

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2023/1634 DER KOMMISSION

vom 5. Juni 2023

zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge

(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 7 Absatz 8, Artikel 10 Absatz 8 Unterabsatz 2 und Artikel 15 Absatz 8,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Anhang I der Verordnung (EU) 2019/631 enthält detaillierte Methoden zur Berechnung der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen für Hersteller von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen.
- (2) Seit dem 1. Januar 2021 beruhen die CO₂-Emissionsnormen auf CO₂-Emissionsdaten, die nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (WLTP) gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission ⁽²⁾ ermittelt wurden. Anhang I der Verordnung (EU) 2019/631 wurde durch die Delegierte Verordnung (EU) 2020/2173 der Kommission ⁽³⁾ geändert, um der Einführung des WLTP Rechnung zu tragen, indem klargestellt wurde, wie die Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen für bestimmte Arten von Herstellern zu bestimmen sind. Für Hersteller, die Mitglied einer Emissionsgemeinschaft sind, ist jedoch eine weitere Präzisierung erforderlich, um die Berechnungsmethode für die Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen für die Kalenderjahre 2021 bis 2024 festzulegen.
- (3) In Anhang I Teil A der Verordnung (EU) 2019/631 ist die Methode zur Berechnung der in den Kalenderjahren 2021 bis 2024 geltenden Abweichungsziele festgelegt. Aus Gründen der Rechtssicherheit ist es erforderlich, die Berechnungsmethode auch für die in den Kalenderjahren 2025 bis 2028 geltenden Abweichungsziele gemäß Artikel 10 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe c der genannten Verordnung festzulegen.

⁽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 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).

⁽³⁾ Delegierte Verordnung (EU) 2020/2173 der Kommission vom 16. Oktober 2020 zur Änderung der Anhänge I, II und III der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Aktualisierung der Überwachungsparameter und zur Präzisierung bestimmter Aspekte im Zusammenhang mit der Änderung des Regelprüfverfahrens (ABl. L 433 vom 22.12.2020, S. 1).

- (4) Um zwischen vollständigen und unvollständigen Basisfahrzeugen zu unterscheiden, sollte die Definition der Prüfmasse (TM) für die durchschnittliche Prüfmasse in Kilogramm aller neuen leichten Nutzfahrzeuge gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.2.1 der Verordnung (EU) 2019/631 angepasst werden.
- (5) In den Anhängen II und III der Verordnung (EU) 2019/631 sind die Art und das Format der Informationen festgelegt, die die Mitgliedstaaten oder die Hersteller für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge zu erfassen und der Kommission jährlich zu melden haben. Die gewonnenen Erfahrungen haben gezeigt, dass bestimmte Überwachungsparameter gestrichen werden könnten, um den Überwachungsprozess zu erleichtern, weil diese Parameter nicht für die Berechnung der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen oder der durchschnittlichen spezifischen Emissionen verwendet werden; sie sollten daher gestrichen werden, wodurch die aussagekräftige Bewertung der Einhaltung der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen durch die Hersteller nicht beeinträchtigt wird. Darüber hinaus müssen bestimmte neue Parameter hinzugefügt werden, insbesondere für die Zwecke der Überprüfung der CO₂-Emissionen von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen. Diese Änderungen der Parameter müssen für die Art der zu erhebenden Daten in Anhang II Teil A und Anhang III Teil A der Verordnung (EU) 2019/631 sowie für die Formate der Datenerhebung in Anhang II Teil B und Anhang III Teil B jener Verordnung berücksichtigt werden.
- (6) Anhang III der Verordnung (EU) 2019/631 enthält ein Verfahren für die Hersteller zur Berechnung der CO₂-Emissionen und der Massenwerte für leichte Nutzfahrzeuge, die in mehreren Stufen typgenehmigt werden. Für einzelne unvollständige Basisfahrzeuge ist die Fahrzeugmasse gemäß Anhang III Teil A Nummer 1.2.4 der Verordnung (EU) 2019/631 unter Berücksichtigung des Massewertes (B₀) zu berechnen, der für die Berechnungen für das Kalenderjahr 2021 auf 1,375 festgesetzt wurde. Für die Kalenderjahre 2022 bis 2024 sollte dieser Wert auf der Grundlage des Durchschnitts der Masse neuer unvollständiger Basisfahrzeuge in fahrbereitem Zustand, die in den Kalenderjahren 2018, 2019 und 2020 in der Union zugelassen wurden, neu festgesetzt werden.
- (7) In Ermangelung der endgültigen CO₂-Überwachungsdaten für neue leichte Nutzfahrzeuge für das Kalenderjahr 2020 konnte die Anpassung des B₀-Wertes nicht wie in Anhang III Teil A Nummer 1.2.4 der Verordnung (EU) 2019/631 vorgesehen bis zum 31. Oktober 2021 abgeschlossen werden. Wenn der B₀-Wert nur anhand der Daten für die Kalenderjahre 2018 und 2019 angepasst worden wäre, hätte dies zu einem Wert geführt, der sehr nah am aktuellen B₀-Wert gelegen hätte; um die Durchführung zu erleichtern und für Rechtssicherheit für die betreffenden Hersteller zu sorgen, ist es angemessen, den derzeit geltenden B₀-Wert für das Kalenderjahr 2022 beizubehalten. Für die Kalenderjahre 2023 und 2024 wurde der angepasste B₀-Wert auf der Grundlage der endgültigen Überwachungsdaten für leichte Nutzfahrzeuge für die Kalenderjahre 2018, 2019 und 2020 berechnet. Im Interesse der Rechtssicherheit für Hersteller nach 2024 muss zudem klargestellt werden, dass der angepasste B₀-Wert auch in den Jahren nach 2024 anwendbar bleibt.
- (8) Es bedarf einer Klarstellung, um den verschiedenen Methoden, nach denen der aerodynamische Einfluss im Falle unvollständiger N₁-Basisfahrzeuge im Rahmen der Berechnung der Überwachungswerte für die CO₂-Emissionen bestimmt wird, besser Rechnung zu tragen.
- (9) Anhang III Teil B der Verordnung (EU) 2019/631 enthält bestimmte Informationen in Bezug auf das NEFZ-Regelprüfverfahren, das nicht mehr angewandt wird, weshalb sie gestrichen werden sollten.
- (10) Die Verordnung (EU) 2019/631 sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) 2019/631 wird wie folgt geändert:

1. Anhang I wird gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.
2. Anhang II wird gemäß Anhang II der vorliegenden Verordnung geändert.
3. Anhang III wird gemäß Anhang III der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

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

Die folgenden Nummern gelten ab dem 1. Januar 2024:

- a) Anhang II Nummer 1 Buchstabe a Ziffern ii und iii sowie Nummer 2 Buchstaben b und c;
- b) Anhang III Nummer 1 Buchstabe a Ziffern iii und v sowie Nummer 3 Buchstaben c und e.

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

Brüssel, den 5. Juni 2023

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG I

Anhang I der Verordnung (EU) 2019/631 wird wie folgt geändert:

1. Teil A wird wie folgt geändert:

a) Folgende Nummer 3d wird eingefügt:

„3d. Für eine gemäß Artikel 6 gebildete Emissionsgemeinschaft wird die WLTP-Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen auf der Grundlage der $WLTP_{CO_2}$, der $NEFZ_{CO_2}$ und der $NEFZ_{2020Ziel}$ -Werte bestimmt, die für die betreffende Emissionsgemeinschaft als Ganze berechnet wurden.

Im Falle einer in den Jahren 2021 bis 2024 neu gebildeten Emissionsgemeinschaft oder einer Änderung in der Zusammensetzung einer Emissionsgemeinschaft, die 2020 bestand, wird die WLTP-Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen auf der Grundlage der $WLTP_{CO_2}$, der $NEFZ_{CO_2}$ und der $NEFZ_{2020Ziel}$ -Werte für die neue Emissionsgemeinschaft als Ganze berechnet.“

b) Unter Nummer 5 wird folgender Buchstabe c angefügt:

„c) Für einen Hersteller, dem nach Artikel 10 Absatz 4 eine Ausnahme für eines der Kalenderjahre 2025 bis 2028 gewährt wurde, wird die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen ($Abweichungsziel_{2025-2028}$) wie folgt berechnet:

$$Abweichungsziel_{2025-2028} = \frac{WLTP_{CO_2,measured}}{WLTP_{CO_2}} \cdot \frac{WLTP_{CO_2,ind}}{NEDCCO_2,ind} \cdot Zielvorgabe_{2021} \cdot (1 - Reduktionsfaktor_{2025})$$

Für einen solchen Hersteller, der nicht für 2020 zugelassene neue Personenkraftwagen verantwortlich war oder für den der $WLTP_{CO_2}$ -Wert gemäß Nummer 3 oder der $NEFZ_{CO_2}$ -Wert gemäß Nummer 3 null ist, wird die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen ($Abweichungsziel_{2025-2028}$) wie folgt berechnet:

$$Abweichungsziel_{2025-2028} = \frac{WLTP_{CO_2,measured}}{NEDCCO_2} \cdot Zielvorgabe_{2021} \cdot (1 - Reduktionsfaktor_{2025})$$

Dabei ist:

$WLTP_{CO_2,gemessen}$	der Durchschnitt der $WLTP_{CO_2,gemessen}$ -Werte gemäß Nummer 6.0 sämtlicher Hersteller, für die eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gemäß Nummer 4 gilt, gewichtet nach der Anzahl der 2020 zugelassenen neuen Personenkraftwagen;
$WLTP_{CO_2}$	der Durchschnitt der $WLTP_{CO_2}$ -Werte gemäß Nummer 3 aller einzelnen Hersteller, für die eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gemäß Nummer 4 gilt, gewichtet nach der Anzahl der 2020 zugelassenen neuen Personenkraftwagen;
$NEFZ_{CO_2}$	der Durchschnitt der $NEFZ_{CO_2}$ -Werte gemäß Nummer 3 aller einzelnen Hersteller, für die eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gemäß Nummer 4 gilt, gewichtet nach der Anzahl der 2020 zugelassenen neuen Personenkraftwagen;
$WLTP_{CO_2,ind}$	gleich $WLTP_{CO_2}$ gemäß Nummer 3;
$NEFZ_{CO_2,ind}$	gleich $NEFZ_{CO_2}$ gemäß Nummer 3;
Reduktionsfaktor ₂₀₂₅	die Verringerung gemäß Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a;
Zielvorgabe ₂₀₂₁	eine Verringerung der durchschnittlichen spezifischen CO_2 -Emissionen dieses Herstellers im Jahr 2007 um 45 %.

2. Teil B wird wie folgt geändert:

a) Folgende Nummer 3d wird eingefügt:

„3d. Für eine gemäß Artikel 6 gebildete Emissionsgemeinschaft wird die WLTP-Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen auf der Grundlage der $WLTP_{CO_2}$, der $NEFZ_{CO_2}$ und der $NEFZ_{2020Ziel}$ -Werte bestimmt, die für die betreffende Emissionsgemeinschaft als Ganze berechnet wurden.

Im Falle einer in den Jahren 2021 bis 2024 neu gebildeten Emissionsgemeinschaft oder einer Änderung in der Zusammensetzung einer Emissionsgemeinschaft, die 2020 bestand, wird die WLTP-Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen auf der Grundlage der $WLTP_{CO_2}$, der $NEFZ_{CO_2}$ und der $NEFZ_{2020Ziel}$ -Werte für die neue Emissionsgemeinschaft als Ganze berechnet.“

b) Unter Nummer 6.2.1 erhält der Wortlaut

„TM die durchschnittliche Prüfmasse in Kilogramm (kg) aller in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge des Herstellers;“

folgende Fassung:

„TM die durchschnittliche Prüfmasse in Kilogramm (kg) aller in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge des Herstellers.

Im Falle eines vollständigen Basisfahrzeugs, das einem vervollständigten Fahrzeug zugrunde liegt, ist die zu berücksichtigende Prüfmasse die Prüfmasse dieses Basisfahrzeugs.

Im Falle eines unvollständigen Basisfahrzeugs, das einem vervollständigten Fahrzeug zugrunde liegt, ist der zu berücksichtigende Wert der Prüfmasse der im Einklang mit Anhang III Teil A Nummer 1.2.4. Buchstabe a bestimmte DM_{Basis} -Wert;“.

—

ANHANG II

Anhang II der Verordnung (EU) 2019/631 wird wie folgt geändert:

1. Teil A wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1a wird wie folgt geändert:

i) Der einleitende Teil erhält folgende Fassung:

„Die Mitgliedstaaten erfassen für jedes Kalenderjahr die folgenden ausführlichen Daten zu jedem in ihrem Hoheitsgebiet in der Klasse M₁ zugelassenen neuen Personenkraftwagen und übermitteln die Daten der Kommission gemäß Artikel 7 Absatz 2 in dem Format gemäß Teil B Abschnitt 2A.“

ii) Folgende Nummer 5a wird eingefügt:

„5a. Kennung der Fahrwiderstandsfamilie oder Kennung der Fahrwiderstandsmatrix-Familie;“

iii) Folgende Nummer 9a wird eingefügt:

„9a. Zeichen entsprechend den Bestimmungen für die Typgenehmigung;“

iv) Die Nummern 19, 22, 23 und 24 werden gestrichen.

v) Absatz 2 wird gestrichen.

b) Nummer 2 erhält folgende Fassung:

„2. Die ausführlichen Daten gemäß Nummer 1a sind der Übereinstimmungsbescheinigung des betreffenden Personenkraftwagens zu entnehmen, sofern in Teil B Abschnitt 2A dieses Anhangs nichts anderes angegeben ist.“

2. In Teil B Abschnitt 2A wird die Tabelle wie folgt geändert:

a) In der ersten Spalte erhält die Überschrift „Querverweis zu Teil A Nummern 1 und 1a“ folgende Fassung:

„Querverweis zu Teil A Nummer 1a“

b) Folgender Eintrag 5a wird eingefügt:

„5a)	Kennung der Fahrwiderstandsfamilie oder Kennung der Fahrwiderstandsmatrix-Familie	0.2.3.4 0.2.3.5“
------	---	---------------------

c) Folgender Eintrag 9a wird eingefügt:

„9a)	Zeichen entsprechend den Bestimmungen für die Typgenehmigung	47“
------	--	-----

d) Eintrag 14 erhält folgende Fassung:

„14)	Kraftstofftyp	26
	Kraftstoffmodus	26.1 23 (bei batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen) 23.1 (bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen)“

e) Die Einträge 19, 19, 22, 23 und 24 werden gestrichen.

f) Anmerkung 4 wird gestrichen.

ANHANG III

Anhang III der Verordnung (EU) 2019/631 wird wie folgt geändert:

1. Teil A wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1.1a wird wie folgt geändert:

i) Die Überschrift und der einleitende Teil erhalten folgende Fassung:

„1.1a. Meldung in der Klasse N₁ zugelassener Fahrzeuge durch die Mitgliedstaaten

Die Mitgliedstaaten erfassen für jedes Kalenderjahr die folgenden detaillierten Angaben zu jedem in ihrem Hoheitsgebiet in der Klasse N₁ zugelassenen vollständigen oder vervollständigten neuen leichten Nutzfahrzeug und übermitteln die Daten der Kommission gemäß Artikel 7 Absatz 2 in dem Formats gemäß Teil C Abschnitt 2a.“

ii) Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. Hersteller (bei vervollständigten Fahrzeugen: Hersteller des Basisfahrzeugs);“

iii) Folgende Nummer 5a wird eingefügt:

„5a. Kennung der Fahrwiderstandsfamilie oder Kennung der Fahrwiderstandsmatrix-Familie;“

iv) Folgende Nummer 7a wird eingefügt:

„7a. vollständiges oder vervollständigtes Fahrzeug;“

v) Folgende Nummer 9a wird eingefügt:

„9a. Zeichen entsprechend den Bestimmungen für die Typgenehmigung;“

vi) Nummer 12 erhält folgende Fassung:

„12) Masse des vollständigen oder vervollständigten Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand;“

vii) Folgende Nummer 12a wird eingefügt:

„12a. bei vervollständigten Fahrzeugen Masse des Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand;“

viii) Die Nummern 19, 23, 24 und 25 werden gestrichen.

ix) Absatz 2 wird gestrichen.

b) Die Nummern 1.2.1 und 1.2.1.2a werden gestrichen.

c) Nummer 1.2.2 wird wie folgt geändert:

i) Der einleitende Teil erhält folgende Fassung:

„Für jedes neue vervollständigte Fahrzeug, das von den Mitgliedstaaten gemäß Nummer 1.1a gemeldet wird, übermittelt der Hersteller des Basisfahrzeugs der Kommission die unter den Buchstaben a und b dieser Nummer genannten Daten für jedes Basisfahrzeug mit derselben Fahrzeug-Identifizierungsnummer wie jener des vervollständigten Fahrzeugs. Die Daten sind innerhalb von drei Monaten nach der Mitteilung der vorläufigen Daten an den Hersteller gemäß Artikel 7 Absatz 4 Unterabsatz 2 zu melden.“

ii) Buchstabe a wird wie folgt geändert:

— Ziffer ii erhält folgende Fassung:

„Kennung der Interpolationsfamilie des Fahrzeugs gemäß Absatz 6.2.6 der UN-Regelung Nr. 154“

— Die Ziffern iv, v und viii werden gestrichen.

— Ziffer vii erhält folgende Fassung:

„vii) Masse des unvollständigen Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand;“

iii) Buchstabe b Ziffer iv erhält folgende Fassung:

„iv) Masse des vollständigen Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand.“

d) unter Nummer 1.2.3 erhält Absatz 2 folgende Fassung:

„Werden die unter Nummer 1.2.2 genannten Daten vom Hersteller des Basisfahrzeugs nicht übermittelt, so werden die spezifischen CO₂-Emissionen und die Masse in fahrbereitem Zustand, die von den Mitgliedstaaten gemäß Nummer 1.1a für das entsprechende vervollständigte Fahrzeug gemeldet wurden, herangezogen, um zu bestimmen, ob das Fahrzeug unter die vorliegende Verordnung fällt, und um die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen und die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des betreffenden Basisfahrzeugherstellers zu berechnen.“

e) Nummer 1.2.4 wird wie folgt geändert:

i) Der einleitende Teil erhält folgende Fassung:

„Ab dem Kalenderjahr 2020 berechnet ein Hersteller die Überwachungswerte für die CO₂-Emissionen für jedes einzelne seiner unvollständigen Basisfahrzeuge nach der in Anhang B7 Absätze 3.2.3.2 bzw. 3.2.4 der UN-Regelung Nr. 154 genannten Interpolationsmethode; dabei geht er nach derselben Methode vor, die bei der EG-Typgenehmigung des Basisfahrzeugs in Bezug auf dessen Emissionen angewandt wird, wobei bis auf die nachstehenden Ausnahmen die Begriffsbestimmungen der genannten Absätze gelten:“

ii) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Masse des Einzelfahrzeugs

Anstelle der in Anhang B7 Absätze 3.2.3.2.2.1 bzw. 3.2.4.1.1.1 der UN-Regelung Nr. 154 genannten Prüfmasse ‚TM_{ind}‘ wird die Standardmasse des Basisfahrzeugs DM_{Basis} herangezogen. Ist die Standardmasse DM_{Basis} niedriger als die Prüfmasse des Fahrzeugs mit niedrigem Wert der Interpolationsfamilie (TM_L), wird TM_{ind} durch TM_L ersetzt. Ist die Standardmasse DM_{Basis} höher als die Prüfmasse des Fahrzeugs mit hohem Wert der Interpolationsfamilie (TM_H), wird TM_{ind} durch TM_H ersetzt.

DM_{Basis} wird nach folgender Formel berechnet:

$$DM_{\text{Basis}} = MRO_{\text{Basis}} \times B_0 + 25 \text{ kg} + 0,28 \times (TPMLM - MRO_{\text{Basis}} \times B_0 \cdot 25 \text{ kg})$$

Dabei ist:

MRO _{Basis}	die gemäß Absatz 3.2.5 der UN-Regelung Nr. 154 definierte Masse des Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand;
B ₀	der Massewert von 1,375 bis zum Kalenderjahr 2022 und von 1,351 für die Kalenderjahre 2023 bis 2034;
TPMLM	die technisch zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand gemäß der Begriffsbestimmung in Absatz 3.2.23 der UN-Regelung Nr. 154.“

iii) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Rollwiderstand des Einzelfahrzeugs

Für die Zwecke des Anhangs B7 Absätze 3.2.3.2.2.2 bzw. 3.2.4.1.1.2 der UN-Regelung Nr. 154 wird der Rollwiderstand des Basisfahrzeugs herangezogen.“

iv) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Aerodynamischer Einfluss des Einzelfahrzeugs

Bei unvollständigen Basisfahrzeugen, die zu einer Fahrwiderstandsmatrix-Familie gehören, bestimmt der Hersteller den in Anhang B7 Absatz 3.2.4.1.1.3 der UN-Regelung Nr. 154 genannten Wert ‚A_{f,ind}‘ gemäß einer der folgenden Optionen:

- i) Fahrzeugfront des repräsentativen Fahrzeugs der Fahrwiderstandsmatrix-Familie in m²;
- ii) Mittelwert der Fahrzeugfront des Fahrzeugs mit hohem Wert und des mit niedrigem Wert der Interpolationsfamilie in m²;
- iii) Fahrzeugfront des Fahrzeugs mit hohem Wert der Interpolationsfamilie m², wenn die Interpolationsmethode nicht angewandt wird.

Bei unvollständigen Basisfahrzeugen, die nicht zu einer Fahrwiderstandsmatrix-Familie gehören, wird der in Anhang B7 Absatz 3.2.3.2.2.4 der UN-Regelung Nr. 154 genannte Wert ‚ $f_{2,ind}$ ‘ in Höhe eines der folgenden Werte festgelegt:

- i) Mittelwert der in jenem Absatz genannten Werte ‚ $f_{2,L}$ ‘ und ‚ $f_{2,H}$ ‘;
- ii) in jenem Absatz genannter Wert ‚ $f_{2,H}$ ‘.

f) Nummer 2 erhält folgende Fassung:

„2. Die detaillierten Angaben gemäß Nummer 1.1a sind der Übereinstimmungsbescheinigung des betreffenden leichten Nutzfahrzeugs zu entnehmen, sofern in Teil C Abschnitt 2a nichts anderes angegeben ist.“

2. Teil B wird gestrichen.

3. Teil C Abschnitt 2a wird wie folgt geändert:

a) In der ersten Spalte erhält die Überschrift „Querverweis zu Teil A Nummern 1.1 und 1.1a“ folgende Fassung:

„Querverweis zu Teil A Nummer 1.1a“

b) Eintrag 1 erhält folgende Fassung:

„1)	Name des Herstellers — EU-Standardbezeichnung ⁽¹⁾	Von der Kommission zugewiesene Bezeichnung
	Name des Herstellers ⁽²⁾	0.5 oder bei Fahrzeugen, die einer Mehrstufentypgenehmigung unterliegen, 0.5.1 (Name des Herstellers des Basisfahrzeugs)“

c) Folgender Eintrag 5a wird eingefügt:

„5a)	Kennung der Fahrwiderstandsfamilie oder Kennung der Fahrwiderstandsmatrix-Familie	0.2.3.4 0.2.3.5“
------	---	---------------------

d) Folgender Eintrag 7a wird eingefügt:

„7a)	Vollständiges oder vervollständigtes Fahrzeug	0,4“
------	---	------

e) Folgender Eintrag 9a wird eingefügt:

„9a)	Zeichen entsprechend den Bestimmungen für die Typgenehmigung	47“
------	--	-----

f) Eintrag 12 erhält folgende Fassung:

„12)	Masse des vollständigen oder vervollständigten Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand	13“
------	--	-----

g) Folgender Eintrag 12a wird eingefügt:

„12a)	Masse des Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand (bei vervollständigten Fahrzeugen)	14“
-------	---	-----

h) Eintrag 14 erhält folgende Fassung:

„14)	Kraftstofftyp	26
	Kraftstoffmodus	26.1 23 (bei batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen) 23.1 (bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen)“

i) Eintrag 22 erhält folgende Fassung:

„22)	Technisch zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand (TPMLM)	16.1“
------	--	-------

j) Die Einträge 19, 23, 24 und 25 werden gestrichen.

k) Anmerkung 4 wird gestrichen.
