



2024/766

5.3.2024

**DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2024/766 DER KOMMISSION**

**vom 1. März 2024**

**zur Änderung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/1119 hinsichtlich der Berechnung der CO<sub>2</sub>-Einsparungen und der statistischen Marge für bestimmte nicht extern aufladbare Personenkraftwagen mit Hybrid-Elektroantrieb**

**(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 CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 11 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 25. Juli 2023 beantragte der Hersteller BMW AG (im Folgenden „Antragsteller“) gemäß Artikel 12a der zu diesem Zeitpunkt geltenden Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission <sup>(2)</sup> die Änderung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/1119 der Kommission <sup>(3)</sup>, um die Berechnung der CO<sub>2</sub>-Einsparungen und der statistischen Marge für bestimmte nicht extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge an das in der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission <sup>(4)</sup> festgelegte Verfahren anzupassen.
- (2) Die Verordnung (EU) 2017/1151 in der durch die Verordnung (EU) 2023/443 der Kommission <sup>(5)</sup> geänderten Fassung sieht ein alternatives Verfahren zur Korrektur des veränderten Batterieladestands bei bestimmten nicht extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen vor, das auf einem generischen, vom Motortyp abhängigen Emissionsfaktor beruht. Der Antragsteller beantragte, dieses Verfahren für die Berechnung der CO<sub>2</sub>-Einsparungen und der statistischen Marge für die mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2019/1119 genehmigte innovative Technologie nutzen zu dürfen.
- (3) Im Lichte der vom Antragsteller vorgebrachten Argumente sollte die im Anhang des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/1119 dargelegte Prüfmethode geändert werden, damit Fahrzeugherstellern, die das mit der Verordnung (EU) 2023/443 eingeführte alternative Verfahren anwenden, bei der Beantragung der Zertifizierung von CO<sub>2</sub>-Einsparungen gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2019/1119 kein unnötiger Prüfaufwand entsteht.

<sup>(1)</sup> ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13. ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>.

<sup>(2)</sup> Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission vom 25. Juli 2011 zur Einführung eines Verfahrens zur Genehmigung und Zertifizierung innovativer Technologien zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-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. ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2011/725/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2011/725/oj)).

<sup>(3)</sup> 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 CO<sub>2</sub>-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. ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2019/1119/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2019/1119/oj)).

<sup>(4)</sup> 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. ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/1151/oj>).

<sup>(5)</sup> Verordnung (EU) 2023/443 der Kommission vom 8. Februar 2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1151 hinsichtlich der Emissionstypgenehmigungsverfahren für leichte Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge (ABl. L 66 vom 2.3.2023, S. 1. ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/443/oj>).

- (4) Der Antragsteller hat zwar beantragt, das alternative Verfahren auf der Grundlage eines Wirkungsgrads des Stromgenerators von 0,67 anzuwenden, jedoch sollte das in der Verordnung (EU) 2017/1151 dargelegte Verfahren systematisch befolgt und für die Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Einsparungen und der statistischen Marge ein Wirkungsgrad des Stromgenerators von 1 zugrunde gelegt sowie die im Anhang des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/1119 dargelegte Prüfmethode entsprechend angepasst werden.
- (5) Der Durchführungsbeschluss (EU) 2019/1119 sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Der Anhang des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/1119 der Kommission wird gemäß dem Anhang des vorliegenden Beschlusses geändert.

*Artikel 2*

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

Brüssel, den 1. März 2024

*Für die Kommission*  
*Die Präsidentin*  
Ursula VON DER LEYEN

## ANHANG

Der Anhang des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/1119 wird wie folgt geändert:

1. Unter Nummer 4.1.2 wird folgender Absatz angefügt:

„Alternativ können auf Antrag des Herstellers die CO<sub>2</sub>-Gesamteinsparungen des Beleuchtungssystems nach der unter Nummer 4.1.1 dargelegten Methode berechnet werden, wobei der Koeffizient  $\eta_A$  1 beträgt.“

2. Unter Nummer 4.2.2 wird nach Formel 9 folgender Absatz angefügt:

„Wird die im letzten Absatz von Nummer 4.1.2 genannte Methode angewandt, so ist die statistische Marge des Beleuchtungssystems gemäß Nummer 4.2.1 zu berechnen, wobei der Koeffizient  $\eta_A$  1 beträgt.“

---