

BESCHLÜSSE

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2020/1714 DER KOMMISSION

vom 16. November 2020

zur Änderung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/1119 hinsichtlich der Prüfmethode für bestimmte nicht extern aufladbare Hybridelektro-Personenkraftwagen und zur Berücksichtigung der Verwendung von alternativen Kraftstoffen sowie zur Änderung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/1339 hinsichtlich Schlussleuchten

(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) Am 7. Februar 2020 reichten 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, OPEL Automobile GmbH-PSA, Automobiles Citroën, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA, Renault, Škoda Auto a.s, Toyota Motor Europe und Volkswagen Nutzfahrzeuge einen gemeinsamen Antrag gemäß Artikel 12a der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission ⁽²⁾ (im Folgenden der „erste Antrag“) auf Änderung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/1119 der Kommission ⁽³⁾ ein, um die Prüfmethode für bestimmte nicht extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (NOVC-HEV) der Klasse M₁ zu ändern.
- (2) Am 21. April 2020 reichten die Hersteller FCA Italy S.p.A, Jaguar Land Rover Ltd., OPEL Automobile GmbH-PSA, Automobiles Citroën, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA, Renault, Škoda Auto a.s und Ford-Werke GmbH einen gemeinsamen Antrag gemäß Artikel 12a der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 (im Folgenden der „zweite Antrag“) auf Änderung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/1119 ein, um der Verwendung von Flüssiggas (LPG), komprimiertem Erdgas (CNG) und Ethanol (E85) Rechnung zu tragen.
- (3) Die Kommission prüfte beide Anträge gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) 2019/631, der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission und dem technischen Leitfaden für die Vorbereitung von Anträgen auf Genehmigung innovativer Technologien gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 und der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 (Fassung vom Juli 2018 ^(V2)) ⁽⁴⁾.
- (4) Im ersten Antrag ersuchen die Antragsteller darum, die Prüfmethode gemäß dem Anhang des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/1119 dahin gehend zu ändern, dass die Prüfbedingungen für mit Verbrennungsmotor betriebene Personenkraftwagen auch für NOVC-HEV gelten, für die gemäß Anhang XXI Unteranhang 8 Anlage 2 Absatz 1.1.4 der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission ⁽⁵⁾ unkorrigierte Messwerte für den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen verwendet 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⁾ Durchführungsbeschluss (EU) 2019/1119 der Kommission vom 28. Juni 2019 über die Genehmigung der effizienten Außenbeleuchtung mit Leuchtdioden zur Verwendung an Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und an nicht extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen 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 176 vom 1.7.2019, S. 67).

⁽⁴⁾ <https://circabc.europa.eu/sd/a/a19b42c8-8e87-4b24-a78b-9b70760f82a9/july%202018%20Technical%20Guidelines.pdf>

⁽⁵⁾ 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).

- (5) Zur Untermauerung ihres Antrags haben die Antragsteller Nachweise dafür erbracht, dass wegen des geringen Elektrifizierungsgrads der betreffenden spezifischen Kategorie von NOVC-HEV kein statistisch signifikanter CO₂-Korrekturfaktor gemäß Absatz 4.1.2 des Anhangs des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/1119 bestimmt werden kann.
- (6) Angesichts der vorgebrachten Argumente sollten NOVC-HEV, für die gemäß Anhang XXI Unteranhang 8 Anlage 2 Absatz 1.1.4 der Verordnung (EU) 2017/1151 unkorrigierte Messwerte für den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen verwendet werden können, wegen des geringen Elektrifizierungsgrads für die Zwecke der Berechnung der CO₂-Einsparungen der betreffenden innovativen Technologie als äquivalent zu mit Verbrennungsmotor betriebenen Fahrzeugen erachtet werden. Infolgedessen sollten die Prüfbedingungen für mit Verbrennungsmotor betriebene Personenkraftwagen gemäß dem Anhang des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/1119 auch für diese spezifische Klasse von NOVC-HEV gelten. Für die übrigen NOVC-HEV sollte die Prüfmethode unverändert bleiben.
- (7) Was den zweiten Antrag angeht, so empfiehlt es sich, die Prüfmethode zu präzisieren und für LPG und CNG Kraftstoffumrechnungsfaktoren und Stromverbrauchsfaktoren aufzunehmen. Angesichts der begrenzten Verfügbarkeit von E85 auf dem Unionsmarkt insgesamt wird es jedoch nicht als gerechtfertigt erachtet, diesen Kraftstoff für die Zwecke der Prüfmethode von Ottokraftstoff zu unterscheiden.
- (8) Unter Berücksichtigung neuer Informationen über die Nutzungsfaktoren für Abbiegescheinwerfer und statische Kurvenlampen empfiehlt es sich, die geltenden, im Durchführungsbeschluss (EU) 2019/1119 vorgesehenen Nutzungsfaktoren durch die konservativeren Faktoren gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1339 der Kommission ⁽⁶⁾ zu ersetzen.
- (9) Der Rechtssicherheit wegen sollten die Hersteller während eines bestimmten Zeitraums die Möglichkeit haben, den Typgenehmigungsbehörden Anträge auf die Zertifizierung von CO₂-Einsparungen im Einklang mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2019/1119 in seiner Fassung vom 28. Juni 2019 vorzulegen. Die im vorliegenden Beschluss vorgesehenen Änderungen berühren nicht die Gültigkeit von Zertifizierungen, die nach Maßgabe des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/1119 in jener Fassung erteilt wurden.
- (10) Der mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1339 genehmigte Antrag enthielt Nachweise dafür, dass die Verwendung von effizienten LED-Leuchten in Schlussleuchten die Marktdurchdringungsschwelle gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 427/2014 der Kommission ⁽⁷⁾ nicht überschreitet, weswegen diese Leuchten in den Geltungsbereich des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/1339 hätten einbezogen werden müssen. Es ist daher angezeigt, den genannten Beschluss zu ändern, um Schlussleuchten darin aufzunehmen.
- (11) Da gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2019/1119 zertifizierte CO₂-Einsparungen ab dem Kalenderjahr 2021 bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers berücksichtigt werden können, sollte der vorliegende Beschluss unverzüglich in Kraft treten.
- (12) Die Durchführungsbeschlüsse (EU) 2019/1119 und (EU) 2020/1339 sollten daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/1119

Der Durchführungsbeschluss (EU) 2019/1119 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 4 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Wird die innovative Technologie in ein Bi-Fuel- oder Flex-Fuel-Fahrzeug installiert, erfasst die Genehmigungsbehörde die CO₂-Einsparungen wie folgt:

- a) bei einem Bi-Fuel-Fahrzeug, das mit Ottokraftstoff und gasförmigen Kraftstoffen betrieben wird, den Wert der CO₂-Einsparungen in Bezug auf LPG oder CNG;

⁽⁶⁾ Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1339 der Kommission vom 23. September 2020 über die Genehmigung gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates einer effizienten Fahrzeugaußenbeleuchtung mit Leuchtdioden als eine innovative Technologie zur Verringerung der CO₂-Emissionen von bestimmten leichten Nutzfahrzeugen mit Bezug auf das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (ABl. L 313 vom 28.9.2020, S. 4).

⁽⁷⁾ 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).

- b) bei einem Flex-Fuel-Fahrzeug, das mit Ottokraftstoff und E85 betrieben wird, den Wert der CO₂-Einsparungen in Bezug auf Ottokraftstoff.“

2. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

Übergangszeitraum und Ökoinnovationscodes

(1) Ein Hersteller kann bis zum 24. März 2021 die Zertifizierung der CO₂-Einsparungen durch die Typgenehmigungsbehörde nach Maßgabe dieses Beschlusses in seiner Fassung vom 28. Juni 2019 beantragen. In diesem Fall wird in die Typgenehmigungsunterlagen der Ökoinnovationscode Nr. 28 eingetragen.

(2) Beantragt der Hersteller die Zertifizierung der CO₂-Einsparungen durch die Typgenehmigungsbehörde gemäß diesem Beschluss, ohne auf die Fassung vom 28. Juni 2019 Bezug zu nehmen, so wird in die Typgenehmigungsunterlagen der Ökoinnovationscode Nr. 37 eingetragen.

(3) Die mit Bezugnahme auf den Ökoinnovationscode Nr. 28 oder Nr. 37 zertifizierten CO₂-Einsparungen können ab dem Kalenderjahr 2021 bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers berücksichtigt werden.“

3. Der Anhang wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

i) Der Eintrag CF erhält folgende Fassung:

„CF — Umrechnungsfaktor gemäß Tabelle 5“.

ii) Der Eintrag V_{pe} erhält folgende Fassung:

„V_{pe} — Tatsächlicher Stromverbrauch gemäß Tabelle 4“.

b) Nummer 4.1.1 wird wie folgt geändert:

i) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„4.1.1. Mit Verbrennungsmotor betriebene Personenkraftwagen und NOVC-HEV der Klasse M₁, für die gemäß Anhang XXI Unteranhang 8 Anlage 2 Absatz 1.1.4 der Verordnung (EU) 2017/1151 unkorrigierte Messwerte für den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen verwendet werden können“.

ii) Tabelle 4 erhält folgende Fassung:

„Tabelle 4

Tatsächlicher Stromverbrauch

Motortyp	Tatsächlicher Stromverbrauch (V _{pe}) [l/kWh]
E85-kompatibler Ottomotor	0,264
E85-kompatibler Ottomotor mit Turbolader	0,280
Dieselmotor	0,220
LPG-Motor	0,342
LPG-Motor mit Turbolader	0,363
	Tatsächlicher Stromverbrauch (V _{pe}) [m ³ /kWh]
CNG-Motor (G20)	0,259
CNG-Motor (G20) mit Turbo	0,275“

iii) Die Legende „CF: Umrechnungsfaktor (l/100 km) - (g CO₂/km) [g CO₂/l] gemäß Tabelle 5:“ erhält folgende Fassung:

„CF: Umrechnungsfaktor gemäß Tabelle 5.“

iv) Tabelle 5 erhält folgende Fassung:

„Tabelle 5

Kraftstoffumrechnungsfaktor

Art des Kraftstoffs	Umrechnungsfaktor (CF) [g CO ₂ /l]
Benzin/E85	2 330
Diesel	2 640
LPG	1 629
	Umrechnungsfaktor (CF) [g CO ₂ /m ³]
CNG (G20)	1 795“

v) in Tabelle 6 erhalten die Einträge für Abbiegescheinwerfer und statisches Kurvenlicht folgende Fassung:

„Abbiegescheinwerfer	0,019
Statisches Kurvenlicht	0,039“

c) Nummer 4.1.2 wird wie folgt geändert:

i) Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„4.1.2. Nicht unter Nummer 4.1.1 fallende NOVC-HEV“.

ii) Die Überschrift von Tabelle 7 erhält folgende Fassung:

„**Wirkungsgrad des GS-GS-Wandlers bei unterschiedlichen Architekturen von Fahrzeugleuchten**“.

d) Nummer 4.2 wird wie folgt geändert:

i) Die Überschrift von Nummer 4.2.1 erhält folgende Fassung:

„4.2.1. Mit Verbrennungsmotor betriebene Personenkraftwagen und NOVC-HEV der Klasse M₁, für die gemäß Anhang XXI Unteranhang 8 Anlage 2 Absatz 1.1.4 der Verordnung (EU) 2017/1151 unkorrigierte Messwerte für den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen verwendet werden können“.

ii) Die Überschrift von Nummer 4.2.2 erhält folgende Fassung:

„4.2.2. Nicht unter Nummer 4.2.1 fallende NOVC-HEV“.

Artikel 2

Änderungen des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/1339

Der Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1339 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 1 wird folgender Buchstabe n angefügt:

„n) Schlussleuchte.“

2. Der Anhang wird wie folgt geändert:

a) In Tabelle 3 wird folgender Eintrag hinzugefügt:

„Schlussleuchte	12“
-----------------	-----

b) In Tabelle 4 wird folgender Eintrag hinzugefügt:

„Schlussleuchte	0,36“
-----------------	-------

*Artikel 3***Inkrafttreten**

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

Brüssel, den 16. November 2020

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN
