii) 73,4 % bei mit Ottokraftstoff betriebenen Fahrzeugen mit Turbolader;
 - iii) 74,2 % bei mit Diesekraftstoff betriebenen Fahrzeugen.

Artikel 2

Antrag auf Zertifizierung von CO₂-Einsparungen

- (1) Ein Hersteller kann bei einer Typgenehmigungsbehörde unter Bezugnahme auf diesen Beschluss die Zertifizierung der CO₂-Einsparungen beantragen, die durch den Einsatz der gemäß Artikel 1 genehmigten Technologie (im Folgenden die „innovative Technologie“) erzielt werden.
- (2) Der Hersteller stellt sicher, dass dem Zertifizierungsantrag ein Prüfbericht einer unabhängigen und zertifizierten Stelle beigelegt ist, in dem bestätigt wird, dass die Technologie die Bedingungen in Artikel 1 Buchstaben a und b erfüllt.
- (3) Werden Einsparungen gemäß Artikel 3 zertifiziert, so stellt der Hersteller sicher, dass die zertifizierten CO₂-Einsparungen und der in Artikel 4 Absatz 1 genannte Ökoinnovationscode in die Übereinstimmungsbescheinigung der betreffenden Fahrzeuge eingetragen werden.

Artikel 3

Zertifizierung der CO₂-Einsparungen

- (1) Die Typgenehmigungsbehörde stellt sicher, dass die durch den Einsatz der innovativen Technologie erzielten CO₂-Einsparungen nach der Methode ermittelt wurden, die in den Nummern 3, 5 und 6 des Anhangs des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/313 für leichte Nutzfahrzeuge bzw. den Nummern 3, 5 und 6 des Anhangs des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/314 für Personenkraftwagen festgelegt ist.
- (2) Beantragt ein Hersteller für eine Fahrzeugversion die Zertifizierung der CO₂-Einsparungen durch mehr als einen Typ von 48-Volt-Motorgenerator mit 48V/12V-Gleichspannungswandler, so ermittelt die Typgenehmigungsbehörde, welcher der geprüften 48-Volt-Motorgeneratoren mit 48V/12V-Gleichspannungswandler die geringsten CO₂-Einsparungen erzielt. Dieser Wert ist für den Zweck von Absatz 4 heranzuziehen.
- (3) Die Typgenehmigungsbehörde trägt die gemäß den Absätzen 1 und 2 ermittelten zertifizierten CO₂-Einsparungen und den in Artikel 4 Absatz 1 genannten Ökoinnovationscode in die einschlägigen Typgenehmigungsunterlagen ein.
- (4) Die Typgenehmigungsbehörde hält alle bei der Zertifizierung berücksichtigten Elemente in einem Prüfbericht fest und bewahrt diesen Prüfbericht zusammen mit dem in Artikel 2 Absatz 2 genannten Prüfbericht auf und stellt der Kommission diese Informationen auf Anfrage zur Verfügung.

(5) Die Typgenehmigungsbehörde zertifiziert durch den Einsatz der innovativen Technologie erzielte CO₂-Einsparungen nur, wenn sie feststellt, dass die innovative Technologie die Bedingungen in Artikel 1 Buchstaben a und b erfüllt, und wenn die erzielten CO₂-Einsparungen mindestens 1 g CO₂/km betragen, wie dies in Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 für Personenkraftwagen bzw. in Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 427/2014 für leichte Nutzfahrzeuge festgelegt ist.

Artikel 4

Ökoinnovationscode

- (1) Der mit diesem Beschluss genehmigten innovativen Technologie wird der Ökoinnovationscode 31 zugewiesen.
- (2) Die mit Bezugnahme auf diesen Ökoinnovationscode zertifizierten CO₂-Einsparungen können nur für das Kalenderjahr 2020 bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen der Hersteller berücksichtigt werden.

Artikel 5

Inkrafttreten

Dieser Beschluss tritt am zwanzigsten Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Brüssel, den 24. Juli 2020

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN
