VERORDNUNGEN

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2020/22 DER KOMMISSION

vom 31. Oktober 2019

zur Änderung der Anhänge I und III der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Überwachung der CO_2-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge, deren Typgenehmigung in einem Mehrstufenverfahren erfolgt

(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_2-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 7 Absatz 8 und Artikel 15 Absatz 8,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Seit dem 1. September 2019 unterliegen alle leichten Nutzfahrzeuge einem neuen Regelprüfverfahren für die Messung ihrer CO_2-Emissionen und ihres Kraftstoffverbrauchs, dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (WLTP) gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission ([2]), das den in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission ([3]) festgelegten Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) ersetzt. Deswegen wurde eine neue Methode für die Bestimmung der CO_2-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen der Klasse N1, die in einem Mehrstufenverfahren typgenehmigt werden, aufgestellt und in den Anhängen I und II der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]) festgelegt.

(2) Da die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 ab dem 1. Januar 2020 aufgehoben wird, muss sichergestellt werden, dass dieselbe Methode in der Verordnung (EU) 2019/631 festgelegt ist.

(3) Gemäß Anhang III Teil B Nummer 2 der Verordnung (EU) 2019/631 werden die spezifischen CO_2-Emissionen eines Mehrstufenfahrzeugs dem Hersteller des Basisfahrzeugs zugeteilt. Damit der Hersteller des Basisfahrzeugs wirksam und mit hinreichender Sicherheit die Einhaltung seiner Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen planen kann, sollte eine Methode eingeführt werden, mit der sichergestellt wird, dass die CO_2-Emissionen und die Masse der vervollständigten Fahrzeuge, die diesem Hersteller zugeordnet werden, bereits zum Zeitpunkt der Produktion und des Verkaufs des — vollständigen oder unvollständigen — Basisfahrzeugs bekannt sind und nicht erst, wenn der Hersteller der letzten Stufe das vervollständigte Fahrzeug auf den Markt bringt.

([1]) ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13.

([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 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).

([3]) 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).

([4]) 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 CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1).

(4) Daher wird eine spezifische Methode zur Bestimmung der CO_2-Emissionen eines unvollständigen Basisfahrzeugs vorgelegt, die die Anwendung der Interpolationsmethode gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 vorsieht. Die so bestimmten CO_2-Emissionen und Massewerte sollten möglichst repräsentativ für die spezifischen CO_2-Emissionen und die Masse in fahrbereitem Zustand sein, die für das vervollständigte Fahrzeug bestimmt werden. Zur Gewährleistung der Einheitlichkeit sollten deswegen die nach dieser Methode bestimmten Massewerte bei der Berechnung der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers des Basisfahrzeugs berücksichtigt werden.

(5) Der Hersteller des Basisfahrzeugs sollte die für die Interpolationsmethode verwendeten Eingangswerte sowie die resultierenden CO_2-Emissionen und die Masse unvollständiger Basisfahrzeuge der Kommission übermitteln. Gleichzeitig sollten die Mitgliedstaaten der Kommission weiterhin die spezifischen CO_2-Emissionen und die Masse der vervollständigten Fahrzeuge in fahrbereitem Zustand übermitteln.

(6) Auf der Grundlage dieser übermittelten Daten sollte die Kommission die Repräsentativität der Überwachungswerte für die CO_2-Emissionen des Basisfahrzeugs kontinuierlich bewerten und die Hersteller über etwaige Abweichungen informieren. Im Falle einer signifikanten und anhaltenden Abweichung zwischen den durchschnittlichen Überwachungswerten für die CO_2-Emissionen des Basisfahrzeugs und des Durchschnitts der spezifischen CO_2-Emissionen sollten die Werte für das vervollständigte Fahrzeug herangezogen werden, um zu ermitteln, ob die Hersteller ihre Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen einhalten.

(7) Um zu berücksichtigen, dass die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 mit Wirkung vom 1. Januar 2020 aufgehoben wird, sollte sichergestellt werden, dass die vorliegende Verordnung möglichst zeitnah zu diesem Datum in Kraft tritt.

(8) Die Anhänge I und III der Verordnung (EU) 2019/631 sollten daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Anhänge I und III der Verordnung (EU) 2019/631 werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

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

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

Brüssel, den 31. Oktober 2019

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER

ANHANG

Die Anhänge I und III der Verordnung (EU) 2019/631 werden wie folgt geändert:

1. In Anhang I Teil B Nummer 4 erhält die Begriffsbestimmung von „$M_ø$“ folgende Fassung:

„Mø der Mittelwert der Masse (M) der im jeweiligen Zieljahr zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge des Herstellers in Kilogramm (kg);

Dabei gilt:

— Im Falle eines vollständigen Fahrzeugs ist M die Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand.

— Im Falle eines vollständigen Basisfahrzeugs, das einem vervollständigten Fahrzeug zugrunde liegt, ist M die Masse des Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand.

— Im Falle eines unvollständigen Basisfahrzeugs, das einem vervollständigten Fahrzeug zugrunde liegt, ist M der Überwachungswert für die Masse ($M_{Üb}$) des Basisfahrzeugs, die nach folgender Formel ermittelt wird:

$$M_{Üb} = MRO_{Basis} \times B_0$$

Dabei gilt:

MRO_{Basis}	ist die Masse des betreffenden Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand
B_0	entspricht der Definition in Anhang III Teil A Nummer 1.2.4 Buchstabe a.“

2. Anhang III Teil A wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1.2 erhält folgende Fassung:

„1.2. Als Fahrzeuge der Klasse N1 zugelassene vervollständigte Fahrzeuge

1.2.1. Meldung durch die Mitgliedstaaten

Für die Übermittlung der Daten zu vervollständigten Fahrzeugen der Klasse N1 ist das Formblatt in Teil C Abschnitt 2 zu verwenden.

Die Fahrzeug-Identifizierungsnummer gemäß Nummer 1.1 Buchstabe o darf nicht veröffentlicht werden.

1.2.1.1. Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 typgenehmigte vervollständigte Fahrzeuge

Für das Kalenderjahr 2020 erfassen die Mitgliedstaaten die folgenden detaillierten Daten in Bezug auf

a) das unvollständige Basisfahrzeug: die Daten gemäß Nummer 1.1 Buchstaben a, b, c, d, e, g, h, i, n und o oder, anstelle der Daten gemäß den Buchstaben h und i, die als Teil der Typgenehmigungsangaben gemäß Anhang I Nummer 2.17.2 der Richtlinie 2007/46/EG mitgeteilte Standardmasse;

b) das vollständige Basisfahrzeug: die Daten gemäß Nummer 1.1 Buchstaben a, b, c, d, e, g, h, i, n und o;

c) das vervollständigte Fahrzeug: die Daten gemäß Nummer 1.1 Buchstaben a, f, g, h, j, k, l, m und o.

Können die in Unterabsatz 1 Buchstaben a und b vorgesehenen Daten zum Basisfahrzeug nicht mitgeteilt werden, so übermitteln die Mitgliedstaaten stattdessen Daten zum vervollständigten Fahrzeug.

1.2.1.2. Gemäß Anhang XXI der Verordnung (EU) 2017/1151 typgenehmigte vervollständigte Fahrzeuge der Klasse N1

Zu jedem neuen vervollständigten Fahrzeug, das 2020 und in den nachfolgenden Kalenderjahren zugelassen wird, übermitteln die Mitgliedstaaten mindestens die detaillierten Daten gemäß Nummer 1.1 Buchstaben a, f, g, h, o, p und r.

1.2.2. Meldung durch die Hersteller

Zu jedem neuen vervollständigten Fahrzeug der Klasse N1, das gemäß Anhang XXI der Verordnung (EU) 2017/1151 typgenehmigt und im Jahr 2020 und in den nachfolgenden Kalenderjahren zugelassen wird, übermittelt der Hersteller des zugrunde liegenden Basisfahrzeugs ab dem Jahr 2021 der Kommission jährlich bis zum 28. Februar die nachstehenden Daten zum Basisfahrzeug,

a) wenn das vervollständigte Fahrzeug auf einem unvollständigen Basisfahrzeug basiert:

i) Fahrzeug-Identifizierungsnummer;

ii) Identifizierungsnummer der Fahrzeugfamilie gemäß Anhang XXI Nummer 5.0 der Verordnung (EU) 2017/1151;

iii) Überwachungswert der CO_2-Emissionen gemäß Nummer 1.2.4;

iv) Fahrzeugfront, Angabe der zutreffenden Option gemäß Nummer 1.2.4 Buchstabe c;

v) Rollwiderstand gemäß Nummer 1.2.4 Buchstabe b;

vi) Überwachungswert der Masse gemäß Anhang I Teil B Nummer 4.1;

vii) Masse in fahrbereitem Zustand;

viii) für die Zuladung des Fahrzeugs repräsentative Masse gemäß Nummer 1.2.4 Buchstabe a;

b) wenn das vervollständigte Fahrzeug auf einem vollständigen Basisfahrzeug basiert:

i) Fahrzeug-Identifizierungsnummer;

ii) Identifizierungsnummer der Fahrzeugfamilie gemäß Buchstabe a Ziffer ii;

iii) spezifische CO_2-Emissionen des Basisfahrzeugs;

iv) Masse in fahrbereitem Zustand.

1.2.3. Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen und der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen

Die Kommission berechnet die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen und die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr, in dem ein vervollständigtes Fahrzeug zugelassen wird, anhand der Werte, die der Hersteller des zugrunde liegenden Basisfahrzeugs im Einklang mit Nummer 1.2.2 übermittelt, es sei denn, die in Nummer 1.2.5 genannten Bedingungen sind erfüllt; in diesem Fall werden die Daten zum vervollständigten Fahrzeug herangezogen.

Werden die in Nummer 1.2.2 genannten Daten vom Hersteller des Basisfahrzeugs nicht übermittelt, werden zur Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen und der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des betreffenden Herstellers die von den Mitgliedstaaten gemäß Nummer 1.2.1 in Bezug auf das entsprechende vervollständigte Fahrzeug übermittelten spezifischen CO_2-Emissionen herangezogen.

1.2.4. Berechnung der Überwachungswerte für die CO_2-Emissionen im Falle unvollständiger Basisfahrzeuge

Ab dem Kalenderjahr 2020 berechnet ein Hersteller die Überwachungswerte für die CO_2-Emissionen für jedes einzelne seiner unvollständigen Basisfahrzeuge nach der in Anhang XXI Unteranhang 7 Nummer 3.2.3.2 oder 3.2.4 der Verordnung (EU) 2017/1151 genannten Interpolationsmethode; dabei geht er nach der Methode vor, die auch bei der EG-Typgenehmigung des Basisfahrzeugs in Bezug auf dessen Emissionen angewandt wird, wobei bis auf die nachstehenden Ausnahmen die Begriffsbestimmungen der genannten Nummern gelten:

a) Masse des Einzelfahrzeugs

Anstelle der in Anhang XXI Unteranhang 7 Nummer 3.2.3.2.2.1 oder 3.2.4.1.1.1 der Verordnung (EU) 2017/1151 genannten Prüfmasse „TM_{ind}“ wird die Standardmasse des Basisfahrzeugs DM_{Basis} herangezogen. Ist die Standardmasse DM_{Basis} niedriger als die Prüfmasse TM_L des Fahrzeugs mit niedrigem Wert der Interpolationsfamilie, wird TM_{ind} durch TM_L ersetzt. Ist die Standardmasse DM_{Basis} höher als die Prüfmasse TM_H des Fahrzeugs mit hohem Wert der Interpolationsfamilie, wird TM_{ind} durch TM_H ersetzt.

DM_{Basis} wird nach folgender Formel berechnet:

$$DM_{Basis} = MRO_{Basis} \times B_0 + 25\ kg + M_{Lad}$$

Dabei ist

MRO_{Basis} die gemäß Anhang XXI Nummer 3.2.5 der Verordnung (EU) 2017/1151 definierte Masse des Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand;

B_0 der Massewert von 1,375;

M_{LAD} die für die Zuladung des Fahrzeugs repräsentative Masse, d. h. 28 % der Tragfähigkeit des Fahrzeuges, die der technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand, abzüglich der mit B_0 multiplizierten Masse des Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand sowie abzüglich 25 kg entspricht.

Der Wert von B_0 wird bis zum 31. Oktober 2021 für alle in den Kalenderjahren 2018, 2019 und 2020 zugelassenen vervollständigten Fahrzeuge auf der Grundlage der Massewerte der unvollständigen Basisfahrzeuge in fahrbereitem Zustand angepasst; diese werden nach folgenden Formeln berechnet: Der neue B_0-Wert gilt vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2024.

Formel 1:

$$B_0 = \frac{\sum_{i=2018}^{2020} A_i n_i}{\sum_{i=2018}^{2020} n_i}$$

Dabei ist

A_i der für das betreffende Kalenderjahr nach der Formel 2 berechnete Wert A_j;

n_i die Zahl der unvollständigen Basisfahrzeuge, die in dem Kalenderjahr zugelassenen vervollständigten Fahrzeugen zugrunde liegen.

Formel 2:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^{n} M_{fi}}{\sum_{i=1}^{n} M_{bi}}$$

Dabei ist

A_j der Durchschnitt des Verhältnisses zwischen M_{fi} und M_{bi} für jedes der Kalenderjahre 2018, 2019 und 2020;

M_{fi} die Masse des unvollständigen Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand zuzüglich der Standardmasse gemäß der Definition in Anhang XII Abschnitt 5 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008;

M_{bi} die Masse des unvollständigen Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand;

n die Zahl der unvollständigen Basisfahrzeuge, die in dem Kalenderjahr zugelassenen vervollständigten Fahrzeugen zugrunde liegen.

b) Rollwiderstand des Einzelfahrzeugs

Für die Zwecke des Anhangs XXI Unteranhang 7 Nummer 3.2.3.2.2.2 oder 3.2.4.1.1.2 der Verordnung (EU) 2017/1151 wird der Rollwiderstand des Basisfahrzeugs herangezogen.

c) Fahrzeugfront

Bei unvollständigen Basisfahrzeugen, die zu einer Fahrwiderstandsmatrix-Familie gehören, bestimmt der Hersteller den in Anhang XXI Unteranhang 7 Nummer 3.2.3.2.2.3 der Verordnung (EU) 2017/1151 festgelegten Wert „Af" gemäß einer der folgenden Optionen:

i) Fahrzeugfront des repräsentativen Fahrzeugs der Fahrwiderstandsmatrix-Familie in m^2;

ii) Mittelwert der Fahrzeugfront des Fahrzeugs mit hohem Wert und des Fahrzeugs mit niedrigem Wert der Interpolationsfamilie in m^2;

iii) Fahrzeugfront des Fahrzeugs mit hohem Wert der Interpolationsfamilie in m^2, wenn die Interpolationsmethode nicht angewandt wird.

Bei unvollständigen Basisfahrzeugen, die nicht zu einer Fahrwiderstandsmatrix-Familie gehören, wird der Wert der Fahrzeugfront des Fahrzeugs mit hohem Wert der Interpolationsfamilie herangezogen.

1.2.5. Repräsentativität des Überwachungswerts für die CO_2-Emissionen

Die Kommission prüft jährlich die Repräsentativität der vom Hersteller des Basisfahrzeugs gemeldeten durchschnittlichen Überwachungswerte für die CO_2-Emissionen im Vergleich zu den durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen der entsprechenden vervollständigten Fahrzeuge, die im betreffenden Kalenderjahr zugelassen wurden. Die Kommission unterrichtet den Hersteller des Basisfahrzeugs über zwischen diesen Werten festgestellte Abweichungen.

Wird in jedem von zwei aufeinanderfolgenden Kalenderjahren eine Abweichung von 4 % oder mehr festgestellt, so berechnet die Kommission die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen des Herstellers des Basisfahrzeuges oder der Emissionsgemeinschaft im nachfolgenden Kalenderjahr anhand des Durchschnitts der spezifischen CO_2-Emissionen der vervollständigten Fahrzeuge in dem betreffenden Jahr."

b) Nummer 2 erhält folgende Fassung:

„2. Die Angaben gemäß Nummer 1 sind der Übereinstimmungsbescheinigung, die der Hersteller des betreffenden leichten Nutzfahrzeugs ausgestellt hat, zu entnehmen oder müssen dieser entsprechen. Nicht in der Übereinstimmungsbescheinigung enthaltene Angaben werden den Typgenehmigungsunterlagen oder den Informationen entnommen, die der Hersteller des Basisfahrzeugs gemäß Nummer 1.2.3 übermittelt hat. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um eine ausreichende Genauigkeit des Überwachungsverfahrens sicherzustellen. Sind in der Übereinstimmungsbescheinigung für ein leichtes Nutzfahrzeug sowohl eine Mindest- als auch eine Höchstmasse angegeben, so verwenden die Mitgliedstaaten für die Zwecke dieser Verordnung nur die Höchstmasse. Bei Fahrzeugen mit Zweistoffbetrieb (Benzin/Gas), in deren Übereinstimmungsbescheinigungen spezifische CO_2-Emissionen für beide Kraftstofftypen angegeben sind, verwenden die Mitgliedstaaten nur den für Gas gemessenen Wert.“