

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2021/488 DER KOMMISSION**vom 22. März 2021****zur Änderung der Durchführungsbeschlüsse (EU) 2020/174 und (EU) 2020/1167 im Hinblick auf die Verwendung der genehmigten innovativen Technologien in bestimmten Personenkraftwagen und in leichten Nutzfahrzeugen, die mit Flüssiggas, komprimiertem Erdgas und E85 betrieben werden können****(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 9. Juli 2020 reichten die Hersteller Škoda Auto a.s, Ford-Werke GmbH, Groupe Renault, FCA Italy S.p.A, SEAT S. A., Volkswagen AG, Automobiles Citroen, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA und OPEL Automobile GmbH einen gemeinsamen Antrag gemäß Artikel 12a der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission ⁽²⁾ und der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 427/2014 der Kommission ⁽³⁾ auf Änderung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/174 der Kommission ⁽⁴⁾ ein, um die mit dem genannten Beschluss als innovative Technologie genehmigten effizienten 12-Volt-Generatoren auch in Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen mit Verbrennungsmotorantrieb verwenden zu können, die mit Flüssiggas (LPG), komprimiertem Erdgas (CNG) und E85 betrieben werden können.
- (2) Am 11. Dezember 2020 reichten die Hersteller Ford-Werke GmbH, Honda Motor Europe Ltd und Renault SA einen gemeinsamen Antrag gemäß Artikel 12a der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission und der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 427/2014 der Kommission auf Änderung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/1167 der Kommission ⁽⁵⁾ ein, um die mit dem genannten Beschluss als innovative Technologie genehmigten effizienten 48-Volt-Motorgeneratoren in Kombination mit einem 48-Volt-/12-Volt-Gleichspannungswandler auch in Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen mit Verbrennungsmotorantrieb verwenden zu können, die mit LPG, CNG und E85 betrieben werden können.
- (3) Die Kommission prüfte beide Anträge gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) 2019/631, der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011, der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 427/2014 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) ⁽⁶⁾.

⁽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⁾ Durchführungsbeschluss (EU) 2020/174 der Kommission vom 6. Februar 2020 über die Genehmigung der in effizienten 12-Volt-Generatoren für bestimmte Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge verwendeten Technologie als innovative Technologie gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 35 vom 7.2.2020, S. 13).

⁽⁵⁾ Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1167 der Kommission vom 6. August 2020 über die Genehmigung der in effizienten 48-Volt-Motorgeneratoren in Kombination mit einem 48-Volt-/12-Volt-Gleichspannungswandler für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge 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 (ABl. L 258 vom 7.8.2020, S. 15).

⁽⁶⁾ <https://circabc.europa.eu/sd/a/a19b42c8-8e87-4b24-a78b-9b70760f82a9/july%202018%20Technical%20Guidelines.pdf>

- (4) Da beide Anträge eine Klärung in Bezug auf die Verwendung innovativer Technologien in Fahrzeugen betreffen, die mit LPG, CNG und E85 betrieben werden können, sollten sie in einem einzigen Durchführungsbeschluss behandelt werden.
- (5) In Bezug auf beide Anträge sollte klargestellt werden, dass die mit den innovativen Technologien erzielten CO₂-Einsparungen auch für Fahrzeuge ermittelt werden können, die mit LPG, CNG oder E85 betrieben werden können. Vorbehaltlich der Ergänzung bestimmter kraftstoffspezifischer Faktoren ist somit davon auszugehen, dass die in den Durchführungsbeschlüssen (EU) 2020/174 und (EU) 2020/1167 festgelegten Methoden für die Ermittlung der CO₂-Einsparungen auch geeignet sind, um die mit den jeweiligen innovativen Technologien verbundenen CO₂-Einsparungen in Fahrzeugen zu ermitteln, die mit diesen Kraftstoffen betrieben werden.
- (6) Da E85 auf dem Unionsmarkt insgesamt nur in begrenztem Umfang verfügbar ist, sollte dieser Kraftstoff jedoch bei den Methoden zur Ermittlung der CO₂-Einsparungen nicht von Ottokraftstoff unterschieden werden.
- (7) Die Durchführungsbeschlüsse (EU) 2020/174 und (EU) 2020/1167 sollten daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/174

Der Durchführungsbeschluss (EU) 2020/174 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) sie ist in Personenkraftwagen (M1) bzw. leichte Nutzfahrzeuge (N1) mit Verbrennungsmotorantrieb eingebaut, die mit Benzin, Diesel, Flüssiggas (LPG), komprimiertem Erdgas (CNG) oder E85 oder einer Kombination dieser Kraftstoffe betrieben werden können;“

b) Buchstabe c wird wie folgt geändert:

i) Die Ziffern i und ii erhalten folgende Fassung:

„i) 73,8 % bei mit Ottokraftstoff oder mit E85 betriebenen Fahrzeugen ohne Turbolader;

ii) 73,4 % bei mit Ottokraftstoff oder mit E85 betriebenen Fahrzeugen mit Turbolader;“

ii) die folgenden Ziffern iv bis vii werden angefügt:

„iv) 74,6 % bei mit LPG betriebenen Fahrzeugen ohne Turbolader;

v) 74,1 % bei mit LPG betriebenen Fahrzeugen mit Turbolader;

vi) 76,3 % bei mit CNG betriebenen Fahrzeugen ohne Turbolader;

vii) 75,7 % bei mit CNG betriebenen Fahrzeugen mit Turbolader.“

2. In Artikel 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Wird die innovative Technologie in ein Bi-Fuel- oder Flex-Fuel-Fahrzeug installiert, erfasst die Typgenehmigungsbehörde die zertifizierten CO₂-Einsparungen wie folgt:

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

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

3. Der Anhang wird gemäß Anhang I des vorliegenden Beschlusses geändert.

*Artikel 2***Änderungen des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/1167**

Der Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1167 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Die innovative Technologie wird in Personenkraftwagen (M₁) oder leichte Nutzfahrzeuge (N₁) mit folgenden Merkmalen eingebaut:

i) Fahrzeuge mit Verbrennungsmotorantrieb (ICE-Fahrzeuge), die mit Ottokraftstoff, Dieseldieselkraftstoff, Flüssiggas (LPG), komprimiertem Erdgas (CNG) oder E85 oder einer Kombination dieser Kraftstoffe betrieben werden können;

ii) nicht extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge, die mit den unter Ziffer i genannten Kraftstoffen betrieben werden können und für die gemäß Anhang XXI Unteranhang 8 Anlage 2 Absatz 1.1.4 der Verordnung (EU) 2017/1151 unkorrigierte Werte für den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen verwendet werden können.“

b) Buchstabe b wird wie folgt geändert:

i) Die Ziffern i und ii erhalten folgende Fassung:

„i) 73,8 % bei mit Ottokraftstoff oder E85 betriebenen Fahrzeugen ohne Turbolader;

ii) 73,4 % bei mit Ottokraftstoff oder E85 betriebenen Fahrzeugen mit Turbolader;“

ii) die folgenden Ziffern iv bis vii werden angefügt:

„iv) 74,6 % bei mit LPG betriebenen Fahrzeugen ohne Turbolader;

v) 74,1 % bei mit LPG betriebenen Fahrzeugen mit Turbolader;

vi) 76,3 % bei mit CNG betriebenen Fahrzeugen ohne Turbolader;

vii) 75,7 % bei mit CNG betriebenen Fahrzeugen mit Turbolader.“

2. In Artikel 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Wird die innovative Technologie in ein Bi-Fuel- oder Flex-Fuel-Fahrzeug installiert, erfasst die Typgenehmigungsbehörde die zertifizierten 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;

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

3. Der Anhang wird gemäß Anhang II des vorliegenden Beschlusses geändert.

*Artikel 3***Inkrafttreten**

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

Brüssel, den 22. März 2021

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG I

Der Anhang des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/174 wird wie folgt geändert:

1. Nummer 6 wird wie folgt geändert:

a) Tabelle 2 erhält folgende Fassung:

„Tabelle 2

Tatsächlicher Energieverbrauch

Motortyp	Tatsächlicher Energieverbrauch (V_{pe}) [l/kWh]
Otto-/E85-Motor	0,264
Otto-/E85-Motor mit Turbolader	0,280
Dieselmotor	0,220
LPG-Motor	0,342
LPG-Motor mit Turbolader	0,363
	Tatsächlicher Energieverbrauch (V_{pe}) [m^3/kWh]
CNG-Motor (G20)	0,259
CNG-Motor (G20) mit Turbolader	0,275“

b) Tabelle 3 erhält folgende Fassung:

„Tabelle 3

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“

2. Nummer 8 wird wie folgt geändert:

Tabelle 4 erhält folgende Fassung:

„Tabelle 4

CO₂-Korrektur infolge der zusätzlichen Masse

Benzin/E85 (ΔCO_{2mp}) [g CO ₂ /km]	0,0277 • Δm
Diesel (ΔCO_{2mD}) [g CO ₂ /km]	0,0383 • Δm
LPG (ΔCO_{2mLPG}) [g CO ₂ /km]	0,0251 • Δm
CNG ($\Delta CO_{2mCNGG20}$) [g CO ₂ /km]	0,0209 • Δm “.

ANHANG II

Der Anhang des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/1167 wird wie folgt geändert:

1. Unter Nummer 3.2 erhalten die Tabellen 2 und 3 folgende Fassung:

„Tabelle 2

Tatsächlicher Energieverbrauch

Motortyp	Tatsächlicher Energieverbrauch (V_{pe}) [l/kWh]
Otto-/E85-Motor	0,264
Otto-/E85-Motor mit Turbolader	0,280
Dieselmotor	0,220
LPG-Motor	0,342
LPG-Motor mit Turbolader	0,363
	Tatsächlicher Energieverbrauch (V_{pe}) [m ³ /kWh]
CNG-Motor (G20)	0,259
CNG-Motor (G20) mit Turbolader	0,275

Tabelle 3

Kraftstoffumrechnungsfaktor

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

2. Unter Nummer 3.5 erhält Tabelle 4 folgende Fassung:

„Tabelle 4

CO₂-Korrektur infolge der zusätzlichen Masse

Ottokraftstoff/E85 (ΔCO_{2mP}) [g CO ₂ /km]	0,0277 • Δm
Diesekraftstoff (ΔCO_{2mD}) [g CO ₂ /km]	0,0383 • Δm
LPG (ΔCO_{2mLPG}) [g CO ₂ /km]	0,0251 • Δm
CNG ($\Delta CO_{2mCNGG20}$) [g CO ₂ /km]	0,0209 • Δm “.