DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2020/1168 DER KOMMISSION

vom 6. August 2020

zur Änderung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2016/587 im Hinblick auf die effiziente Außenbeleuchtung mit Leuchtdioden in Personenkraftwagen, die mit bestimmten alternativen Kraftstoffen 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 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 11 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Hersteller FCA Italy S.p.A, Jaguar Land Rover LTD, OPEL Automobile GmbH-PSA, Automobiles Citroen, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA, Renault, Škoda Auto a.s und Ford-Werke GmbH (im Folgenden die „Antragsteller") haben am 19. November 2019 einen gemeinsamen Antrag gemäß Artikel 12a der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission ([2]) auf Änderung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2016/587 der Kommission ([3]) eingereicht, um in die mit dem Beschluss als innovative Technologie genehmigte effiziente Außenbeleuchtung von Fahrzeugen mit Leuchtdioden (LED) die Beleuchtung von Personenkraftwagen, die mit bestimmten alternativen Kraftstoffen betrieben werden können, einzubeziehen.

(2) Die Antragsteller haben namentlich beantragt, den Durchführungsbeschluss (EU) 2016/587 auf die effiziente Fahrzeugaußenbeleuchtung mit Leuchtdioden in Personenkraftwagen, die mit Flüssiggas (LPG), komprimiertem Erdgas (CNG) oder Ethanol (E85) betrieben werden können, auszudehnen und bestimmte Faktoren in der Prüfmethode zur Bestimmung der CO_2-Einsparungen entsprechend anzupassen.

(3) Die Kommission hat den Antrag gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) 2019/631, der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 und 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 vom Juli 2018) ([6]) geprüft.

(4) Angesichts des zunehmenden Gebrauchs von LPG und CNG in neuen Personenkraftwagen sollte klargestellt werden, dass CO_2-Einsparungen aus dem Einsatz von effizienter LED-Außenbeleuchtung in Fahrzeugen, die mit solchen Kraftstoffen betrieben werden, als einer innovativen Technologie zuzuschreibende CO_2-Einsparungen betrachtet werden.

(5) Vorbehaltlich der Aufnahme einiger kraftstoffspezifischer Faktoren wird die Prüfmethode gemäß dem Anhang des Durchführungsbeschlusses (EU) 2016/587 als geeignet für die Bestimmung der CO_2-Einsparungen erachtet, die durch die LED-Beleuchtung von mit LPG und CNG betriebenen Personenkraftfahrzeugen erzielt werden.

(6) Was E85 anbelangt, so sollte dieser Kraftstoff wegen seiner geringen Verfügbarkeit auf dem Unionsmarkt insgesamt für die Zwecke der Methode zur Bestimmung der CO_2-Einsparungen nicht von Ottokraftstoff differenziert werden.

(7) Der Durchführungsbeschluss (EU) 2016/587 sollte daher entsprechend geändert werden —

([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 CO_2-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) 2016/587 der Kommission vom 14. April 2016 über die Genehmigung der in effizienter Außenbeleuchtung mit Leuchtdioden eingesetzten Technologie als innovative Technologie zur Verringerung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 101 vom 16.4.2016, S. 17).

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

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

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Durchführungsbeschluss (EU) 2016/587 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

   a) Der einleitende Satz erhält folgende Fassung:

   „(1) Der Hersteller kann die Zertifizierung der CO_2-Einsparungen einer oder mehrerer LED-Außenleuchten zur Verwendung in Fahrzeugen der Klasse M_1 mit Verbrennungsmotor oder in nicht extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (NOVC-HEV) der Klasse M_1, die mit Anhang 8 Absatz 5.3.2 Nummer 3 der Regelung Nr. 101 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa konform sind, einschließlich Fahrzeuge, die neben Otto- oder Dieselkraftstoff auch mit Flüssiggas (LPG) oder mit komprimiertem Erdgas (CNG) oder mit E85 betrieben werden können, beantragen, sofern die Fahrzeuge mit einer der folgenden LED-Leuchten oder einer Kombination dieser Leuchten ausgestattet sind:“

   b) in Unterabsatz 2 wird die Bezugnahme auf Artikel 9 Absatz 1 durch „Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a“ ersetzt.

2. Dem Artikel 3 werden die folgenden Absätze 3 und 4 angefügt:

   „(3) Wird die effiziente LED-Fahrzeugaußenbeleuchtung in ein Fahrzeug mit Zweistoff- oder mit Flex-Fuel-Betrieb installiert, erfasst die Genehmigungsbehörde die CO_2-Einsparungen wie folgt:

   a) bei einem Fahrzeug mit Zweistoffbetrieb, das Benzin und gasförmige Kraftstoffe nutzt, den Wert der CO_2-Einsparungen in Bezug auf LPG oder CNG;

   b) bei einem Fahrzeug mit Flex-Fuel-Betrieb, das mit Ottokraftstoff und E85 betrieben wird, den Wert der CO_2-Einsparungen in Bezug auf Ottokraftstoff.

   (4) Die mit Bezugnahme auf den Ökoinnovationscode Nr. 19 zertifizierten CO_2-Einsparungen können nur bis 31. Dezember 2020 bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen der Hersteller 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 wie in Tabelle 3 definiert“;

      ii) der Eintrag V_{Pe} erhält folgende Fassung:

      „VPe — Tatsächlicher Energieverbrauch wie in Tabelle 2 definiert“,

   b) in Nummer 6 erhalten der Eintrag V_{Pe}, einschließlich in Tabelle 2, und der Eintrag CF, einschließlich in Tabelle 3, folgende Fassung:

   „V_{Pe}: der tatsächliche Energieverbrauch wie in Tabelle 2 definiert.

Tabelle 2

Tatsächlicher Energieverbrauch

Motortyp	Tatsächlicher Energieverbrauch (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 Energieverbrauch (V_{Pe}) [m^3/kWh]
CNG-Motor (G20)	0,259
CNG-Motor (G20) mit Turbolader	0,275

CF: Umrechnungsfaktor wie in Tabelle 3 definiert

Tabelle 3

Kraftstoffumrechnungsfaktor (CF)

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“

Artikel 2

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

Brüssel, den 6. August 2020

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN