Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 10. November 2017
(OR. en)

14217/17

Interinstitutionelles Dossier:
2017/0293 (COD)

CLIMA 302
ENV 918
TRANS 466
MI 807
CODEC 1787
IA 178

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	9. November 2017
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2017) 676 final
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (Neufassung)

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2017) 676 final.

Anl.: COM(2017) 676 final

EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 8.11.2017
COM(2017) 676 final

2017/0293 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2017) 650 final} - {SWD(2017) 651 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Der Automobilbranche kommt in der EU besondere Bedeutung zu; sie bietet für mehr als 12 Millionen Menschen Arbeitsplätze in Herstellung, Verkauf, Wartung und Transport. In der Pkw-Branche der EU als Teil der weltweiten Automobilindustrie vollzieht sich derzeit ein Umbruch. Digitalisierung und Automatisierung verändern traditionelle Herstellungsverfahren. Innovationen bei elektrischen Antriebssystemen sowie autonom fahrende und vernetzte Fahrzeuge sind wesentliche Herausforderungen, die den Sektor möglicherweise von Grund auf verändern. Außerdem ist in den letzten zehn Jahren der Anteil des EU-Pkw-Markts an den Verkäufen weltweit um rund ein Drittel auf etwa 20 % zurückgegangen, was den Druck auf die EU-Industrie erhöht, neue Märkte zu erschließen.

Im Anschluss an das Übereinkommen von Paris[1] hat sich die Welt zum Übergang zu einer CO_2-armen Wirtschaft verpflichtet. Viele Länder verfolgen nun eine Politik zugunsten von CO_2-armem Verkehr, wozu auch Kraftfahrzeugnormen gehören, oft in Verbindung mit Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität. Bislang waren die Normen für die CO_2-Emissionsminderung von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen in Europa ein Hauptinstrument zur Förderung von Innovation und Investitionen in CO_2-arme Technologien. Ohne strengere Normen für die Zeit nach dem Jahr 2020 läuft die EU heute jedoch Gefahr, im Hinblick auf emissionsfreie bzw. emissionsarme Fahrzeuge ihre technologische Führungsposition zu verlieren, denn die USA, Japan, Südkorea und China holen in diesem Segment sehr schnell auf.

In China gelten ab dem Jahr 2019 für Automobilhersteller verbindliche Quoten für emissionsfreie/emissionsarme Fahrzeuge. In den USA hat Kalifornien neben neun weiteren Staaten mit Erfolg ein Rechtsinstrument eingeführt, das die weitere Verbreitung von emissionsfreien bzw. emissionsarmen Fahrzeugen steigern soll. Die strategische Bedeutung der emissionsfreien bzw. emissionsarmen Fahrzeuge für Automobilhersteller wird durch die zahlreichen Ankündigungen der letzten Zeit untermauert, denen zufolge der Anteil von elektrischen Antriebssystemen an ihren Gesamtumsätzen in den kommenden Jahren deutlich zunehmen wird. Die Automobilindustrie der EU muss bei diesen neuen Technologien weltweit führend werden, wie sie dies derzeit bei konventionellen Automobiltechnologien ist.

Im geltenden Rechtsrahmen kommen die Verbraucher in der EU bei möglichen Kraftstoffeinsparungen zu kurz. Laut der Bewertung der derzeitigen Verordnungen über CO_2-Emissionen übertreffen die Kraftstoffeinsparungen aufgrund der CO_2-Normen die höheren Anschaffungskosten bei Weitem, über die gesamte Lebensdauer waren die Einsparungen bei den Kraftstoffkosten jedoch geringer als erwartet. Dies ist in erster Linie der wachsenden Diskrepanz zwischen Prüfzyklus und der tatsächlichen Emissionsleistung zuzuschreiben. Würde diese „Emissionslücke“ verringert und würden in Neuwagen Technologien eingebaut, die im Fahrbetrieb Kraftstoffeinsparungen ermöglichen, wäre der Nutzen für die Verbraucher sogar noch höher.

Nach der Zielsetzung der im Juli 2016 von der Kommission veröffentlichten europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität[2] müssen die verkehrsbedingten Emissionen von Treibhausgasen (THG) bis zum Jahr 2050 um mindestens 60 % niedriger sein als im Jahr

---

[1] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019(01)

[2] COM(2016) 501 final.

1990 und eine klare Tendenz Richtung null aufweisen. Die verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen müssen drastisch und unverzüglich reduziert werden. In der Strategie wird außerdem deutlich hervorgehoben, dass der Einsatz von emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen voranschreiten muss, um bis zum Jahr 2030 eine bedeutende Marktdurchdringung zu erreichen, und dass die EU einen stabilen Kurs einschlägt, der langfristig zu Nullemissionsmobilität führt.

Die Strategie wurde in einem ersten Schritt durch die Mitteilung „Europa in Bewegung: Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle“[3] vom Mai 2017 umgesetzt. Darin wird deutlich gemacht, dass die EU dafür sorgen will, dass die besten emissionsarmen, vernetzten und automatisierten Mobilitätslösungen, Ausrüstungen und Fahrzeuge entwickelt, angeboten und hergestellt werden und dass diese über die modernste unterstützende Infrastruktur verfügen. In der Mitteilung wird betont, dass die EU bei der Gestaltung des derzeitigen Wandels im Automobilsektor auf globaler Ebene eine Führungsrolle einnehmen und dabei auf die bisherigen entscheidenden Fortschritte aufbauen muss.

Die bis 2020 bzw. 2021 geltenden CO_2-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge haben dazu beigetragen, die CO_2-Emissionen dieser Fahrzeuge erheblich zu verringern.[4] Mit den derzeitigen Maßnahmen werden allerdings die THG-Emissionen voraussichtlich nicht in dem Maße zurückgehen, das erforderlich ist, damit das EU-Ziel, bis zum Jahr 2030 die Emissionen um mindestens 40 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken, erreicht werden kann. Im Jahr 2015 verursachte der Straßenverkehr 22 % der THG-Emissionen der EU, und dieser Anteil ist seit 1990 kontinuierlich gestiegen. 73 % der THG-Emissionen aus dem Straßenverkehr entfielen im Jahr 2015 auf Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge.

Zwar hat der Verkehrssektor in den vergangenen Jahrzehnten den Ausstoß von Luftschadstoffen in der EU erheblich verringert, er ist und bleibt jedoch der größte Verursacher von NO_x-Emissionen. Emissionsfreie Fahrzeuge tragen nicht nur dazu bei, die straßenverkehrsbedingten CO_2-Emissionen zu verringern, sie bieten auch Vorteile im Sinne eines Verkehrs, der keine Luftschadstoffe freisetzt.

Dieser Vorschlag sieht für neue Personenfahrzeuge und für neue leichte Nutzfahrzeuge bis 2030 zu erreichende Ziele für kostenwirksame CO_2-Emissionssenkungen vor, die mit einem speziellen Anreizmechanismus kombiniert werden, um den Anteil der emissionsfreien bzw. emissionsarmen Fahrzeuge zu erhöhen. Damit wird gewährleistet, dass die Automobilindustrie der EU ihre technologische Führungsposition bewahrt und somit ihre Wettbewerbsfähigkeit gestärkt und Arbeitsplätze geschaffen werden. Darüber hinaus gehen die Kraftstoffkosten der Verbraucher zurück. Gleichzeitig trägt der Vorschlag zur Verwirklichung der EU-Verpflichtungen im Rahmen des Übereinkommens von Paris bei. Der Anreizmechanismus zur Erhöhung des Anteils von emissionsfreien bzw. emissionsarmen Fahrzeugen wird insbesondere dazu beitragen, Schadstoffe in der Luft zu verringern und somit die Luftqualität zu verbessern, was der Gesundheit der Menschen zugutekommt. Er ergänzt die laufenden Anstrengungen zur Bewältigung der Luftverschmutzungsprobleme auf kommunaler, regionaler und nationaler Ebene.

Insbesondere gibt er ein klares Signal und sorgt für Vorhersehbarkeit, sodass die Industrie investieren und Beschäftigung, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit fördern kann. Darüber

---

[3] COM(2017) 283 final.

[4] Ricardo-AEA und TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO_2 emissions from light-duty vehicles, abrufbar unter: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

hinaus wird durch den Mechanismus der Einsatz von emissionsfreien bzw. emissionsarmen Fahrzeugen und die Entwicklung kraftstoffeffizienter Technologien in der EU beschleunigt und somit die Grundlage dafür geschaffen, dass die Automobilindustrie der EU auf den Weltmärkten erfolgreich bleibt. Er wird von den notwendigen flankierenden Maßnahmen auf EU- und Mitgliedstaatenebene begleitet, und es wird erwartet, dass Investitionen in Ladeinfrastrukturen getätigt werden.

Neue, spezifische Governance-Mechanismen sorgen dafür, dass die CO_2-Emissions- und die Kraftstoffverbrauchswerte repräsentativ für die Werte bleiben, die die Verbraucher auf der Straße wahrnehmen. Darüber hinaus stellt der Vorschlag sicher, dass die Lasten gerecht auf die Hersteller verteilt werden.

Dieser Vorschlag ist Teil eines größeren Mobilitätspakets, das nachfrageseitige Maßnahmen zur Unterstützung enthält, die die angebotsseitigen Maßnahmen dieses Vorschlags ergänzen. Die Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge soll den Markt für saubere, energieeffiziente Fahrzeuge stimulieren. Die vorgeschlagene Änderung gewährleistet, dass die Richtlinie alle einschlägigen Praktiken bei der Vergabe öffentlicher Aufträge umfasst, dass von ihr klare, langfristige Marktsignale ausgehen und dass ihre Bestimmungen vereinfacht werden und wirksam angewandt werden können. Sie dürfte bewirken, dass der Verkehrssektor einen höheren Beitrag zur Senkung der Emissionen von CO_2 und Luftschadstoffen sowie zur Wettbewerbsfähigkeit und zum Wachstum des Sektors leistet.

Die Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sieht die Aufstellung gemeinsamer Normen für den Binnenmarkt, in nationalen Strategierahmen zu entwickelnde angemessene Mindestanforderungen an die Infrastruktur und Verbraucherinformationen zur Kompatibilität von Kraftstoffen und Fahrzeugen vor. Der Aktionsplan für Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe enthält eine Reihe von Empfehlungen für die bessere Umsetzung der in der Richtlinie vorgesehenen nationalen Strategierahmen und für die bessere Planung und Finanzierung von interoperabler Infrastruktur für Kraftstoffe.

Eine Batterie-Initiative soll dazu beitragen, eine vollständige Wertschöpfungskette für die Entwicklung und Herstellung von Batterien in der EU aufzubauen.

Darüber hinaus will die Kommission im ersten Halbjahr 2018 Zielwerte für die Senkung der CO_2-Emissionen von neuen schweren Nutzfahrzeugen vorlegen.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Dieser Vorschlag leistet einen Beitrag zum Ziel der Rahmenstrategie für die Energieunion[5], den Übergang zu einer CO_2-armen, sicheren und wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu bewerkstelligen. Er trägt dazu bei, die Ziele des Rahmens für die Klima- und Energiepolitik der EU bis 2030 zu erreichen, die auch die Zielvorgabe umfassen, die EU-weiten THG-Emissionen um mindestens 40 % gegenüber dem Stand von 1990 zu verringern. In Nicht-EHS-Sektoren, zu denen u. a. der Straßenverkehr gehört, müssen bis 2030 THG-Emissionsminderungen von mindestens 30 % gegenüber dem Jahr 2005 erzielt werden. Im Rahmen der Lastenteilungsverordnung[6], die für die Nicht-EHS-Sektoren gilt, hat die

[5] COM(2015) 80 final.

[6] Vorschlag für eine Verordnung zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021-2030 zwecks Schaffung einer krisenfesten Energieunion und Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris sowie zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates über ein System für die Überwachung von Treibhausgasemissionen sowie für die Berichterstattung über diese Emissionen und über andere klimaschutzrelevante Informationen, COM(2016) 482 final.

Kommission bis 2030 zu verwirklichende Zielwerte für die THG-Emissionsminderungen vorgeschlagen, die die Mitgliedstaaten erreichen müssen. Die CO_2-Normen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge für die Zeit nach 2020 werden den Mitgliedstaaten helfen, diese Zielvorgaben zu erreichen.

Darüber hinaus ist das Emissionshandelssystem (EHS) ein Eckpfeiler der klimapolitischen Beiträge der EU zur Dekarbonisierung des Energiesektors, dem im Straßenverkehr bei einem steigenden Anteil von Elektrofahrzeugen eine größere Rolle zufällt.

Im Rahmen des 7. Forschungsprogramms und von Horizont 2020 wurden Gesamtmittel von mehr als 1,5 Mrd. EUR für die Förderung von Forschung und Entwicklung in Bezug auf Batterien und sämtliche Aspekte der Elektrifizierung von Fahrzeugen bereitgestellt.

Der im Jahr 2016 vorgelegte Vorschlag der Kommission für eine überarbeitete Richtlinie über Energie aus erneuerbaren Quellen (Erneuerbare-Energien-Richtlinie II)[7] zielt darauf ab, die THG-Emissionen aus Kraftstoffen dadurch zu verringern, dass die Kraftstoffanbieter auf EU-Ebene dazu verpflichtet werden, bis zum Jahr 2030 einen Mindestanteil von 6,8 % von CO_2-armen Kraftstoffen und Kraftstoffen aus erneuerbaren Quellen, einschließlich Elektrizität aus erneuerbaren Quellen und moderner Biokraftstoffe, bereitzustellen.

Die vorgeschlagene Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie sieht Gebühren auf Basis der Emissionsleistung vor, wodurch es möglich wird, die umweltverträglichsten Fahrzeuge zu belohnen und Anreize für die Erneuerung der Fahrzeugflotte zu geben.[8]

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

In der vor Kurzem verabschiedeten neuen Strategie für die Industriepolitik der EU[9] wird betont, dass eine moderne, wettbewerbsfähige Automobilindustrie der Schlüssel für die EU-Wirtschaft ist. Damit der Sektor jedoch seine technologische Spitzenposition beibehalten und auf den Weltmärkten erfolgreich sein kann, muss er den Übergang zu nachhaltigeren Technologien und neuen Geschäftsmodellen beschleunigen. Nur so lässt sich gewährleisten, dass Europa in der Zeit nach 2030 über die wettbewerbsfähigste, innovativste und nachhaltigste Industrie verfügt.

Außerdem ist der Automobilsektor einer der Zielsektoren der Initiative „Blaupause zur Branchenzusammenarbeit für Kompetenzen“[10], die die Kommission im Mai 2016 eingeleitet hat. Sie bietet die Möglichkeit, im Rahmen von Projektanträgen Interessenvertreter der Sozialpartner an einen Tisch zu bringen, um die Qualifikations- und Kompetenzdefizite zu ermitteln und maßgeschneiderte Strategien auf nationaler und regionaler Ebene aufzustellen, mit denen diese Defizite beseitigt werden können.

---

7 Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (Neufassung), COM(2016) 767 final.

8 Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, COM(2017) 275 final.

9 COM(2017) 479 final.

10 http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8848http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8848

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage dieses Vorschlags ist Artikel 192 AEUV. Im Einklang mit Artikel 191 und Artikel 192 Absatz 1 AEUV trägt die Europäische Union unter anderem zur Verfolgung der nachstehenden Ziele bei: Erhaltung und Schutz der Umwelt sowie Verbesserung deren Qualität; Förderung von Maßnahmen auf internationaler Ebene zur Bewältigung regionaler oder globaler Umweltprobleme und insbesondere zur Bekämpfung des Klimawandels.

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

In der EU gelten seit 2009 bzw. seit 2011 CO_2-Emissionsnormen für Personenkraftwagen bzw. leichte Nutzfahrzeuge, in denen Zielwerte für die Jahre 2020 bzw. 2021 vorgegeben sind. Ohne weitere Maßnahmen der EU auf diesem Gebiet dürften die CO_2-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge wahrscheinlich kaum weiter verringert werden; dies hat sich in der EU im Zeitraum 1995 bis 2006 im Falle von Personenkraftwagen gezeigt. Infolge der ständigen Erneuerung des Fahrzeugbestands durch neuere Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, die den CO_2-Normen für die Jahre 2020 und 2021 genügen, wäre eine geringfügige Verringerung auch noch nach 2021 zu erwarten. Da jedoch mit einem weiter steigendem Verkehrsaufkommen zu rechnen ist, dürfte die Minderung der CO_2-Emissionen insgesamt nicht ausreichen, um das für 2030 aufgestellte Minderungsziel bei den Treibhausgasen zu erreichen und den Verpflichtungen im Rahmen des Übereinkommens von Paris nachzukommen.

Angesichts der grenzüberschreitenden Wirkung des Klimawandels und der Notwendigkeit, die Fahrzeugbinnenmärkte zu schützen, ist eine Maßnahme auf EU-Ebene gerechtfertigt. Ohne Maßnahmen auf EU-Ebene bestünde die Gefahr, dass eine Reihe nationaler Regelungen zur Senkung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen aufgestellt würden. Dies hätte divergierende Zielwerte und Gestaltungsparameter zur Folge, was wiederum eine große Bandbreite technologischer Optionen und Fahrzeugkonfigurationen erforderlich machen würde, wodurch weniger größenbedingten Einsparungen möglich wären. Nationale und lokale Initiativen allein dürften weniger wirksam sein, da die Gefahr besteht, dass sie nicht aufeinander abgestimmt sind, was eine Fragmentierung des Binnenmarkts zur Folge hätte.

Da die Hersteller je nach Mitgliedstaat unterschiedliche Anteile am Kfz-Markt haben, hätten heterogene nationale Rechtsvorschriften unterschiedliche Auswirkungen für sie, was zu Wettbewerbsverzerrungen führen würde. Dadurch würden die Rechtsbeachtungskosten der Hersteller steigen, und die Anreize, kraftstoffeffiziente Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge zu entwickeln, würden durch die Fragmentierung des europäischen Marktes geschwächt.

Die zusätzlichen Kosten infolge des Fehlens gemeinsamer Normen und gemeinsamer technischer Lösungen müssten sowohl die Automobilzulieferer als auch die Fahrzeughersteller tragen. Letztendlich aber würden sie auf die Verbraucher abgewälzt, die ohne ein koordiniertes Vorgehen der EU bei unveränderten Treibhausgasreduktionen mit höheren Fahrzeugkosten konfrontiert würden.

- **Verhältnismäßigkeit**

Dieser Vorschlag entspricht dem Verhältnismäßigkeitsprinzip, denn er geht nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus. Mit dem Vorschlag sollen neue Normen auf kostenwirksame Weise festgelegt werden, um im Einklang mit dem vereinbarten Rahmen für die Klima- und Energiepolitik der EU bis 2030 die erforderlichen Reduktionen der CO_2-

Emissionen aus Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen zu erzielen und gleichzeitig sicherzustellen, dass die Lasten gerecht auf die Hersteller verteilt werden.

- **Wahl des Instruments**

Da es sich bei diesem Vorschlag um die Neufassung zweier bestehender Verordnungen handelt, ist eine Verordnung das einzig geeignete Rechtsinstrument.

Durch das Verfahren der Neufassung können in diesem Fall zwei weitgehend gleiche frühere Verordnung zu einem einzigen Rechtsakt zusammengeführt werden, der die gewünschten Änderungen enthält, diese Änderungen mit den unveränderten Bestimmungen aus den früheren Rechtsakten kodifiziert und die alten Rechtsakte aufhebt. Die vorgeschlagene neugefasste Verordnung steht mit der Verpflichtung der Kommission im Rahmen der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung[11] im Einklang.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Die bestehenden Verordnungen wurden im Rahmen des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT) eingehend bewertet. Diese Bewertung wurde im April 2015 abgeschlossen, und der Abschlussbericht der Berater wurde veröffentlicht.[12]

In dem Bewertungsbericht wurden die Verordnungen den Zielen der ursprünglichen Rechtsvorschriften gegenübergestellt. Dies führte zu dem Schluss, dass die Verordnungen nach wie vor von Belang und weitgehend kohärent sind und dass sie beträchtliche Emissionseinsparungen bewirkt haben, während sie bei der Erfüllung der Zielvorgaben kostengünstiger sind als ursprünglich erwartet. Außerdem haben sie einen erheblichen Mehrwert auf EU-Ebene erzielt, der durch nationale Maßnahmen in diesem Umfang nicht hätte erreicht werden können.

Die wichtigsten Schlussfolgerungen der Bewertung waren Folgende:

- Die Verordnungen haben nach wie vor ihre Gültigkeit und werden diese auch in der Zeit nach 2020 bewahren.
- Die Verordnungen konnten die CO_2-Emissionen erfolgreicher reduzieren als die vorangegangenen freiwilligen Vereinbarungen mit der Industrie.
- Die Verordnung über CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen dürfte für 65–85 % der nach ihrer Einführung erzielten Abgasreduktionen verantwortlich sein. Die Verordnung spielte eine wichtige Rolle bei der Beschleunigung der Emissionssenkungen bei leichten Nutzfahrzeugen.
- Die Auswirkungen auf Wettbewerbsfähigkeit und Innovation erscheinen allgemein positiv; Hinweise auf Wettbewerbsverzerrungen gibt es keine.
- Der Bewertungsbericht deckt die folgenden Schwächen auf:

---

[11] ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

[12] Ricardo-AEA und TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO_2 emissions from light-duty vehicles, abrufbar unter: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

- Der Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ) spiegelt die tatsächlichen Emissionen nicht angemessen wider; die Diskrepanz zwischen dem Prüfzyklus und der tatsächlichen Emissionsleistung wächst, wodurch die positiven Ergebnisse der Verordnungen aufgehoben wurden.
- In den Verordnungen werden die Emissionen nicht berücksichtigt, die bei der Kraftstoffherstellung sowie bei der Herstellung und Entsorgung von Fahrzeugen anfallen.
- Einige Teilkonzepte (Bestimmungen) der Verordnungen dürften die Wirksamkeit der Verordnungen beeinflusst haben. So bewirkt insbesondere die Verwendung von Masse als Nutzwertparameter, dass eine Verringerung der Masse eine weniger interessante Emissionsminderungsoption ist.

- Die Verordnungen haben für die Gesellschaft ökonomischen Nettonutzen generiert.
- Die Kosten für die Hersteller waren deutlich geringer als ursprünglich erwartet, da sich die Technologien zur Emissionssenkung in der Regel als weniger kostspielig erwiesen als erwartet.
- Die Einsparungen bei den Kraftstoffausgaben über die gesamte Lebensdauer sind höher als die am Anfang anfallenden Herstellungskosten, fielen jedoch geringer aus als angenommen, was in erster Linie auf die wachsende Diskrepanz zwischen den im Prüfzyklus ermittelten und den tatsächlichen Emissionsleistungen zurückzuführen ist.
- Die Verordnungen sind in sich selbst und mit der jeweils anderen weitgehend kohärent.
- Bestimmungen, die die Verordnungen schwächen könnten, sind die Ausnahme für Nischenhersteller, die Begünstigungen und die Einführungszeit (Personenkraftwagen), doch sind ihre Auswirkungen gering.
- Die Marktharmonisierung ist der entscheidende Aspekt des Mehrwerts für die EU; es ist unwahrscheinlich, dass unkoordinierte Maßnahmen genauso wirksam wären. Die Verordnungen gewährleisten, dass gemeinsame Anforderungen gelten und so die Kosten für die Hersteller minimiert werden, und sie bieten Rechtssicherheit.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die Kommission holte auf folgendem Weg Rückmeldungen von den Interessenträgern ein:

- eine Online-Konsultation der Öffentlichkeit vom 20. Juli bis zum 28. Oktober 2016;
- ein Workshop für Interessenvertreter (24. März 2017), bei dem die Ergebnisse der Konsultation der Öffentlichkeit vorgestellt wurde;
- ein Workshop für Interessenvertreter zum Thema Arbeitsplätze und Qualifikationen (26. Juni 2017);
- Treffen mit den einschlägigen Industrieverbänden, die die Automobilhersteller, Zulieferer von Bauteilen und Materialien sowie die Kraftstoffanbieter vertreten;
- bilaterale Treffen mit staatlichen Behörden, Automobilherstellern, Zulieferern, Sozialpartnern und NRO;
- Positionspapiere von Interessenträgern oder Mitgliedstaaten.

In Anhang 2 der Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag ist die Konsultation der Interessenträger zusammengefasst.

Die wichtigsten Ergebnisse dieser Konsultationen lassen sich wie folgt zusammenfassen: Bei den Zielvorgaben sprechen sich die Hersteller von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen im Allgemeinen für weniger strenge Vorgaben bis 2030 aus als im Umwelt- und Verkehrsbereich tätige NRO und Verbraucherverbände, die dafür plädieren, sowohl für 2025 als auch für 2030 strengere Zielwerte vorzugeben. Bei der Lastenteilung unterstützen die Hersteller eine massenbasierte Grenzwertkurve, während im Umwelt- und Verkehrsbereich tätige NRO und Verbraucherverbände die Fahrzeugstandfläche als Nutzwertparameter bevorzugen. Während die Automobilindustrie die obligatorische Ausrichtung auf emissionsarme/emissionsfreie Fahrzeuge überwiegend ablehnt, fordern Batteriehersteller und Stromerzeuger, Infrastrukturinvestoren, zahlreiche Städte in der EU mit Luftqualitätsproblemen und die meisten Umwelt- und Verkehrs-NRO ein solches Konzept. Die Verbraucherverbände nehmen zu Anreizen für emissionsarme/emissionsfreie Fahrzeuge eine neutrale Haltung ein.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Die Folgenabschätzung stützt sich auf die Erkenntnisse aus der Bewertung der bestehenden Verordnungen.[13]

Für die quantitative Bewertung der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Folgen wird der Folgenabschätzung eine spezifische Reihe von Kostenkurven, die ein breites Spektrum moderner Technologien zur Verringerung der CO_2-Emissionen aus Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen abdecken, zusammen mit einer Reihe von Modellen zugrunde gelegt. Mit dem PRIMES-TREMOVE-Modell wurden mehrere Zukunftsszenarien für die Entwicklung des Straßenverkehrssektors aufgestellt. Ergänzt wurde die Analyse durch andere Modellierungsinstrumente, wie GEM-E3 und E3ME (für die makroökonomischen Auswirkungen) sowie das DIONE-Modell des Gemeinsamen Forschungszentrums, das neue Funktionen für die Bewertung der Auswirkungen auf Ebene der Hersteller(-gruppe) umfasst.

Die Daten zu den Treibhausgasemissionen und anderen Merkmalen der neuen Flotte leichter Nutzfahrzeuge stammten aus den jährlichen Überwachungsdaten, die gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 über die CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen von den Mitgliedstaaten übermittelt und von der Europäischen Umweltagentur (EUA) erfasst werden.

Zusätzlich zu den Konsultationen der Interessenträger wurden weitere Informationen durch mehrere Begleitstudien externer Auftragnehmer eingeholt, die sich namentlich mit folgenden Punkten befassten:

- die verfügbaren Technologien, die in dem betreffenden Zeitraum eingesetzt werden können, um die CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge zu verringern, sowie deren Wirksamkeit und Kosten;
- Faktoren, die möglicherweise die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie und die Beschäftigung beeinflussen;
- die wachsende Kluft zwischen den im Prüfzyklus ermittelten und den tatsächlich anfallenden Emissionen und die dafür verantwortlichen Faktoren;

[13] Ricardo-AEA und TEPR (2015), Evaluation of Regulations 443/2009 and 510/2011 on the reduction of CO_2 emissions from light-duty vehicles, abrufbar unter: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

- die Auswirkungen verschiedener ordnungspolitischer Konzepte, Regulierungsparameter und möglicher Ausgestaltungsmerkmale (Bestimmungen);
- Auswirkungen auf die THG- und Schadstoffemissionen.

In Anhang 1 der Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag sind die Studien aufgeführt.

- **Folgenabschätzung**

Die Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag wurde gemäß den geltenden Leitlinien für eine bessere Rechtssetzung vorbereitet und durchgeführt; der Ausschuss für Regulierungskontrolle hat am 13. Oktober 2017 eine befürwortende Stellungnahme mit Vorbehalten abgegeben.

Die Verbesserungsvorschläge des Ausschusses wurden in der Endfassung berücksichtigt. Sie betrafen Folgendes: 1) Beschreibung der Verknüpfungen mit anderen politischen Initiativen der EU, insbesondere den umfassenderen Mobilitätspaketen der Kommission; 2) Erklärung der wichtigsten Hindernisse bei der Einführung von emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen und des Beitrags, den die vorgeschlagene Verordnung zu ihrer Beseitigung leisten würde; 3) Klarstellung der Risiken für die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie, insbesondere im Hinblick auf die Gefahr, die technologische Spitzenposition zu verlieren, und der Lösungen, die die vorgeschlagene Verordnung hier bieten kann; 4) Ermittlung der wichtigsten Kompromisse für die politische Entscheidungsfindung; 5) Bewertung des Regelungsaufwands und der Möglichkeiten für eine Vereinfachung.

Politikoptionen

Die in der Folgenabschätzung betrachteten Politikoptionen sind zu fünf Schlüsselelementen zusammengefasst, mit denen die ermittelten Probleme angegangen und die politischen Ziele erreicht werden sollen.

1) Ziele (Wert, Zeitrahmen und Parameter)

Für den Zeitraum bis 2030 wurden verschiedene quantifizierte Ziele bewertet; die Minderungsziele bis 2030 reichten von 10 % bis 40 % gegenüber dem für 2021 angestrebten durchschnittlichen EU-weiten Flottenziel für Personenkraftwagen und dem für 2020 angestrebten durchschnittlichen Ziel für leichte Nutzfahrzeuge. Bewertet wurden außerdem zwei Optionen, die den vom Europäischen Parlament genannten Zielwerten entsprachen, zu deren Prüfung sich die Kommission im Laufe der Verhandlungen des Jahres 2014 verpflichtet hatte.

Beim Zeitrahmen der Ziele bestanden die geprüften Optionen in der Vorgabe eines Zielwerts lediglich bis 2030, der Vorgabe von Zielwerten bis 2025 und bis 2030 sowie der Vorgabe jährlicher Zielwerte für jedes Jahr des Zeitraums 2022-2030. In Bezug auf die Parameter für die Angabe des Zielwerts schlossen die geprüften Optionen das derzeitige Konzept auf Basis der Auspuffemissionen („Tank-to-Wheel“ oder TTW, d. h. vom Kraftstofftank bis zum Rad), aber auch die Alternativen „Well-to-Wheel“ (d. h. von der Tanksäule bis zum Rad), sämtliche mit der Kfz-Herstellung verbundenen Emissionen und die Gewichtung der Kilometerleistung ein.

Bevorzugte Option für die Zielvorgaben: Für die gesamte EU-Flotte der Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge werden neue CO_2-Zielvorgaben festgelegt, die 2030 einer Verringerung um 30 % gegenüber den Zielen für 2021 entsprechen.

Bevorzugte Option für den Zielparameter der Emissionen: Das „Tank-to-Wheel“-Konzept mit in g CO_2/km ausgedrückten Zielvorgaben für den nach Verkaufszahlen gewichteten Flottendurchschnitt wird beibehalten, weil dieses Konzept mit anderen Politikinstrumenten vollständig im Einklang steht und eine Änderung des Parameters nicht mit größeren Vorteilen

verbunden wäre. Bevorzugte Option für den Zeitrahmen der Ziele: Festlegung neuer CO_2-Zielvorgaben für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, die ab 2025 gelten, und verschärfter Zielvorgaben für die Zeit nach 2030, um sicherzustellen, dass als Beitrag zum Erreichen der Zielvorgaben im Rahmen der Lastenteilungsverordnung bis zum Jahr 2030 die erforderlichen kumulierten CO_2-Senkungen erzielt werden. Darüber hinaus geht von einem solchen Konzept ein klares, frühzeitiges Signal für Investitionen in emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge aus.

2) Lastenteilung

Im Rahmen der derzeitigen Verordnungen werden – ausgehend von den EU-weiten Flottenzielen – die Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen der einzelnen Hersteller anhand einer Grenzwertkurve festgelegt. Diese lineare Kurve gibt das Verhältnis zwischen den CO_2-Emissionen und der Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand an.

Neben dem derzeitigen Ansatz wurden in der Folgenabschätzung die folgenden Optionen geprüft: Änderung der Neigung der Grenzwertkurve, Verwendung eines anderen Nutzwertparameters (z. B. Fahrzeugstandfläche) oder Verzicht auf Nutzwertparameter (gleiche Verringerung oder gleiche Zielvorgabe für alle Hersteller).

Bevorzugte Option für die Aufteilung der EU-weiten Flottenziele auf die einzelnen Hersteller ab 2025: Verwendung einer Grenzwertkurve, wobei die Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen des einzelnen Herstellers von der durchschnittlichen WLTP-Prüfmasse der Fahrzeuge abhängen und die Neigung(en) der Kurve äquivalente Reduktionsanstrengungen aller Hersteller gewährleisten.

3) Anreize für emissionsarme/emissionsfreie (Definitionen und Arten von Anreizen)

Auf der Grundlage unterschiedlicher Definitionen für emissionsarme Fahrzeuge wurden in der Folgenabschätzung zwei verschiedene Arten spezieller Anreize für emissionsfreie/emissionsarme Fahrzeuge geprüft:

- *Verbindliche Vorgabe:* Von allen Herstellern würde derselbe Anteil emissionsfreier/emissionsarmer Fahrzeuge verlangt werden.
- *Gutschriftensystem:* Als Anreiz würde bei der Festlegung der spezifischen CO_2-Zielvorgabe des Herstellers dessen Anteil emissionsfreier/emissionsarmer Fahrzeuge berücksichtigt. Ein Hersteller, der einen bestimmten Benchmark-Anteil emissionsfreier/emissionsarmer Fahrzeuge überschreitet, würde mit einer weniger strengen CO_2-Zielvorgabe belohnt.

Für jede der beiden Arten wurden unterschiedliche Vorgaben/Benchmarks betrachtet.

Bevorzugte Option für den Anreizmechanismus in Bezug auf emissionsfreie/emissionsarme Fahrzeuge: Gutschriftensystem.

4) Faktoren der kostenwirksamen Umsetzung

Verschiedene Faktoren, die zu einer kostenwirksamen Umsetzung beitragen, wurden untersucht. Dazu gehören Maßnahmen, die bereits in den geltenden Verordnungen enthalten sind, wie Ökoinnovationen, Emissionsgemeinschaften und Ausnahmeregelungen. Darüber hinaus wurden neue Faktoren geprüft wie Handel, Übertragung auf spätere Zeiträume („Banking“) und Vorwegnahme („Borrowing“).

Bevorzugte Option: Die Vorschriften über Ökoinnovationen werden beibehalten und auf Klimaanlagen ausgedehnt; gleichzeitig wird gestattet, die Obergrenze von 7 g CO_2/km zu

ändern. Die Vorschriften über Emissionsgemeinschaften werden beibehalten, wobei geklärt wird, wie Hersteller Emissionsgemeinschaften mit offener Beteiligung bilden können. Der Handel mit CO_2-Gutschriften und ihr Banking oder Borrowing werden nicht zugelassen, und die Möglichkeit für Pkw-Hersteller, eine Ausnahmeregelung als Nischenhersteller zu erlangen, wird gestrichen.

5) Governance

Wie wirksam die Zielvorgaben bei der Senkung der CO_2-Emissionen tatsächlich sind, hängt zum einen von der Repräsentativität des Prüfverfahrens in Bezug auf den praktischen Fahrbetrieb und zum andern davon ab, inwieweit die in Verkehr gebrachten Fahrzeuge den bei der Typgenehmigung geprüften Referenzfahrzeugen entsprechen. In diesem Zusammenhang hob das Europäische Parlament in seiner Empfehlung infolge der Untersuchung der Emissionsmessungen in der Automobilindustrie hervor, dass Marktüberwachungsmechanismen eine wesentliche Voraussetzung für ein zuverlässiges, vertrauenswürdiges System sind.

Vor diesem Hintergrund wurden im Einklang mit den Empfehlungen des Mechanismus für wissenschaftliche Beratung (Scientific Advice Mechanism, SAM) mehrere Optionen geprüft. Die erste Option war die Erhebung, Veröffentlichung und Überwachung von Daten zum tatsächlichen Kraftstoffverbrauch; zu diesem Zweck sollten die Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung die Hersteller verpflichten, Neuwagen mit standardisierten Kraftstoffverbrauchsmesssystemen auszustatten. Eine zweite Option betrifft Marktüberwachungsmaßnahmen, die im Hinblick auf die Kontrollen der Übereinstimmung der Produktion und der in Betrieb befindlichen Fahrzeuge geprüft werden.

Bevorzugte Option: Die Kommission wird zum einen ermächtigt, die Erhebung, Veröffentlichung und Überwachung von Daten zum tatsächlichen Kraftstoffverbrauch zu gestatten; gleichzeitig wird eine an einen Korrekturmechanismus gekoppelte Verpflichtung eingeführt, Abweichungen zu melden. Zum anderen wird die Kommission ermächtigt, im Falle von Abweichungen, die durch eine bessere Marktüberwachung erkannt werden, die gemeldeten CO_2-Emissionswerte zu korrigieren.

Zusammenfassung der Folgenabschätzung: SWD(2017) 650.

Stellungnahme des Ausschusses für Regulierungskontrolle: SEC(2017) 476.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Ganz im Sinne des Engagements der Kommission für eine bessere Rechtsetzung wurde der Vorschlag inklusiv, d. h. beruhend auf dem Grundsatz der Transparenz und der kontinuierlichen Zusammenarbeit mit den Interessenträgern ausgearbeitet.

In der Folgenabschätzung wurde auch geprüft, wie die Rechtsvorschriften vereinfacht und unnötige Verwaltungskosten gesenkt werden können.

Hersteller, auf die jährlich weniger als 1000 Neuzulassungen entfallen – häufig KMU – sind weiterhin von dem Ziel für die spezifischen CO_2-Emissionen befreit. Befreiungen wegen Geringfügigkeit senken die Rechtsbeachtungs- und Verwaltungskosten für kleine Hersteller. Sie erleichtern außerdem neuen Herstellern den Markteintritt, ohne sich wesentlich auf die CO_2-Gesamtminderung der gesamten EU-Fahrzeugflotte auszuwirken.

Darüber hinaus behält der Vorschlag mehrere Faktoren für eine kostenwirksame Durchführung bei, wie Emissionsgemeinschaften, durch die die Rechtsbeachtungskosten für Hersteller sinken.

Das Gutschriftensystem für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge dürfte nicht mit zusätzlichem Verwaltungsaufwand verbunden sein. Durch die Streichung der Ausnahmeregelung für Nischenhersteller verringert sich der Verwaltungsaufwand.

Bei den Vorschriften für die Übereinstimmung und bei der Höhe der Geldbußen sind keine Änderungen vorgesehen. Die Auswirkungen der Governance-Optionen hängen von den konkreten Durchführungsmaßnahmen ab.

- **Grundrechte**

Dieser Vorschlag steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine zusätzlichen finanziellen Auswirkungen.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Der Vorschlag baut auf das Verfahren für die jährliche Berichterstattung und Überwachung auf, das mit den derzeitigen Verordnungen eingeführt wurde. Für die Überprüfung, ob die Hersteller ihre jährlichen Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen einhalten, melden die Mitgliedstaaten der Kommission jährlich die Daten zu allen neu zugelassenen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen. Neben den Typgenehmigungswerten für CO_2-Emissionen und Masse werden eine Reihe anderer einschlägiger Dateneinträge überwacht, darunter auch der Kraftstofftyp und die durch Ökoinnovationen erzielten Einsparungen von CO_2-Emissionen.

Mit Unterstützung der Europäischen Umweltagentur (EUA) veröffentlicht die Kommission jedes Jahr die Überwachungsdaten des vorangegangenen Kalenderjahrs, einschließlich der Berechnungen zur spezifischen CO_2-Leistung der Hersteller. Die Hersteller haben die Gelegenheit, Fehler in den von den Mitgliedstaaten übermittelten vorläufigen Zahlen zu melden. Dieses gut eingespielte Überwachungssystem ist eine wichtige Grundlage, um zu überwachen, wie sich die Rechtsvorschriften auswirken.

Um den Governance-Aspekte des Überwachungssystems zu stärken, wurde in der Folgenabschätzung die Option geprüft, bei der Kontrolle der Einhaltung durch den Hersteller zu berücksichtigen, ob die Emissionen von im Betrieb befindlichen Fahrzeugen den CO_2-Werten der Typgenehmigung entsprechen.

Zusätzlich zum Verfahren zur Bewertung der Einhaltung wurde mit der Folgenabschätzung eine Liste von Kernindikatoren für die Überwachung der mit diesem Vorschlag verfolgten spezifischen politischen Ziele ermittelt. Diese werden durch eine Reihe von operationellen Zielen und Indikatoren ergänzt.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Artikel 1 - Gegenstand und Ziele

In diesem Artikel sind die CO_2-Zielvorgaben für die gesamte EU-Flotte festgelegt, die ab 2020, 2025 und 2030 für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge gelten. Die Verordnung soll ab dem Jahr 2020 anwendbar sein, um einen kohärenten Übergang zu einer neuen Zielvorgabenregelung ab dem Jahr 2025 sicherzustellen. Sie umfasst daher die bereits bestehenden Zielvorgaben für die EU-Fahrzeugflotte für 2020 in Höhe von 95 g CO_2/km (NEFZ-Wert) für Personenkraftwagen und von 147 g CO_2/km (NEFZ-Wert) für leichte Nutzfahrzeuge sowie die neuen Zielvorgaben für die Jahre 2025 und 2030.

Ab dem Jahr 2021 beruhen die Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen auf dem neuen Emissionsprüfverfahren, dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure, WLTP). Deswegen werden die flottenweiten Zielvorgaben für die Jahre 2025 und 2030, die auf dem WLTP-beruhen, als prozentuale Senkung gegenüber dem Durchschnitt der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen für 2021 ausgedrückt, die gemäß Anhang I Abschnitt 4 für jeden Hersteller bestimmt wurden.

Artikel 2 – Geltungsbereich

In diesem Artikel werden mit Bezugnahme auf die Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung die Fahrzeugklassen festgelegt, die in den Geltungsbereich der Verordnung fallen. Außerdem wird klargestellt, dass die Ausnahme wegen Geringfügigkeit für Hersteller, auf die weniger als 1000 Neuzulassungen pro Jahr entfallen, nicht anwendbar ist, es sei denn, ein Hersteller, der für eine solche Ausnahme in Betracht kommt, beantragt dennoch diese Ausnahme, und diese wird gewährt.

Artikel 3 – Begriffsbestimmungen

Für die Ausdrücke „EU-weites Flottenziel“, „emissionsarmes bzw. emissionsfreies Fahrzeug“ und „Prüfmasse“ wurden neue Begriffsbestimmungen aufgenommen.

Artikel 4 – Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen

Dieser Artikel enthält die allgemeine Verpflichtung eines Herstellers sicherzustellen, dass die durchschnittlichen CO_2-Emissionen seiner Flotte neu zugelassener Fahrzeuge in einem Kalenderjahr die jährliche Zielvorgabe für seine spezifischen Emissionen nicht überschreiten. Diese Zielvorgabe ist herstellerspezifisch und wird als Funktion des geltenden EU-weiten Flottenziels, der Grenzwertkurve, der durchschnittlichen Masse der Flotte des Herstellers und der Bezugsmasse (M_0 oder TM_0) berechnet. Der Berechnung der Masse liegt bis einschließlich 2024 die Masse in fahrbereitem Zustand zugrunde. Von 2025 an sollte stattdessen die Prüfmasse des Fahrzeugs verwendet werden, die der tatsächlichen Masse des fertigen Fahrzeugs näher kommt. Die Formeln für die Berechnung der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen für den Zeitraum 2020 bis 2030 sind in Anhang I Teile A und B enthalten. Die im Zeitraum 2020 bis 2024 geltenden Berechnungen der Zielvorgaben sind in den bestehenden Rechtsvorschriften enthalten.

Von 2025 an sollte bei der Berechnung der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen eines Herstellers berücksichtigt werden, wie hoch der Anteil von emissionsfreien bzw. emissionsarmen Fahrzeuge an der Flotte des Herstellers ist. Zur Berechnung dieses Anteils sollten die emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge auf der Basis einer Gewichtung der Emissionen jedes Fahrzeugs gezählt werden. Liegt dieser Anteil über der Benchmark für die EU-Gesamtflotte, so wird dem Hersteller eine höhere Zielvorgabe für seine spezifischen Emissionen gewährt.

Im Falle von leichten Nutzfahrzeugen wird bei der Verteilung der Lasten differenziert zwischen den Herstellern von leichten Nutzfahrzeugen, deren durchschnittliche Prüfmasse höher ist als die durchschnittliche Bezugsmasse (TM_0), und den Herstellern mit einer

durchschnittlichen Prüfmasse von weniger als TM_0. Die Neigung der Grenzwertkurve für die erstgenannte Gruppe wird im Zeitverlauf konstant gehalten, während im letztgenannten Fall wie bei Personenkraftwagen vorgegangen wird, d. h. die Neigung wird an das EU-weite Flottenziel angepasst.

Artikel 5 – Begünstigungen für das Erreichen des Ziels von 95 g CO_2/km

Diese Bestimmung ist unverändert und gilt bis einschließlich 2022.

Artikel 6 – Emissionsgemeinschaften

Die Bestimmungen für Emissionsgemeinschaften für verbundene Unternehmen und unabhängige Hersteller bleiben unverändert. Die Kommission wird jedoch zusätzlich ermächtigt klarzustellen, welche Bedingungen für zwischen unabhängigen Herstellern eingegangene Vereinbarungen über eine Emissionsgemeinschaft gelten, insbesondere mit Blick auf die Wettbewerbsvorschriften.

Artikel 7 – Überwachung und Berichterstattung

Die allgemeinen Bestimmungen über die Überwachung von CO_2-Daten der Mitgliedstaaten bleiben unverändert. Allerdings wird die Verpflichtung der Mitgliedstaaten gestärkt, hochwertige Daten bereitzustellen, und zusätzlich wurde die Zusammenarbeit mit der Kommission vorgesehen.

Es wird ein Mechanismus eingeführt, der zu berücksichtigen ist, wenn bei der Überwachung Abweichungen der CO_2-Emissionen in Betrieb befindlicher Fahrzeuge von den Typgenehmigungswerten festgestellt werden. Dieser Mechanismus beruht auf dem Vorschlag, in die Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung ein Verfahren aufzunehmen, nach dem bei in Betrieb befindlichen Fahrzeugen die Übereinstimmung der CO_2-Emissionswerte geprüft wird. Die für die Typgenehmigung zuständigen Behörden sollten alle Abweichungen melden, und die Kommission sollte diese berücksichtigen, wenn sie prüft, ob die Hersteller ihre Zielvorgaben einhalten. Die Bestimmung umfasst die Ermächtigung der Kommission, die Einzelheiten eines solches Verfahrens im Wege eines Durchführungsrechtsakts festzulegen.

Artikel 8 – Abgabe wegen Emissionsüberschreitung

Dieser Artikel enthält die Formel für die Berechnung der Geldstrafen in dem Fall, dass ein Hersteller seine Zielvorgabe überschreitet. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung aus den bestehenden Verordnungen wird beibehalten, d. h. 95 EUR/g CO_2/km.

Artikel 9 – Veröffentlichung der Leistungen der Hersteller

In dem Artikel sind die Angaben aufgeführt, die die Kommission in Bezug auf die Einhaltung der jährlichen Zielvorgaben der Hersteller veröffentlichen wird (d. h. den jährlichen Überwachungsbeschluss). Als zusätzliche Datenparameter aufgenommen wurden die Prüfmasse, damit sie ab dem Jahr 2025 als Nutzwertparameter herangezogen werden kann.

Artikel 10 – Ausnahmeregelung für bestimmte Hersteller

Die Hersteller kleiner Stückzahlen (d. h. Hersteller, die für 1000 bis 10 000 Zulassungen von Personenkraftwagen und 1000 bis 22 000 Zulassungen von leichten Nutzfahrzeugen verantwortlich sind) haben weiterhin die Möglichkeit, eine Ausnahme von ihrer Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen zu beantragen.

Für Nischenhersteller von Personenkraftwagen, d. h. Hersteller, die für zwischen 10 000 und 300 000 neu zugelassene Personenkraftwagen verantwortlich sind, wird die Möglichkeit aufrechterhalten, eine Ausnahme von der Zielvorgabe von 95 g CO_2/km gewährt zu

bekommen. Mit Wirkung vom Jahr 2025 muss diese Gruppe Hersteller allerdings die gemäß Anhang I berechneten Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen einhalten.

Artikel 11 – Ökoinnovationen

Die Hersteller können weiterhin von niedrigeren durchschnittlichen Emissionen profitieren, indem sie ihre Fahrzeuge mit gemäß diesem Artikel genehmigten Ökoinnovationen ausstatten. Damit den Änderungen Rechnung getragen werden kann, die sich bei den durch Ökoinnovationen erreichten Einsparungen infolge der Änderung des vorgeschriebenen Prüfverfahrens ergeben, wird die Kommission ermächtigt, die Obergrenze von 7 g CO_2/km anzupassen, die für die CO_2-Einsparungen gilt, die ein Hersteller für die Reduktion seiner durchschnittlichen Emissionen anrechnen kann. Diese Ermächtigung gilt ab dem Jahr 2025.

Die Kriterien für eine Einstufung als Ökoinnovationen bleiben bis einschließlich 2024 unverändert. Durch die Streichung der Bezugnahme auf Maßnahmen im Rahmen des Gesamtkonzepts können ab dem Jahr 2025 Klimaanlagen als Ökoinnovation in Betracht gezogen werden.

Artikel 12 – Tatsächliche CO_2-Emissionen und Energieverbrauch

Mit diesem Artikel wird die Kommission ermächtigt, zu überwachen und bewerten, inwieweit das WLTP-Prüfverfahren für den praktischen Fahrbetrieb repräsentativ ist, und sicherzustellen, dass die Öffentlichkeit darüber informiert wird, wie sich die Repräsentativität im Laufe der Zeit entwickelt.

Hierzu sollte die Kommission befugt sein, von den Mitgliedstaaten und den Herstellern zu verlangen, Daten aus dem praktischen Fahrbetrieb zu erheben und zu übermitteln.

Artikel 13 – Anpassung von M_0 und TM_0

Die Last der CO_2-Senkung wird auf der Grundlage der durchschnittlichen Masse der Fahrzeugflotte in einem bestimmten Zeitraum auf die Hersteller aufgeteilt. Der Bezugswert wird als M_0 oder TM_0 ausgedrückt, je nachdem, ob die Masse in fahrbereitem Zustand (M) oder die Prüfmasse des Fahrzeugs („test mass“, TM) herangezogen wird. In der Bestimmung wird das Verfahren für die Anpassung der Bezugsmasse geklärt, die sicherstellen soll, dass die Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen weiterhin das EU-weite Flottenziel widerspiegeln. Mit Wirkung von 2025 sollte die Häufigkeit dieser Anpassung von alle drei Jahre auf alle zwei Jahre angehoben werden. Durch eine häufigere Anpassung können Änderungen in der durchschnittlichen Prüfmasse und deren Wirkung auf die Position der Hersteller auf der Grenzwertkurve früher berücksichtigt werden.

Artikel 14 – Überprüfung und Berichterstattung

Dieser Artikel enthält die Verpflichtung für die Kommission, einen Bericht über die Wirksamkeit dieser Verordnung, gegebenenfalls zusammen mit einem Vorschlag, vorzulegen. Zwecks Parallelität mit den in der Lastenteilungsverordnung und der Emissionshandelsrichtlinie vorgeschlagenen Überprüfungs- und Berichterstattungsbestimmungen soll der Bericht im Jahr 2024 vorgelegt werden.

Außerdem behält der Artikel die Bestimmungen über die Überprüfung des Prüfverfahrens für die Typgenehmigung und die Ermächtigungen für die Berücksichtigung von Änderungen des vorgeschriebenen Prüfverfahrens bei.

Artikel 15 und 16 – Ausschussverfahren und Ausübung der Befugnisübertragung

Dies sind Standardbestimmungen zum Ausschussverfahren und zur Ausübung der Befugnisübertragung.

Artikel 17 – Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Mit dieser Änderung soll in die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (Verordnung über die Euro 5/6-Typgenehmigung) eine Rechtsgrundlage aufgenommen werden, damit die Kommission ein Verfahren zur Prüfung der Einhaltung der CO_2-Emissionen durch im Betrieb befindliche Fahrzeuge einführen kann. Dieses Verfahren ist von wesentlicher Bedeutung für eine wirksame Marktüberwachung des Typgenehmigungssystems und der für die Zwecke der Einhaltung der Zielvorgaben herangezogenen CO_2-Emissionswerte.

Artikel 18 und 19 – Aufhebung und Inkrafttreten

Die Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 werden mit Wirkung vom 1. Januar 2020 aufgehoben. Die Verordnung sollte innerhalb von 20 Tagen nach der Veröffentlichung des Rechtsakts in Kraft treten.

Anhänge I bis V

Anhang I: Enthält die Formeln für die Berechnung der jährlichen Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen, die durch die durchschnittlichen Emissionen der Flotten neu zugelassener Fahrzeuge der Hersteller eingehalten werden sollen. Teil A bezieht sich auf Personenkraftwagen, während Teil B leichte Nutzfahrzeuge betrifft.

Anhänge II und III: Diese Anhänge enthalten die Überwachungsdatenparameter, die für die Berechnung der Zielvorgaben und die Kontrolle ihrer Einhaltung erforderlich sind. In Anhang III – über leichte Nutzfahrzeuge – wird außerdem darauf verwiesen, dass die Besonderheiten der Fahrzeuge berücksichtigt werden müssen, die in mehreren Stufen typgenehmigt werden.

Anhang IV: In diesem Anhang sind die Rechtsakte aufgeführt, auf die sich die Neufassung stützt, d. h. die beiden Grundverordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 und ihre jeweiligen Änderungsrechtsakte.

Anhang V: Die Entsprechungstabelle

↓ 510/2011 (angepasst)
⇨ neu

2017/0293 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Festsetzung von Emissionsnormen ⌦ für neue Personenkraftwagen und ⌫ für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen ⇨ und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ⇦ (Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 192 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

⇩ neu

(1) Die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates[14] sowie die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates[15] wurden mehrfach und erheblich geändert. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der anstehenden Änderungen die genannten Verordnungen neu zu fassen.

[14] 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).

[15] 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).

(2) Diese Verordnung sollte ab dem 1. Januar 2020 gelten, um für einen kohärenten und reibungslosen Übergang im Anschluss an die Neufassung und Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 zu sorgen. Allerdings ist es angebracht, die CO_2-Emissionsnormen und die Bedingungen für ihre Umsetzung gemäß diesen Verordnungen ohne Änderungen bis zum Jahr 2024 beizubehalten.

↓ 443/2009 Erwägungsgrund 1

~~Ziel dieser Verordnung ist die Festsetzung von Emissionsnormen für in der Gemeinschaft zugelassene Neuwagen, die einen Beitrag zu dem Gesamtkonzept der Gemeinschaft zur Verringerung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen leisten und gleichzeitig das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes gewährleisten.~~

↓ 510/2011 Erwägungsgrund 1 (angepasst)

~~Ziel des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen, das mit dem Beschluss 94/69/EG des Rates[16] im Namen der Europäischen Gemeinschaft genehmigt wurde, ist es, die Treibhausgaskonzentrationen in der Atmosphäre auf einem Niveau zu stabilisieren, auf dem eine gefährliche anthropogene Störung des Klimasystems verhindert wird. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, sollte die globale jährliche Oberflächenmitteltemperatur gegenüber den vorindustriellen Werten um nicht mehr als 2 Celsius zunehmen. Der vierte Sachstandsbericht der Zwischenstaatlichen Sachverständigengruppe für Klimaänderungen (IPCC) zeigt, dass die globalen Treibhausgasemissionen ihren Höchststand 2020 erreicht haben müssen, wenn dieses Ziel erreicht werden soll. Der Europäische Rat ist auf seiner Tagung vom 8. und 9. März 2007 die feste Verpflichtung eingegangen, die Treibhausgasemissionen der Gemeinschaft bis 2020 gegenüber 1990 insgesamt um mindestens 20 % zu reduzieren, bzw. um 30 %, sofern sich andere Industrieländer zu vergleichbaren Emissionsminderungen und wirtschaftlich weiter fortgeschrittene Entwicklungsländer zu einem ihren jeweiligen Fähigkeiten angemessenen Beitrag verpflichten.~~

⇩ neu

(3) Nach der eindeutigen Zielsetzung der europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität[17] müssen die verkehrsbedingten Emissionen von Treibhausgasen (THG) bis Mitte des Jahrhunderts um mindestens 60 % niedriger sein als im Jahr 1990 und eine klare Tendenz Richtung null aufweisen. Die verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen, die unsere Gesundheit beeinträchtigen, müssen drastisch und unverzüglich reduziert werden. Die Emissionen aus konventionellen Verbrennungsmotoren müssen auch nach 2020 weiter reduziert werden. Der Einsatz und die Marktdurchdringung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge müssen bis 2030 deutlich voranschreiten.

---

16 ~~ABl. L 33 vom 7.2.1994, S. 11.~~

17 Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität (COM(2016) 501 final).

(4) In den Mitteilungen der Kommission „Europa in Bewegung“[18] und „Verwirklichung emissionsarmer Mobilität – Eine Europäische Union, die den Planeten schützt, ihre Bürger stärkt und ihre Industrie und Arbeitnehmer verteidigt“[19] wird hervorgehoben, dass die CO_2-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge wichtige Impulsgeber für Innovation und Effizienz in der Automobilindustrie sind und auf technologieneutrale Weise den Weg für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ebnen.

(5) Diese Verordnung gibt eine klare Marschroute für die Reduzierung der CO_2-Emissionen aus dem Straßenverkehrssektor vor und trägt zu dem verbindlichen Ziel bei, die EU-internen Emissionen von Treibhausgasen in der gesamten Wirtschaft bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber 1990 zu senken, wie vom Europäischen Rat in seinen Schlussfolgerungen vom 23. und 24. Oktober 2014 gebilligt und als beabsichtigter nationaler Beitrag (*Intended Nationally Determined Contribution*) der Union im Rahmen des Übereinkommens von Paris auf der Tagung des Rates (Umwelt) am 6. März 2015 angenommen.

(6) In den Schlussfolgerungen vom Oktober 2014 befürwortete der Europäische Rat bis 2030 eine Verringerung der Treibhausgasemissionen um 30 % gegenüber 2005 in den Sektoren, die nicht unter das Emissionshandelssystem der Europäischen Union fallen. Der Straßenverkehr trägt wesentlich zu den Emissionen dieser Sektoren bei und seine Emissionen liegen weiterhin deutlich über den Werten von 1990. Wenn die straßenverkehrsbedingten Emissionen weiter zunehmen, werden sie die Reduzierungen aufheben, die in anderen Sektoren zur Bekämpfung des Klimawandels erreicht werden.

(7) In den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom Oktober 2014 wurde hervorgehoben, wie wichtig es ist, dass im Verkehrssektor die Treibhausgasemissionen und die Risiken in Verbindung mit der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen mithilfe eines umfassenden und technologieneutralen Konzepts verringert werden, mit dem die Emissionsreduktion und die Energieeffizienz im Verkehrssektor, der Elektroverkehr und erneuerbare Energiequellen im Verkehrssektor auch über das Jahr 2020 hinaus gefördert werden.

(8) Energieeffizienz als Beitrag zur Senkung des Energiebedarfs ist eine von fünf sich gegenseitig verstärkenden und eng miteinander verknüpften Dimensionen der Strategie für die Energieunion, die am 25. Februar 2015 angenommen wurde und durch die die Verbraucher in der Union mit sicherer, nachhaltiger, auf Wettbewerbsbasis erzeugter und erschwinglicher Energie versorgt werden sollen. Die Strategie für die Energieunion besagt, dass, wenngleich alle Wirtschaftsbranchen Maßnahmen treffen müssen, um ihre Energieeffizienz zu erhöhen, im Verkehrssektor ein gewaltiges Energieeffizienzpotenzial schlummert, das ausgeschöpft werden kann, indem die CO_2-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Blick auf 2030 kontinuierlich weiter verschärft werden.

(9) Eine Bewertung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 im Jahr 2015 kam zu dem Schluss, dass diese Verordnungen relevant und im Großen und

---

[18] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – EUROPA IN BEWEGUNG – Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle (COM(2017) 283 final).

[19] Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen [...]

Ganzen kohärent sind sowie erhebliche Emissionseinsparungen bewirkt haben und gleichzeitig kosteneffizienter sind, als ursprünglich erwartet. Auch haben sie einen erheblichen Mehrwert für die Union erzielt, der durch nationale Maßnahmen nicht in gleichem Maße hätte realisiert werden können.

(10) Es ist daher angezeigt, die Ziele dieser Verordnungen durch die Festlegung neuer EU-weiter CO_2-Emissionsminderungsziele für die Flotte von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge für die Zeit bis 2030 weiter zu verfolgen. Bei der Bestimmung der Zielwerte wurde berücksichtigt, wie wirksam die Verordnungen dazu beitragen, die Emissionen der Sektoren, für die die Lastenteilungsverordnung [.../...] gilt, bis 2030 kosteneffizient zu senken, welche Kosten und Einsparungen sich daraus für die Gesellschaft sowie Fahrzeughersteller und -nutzer ergeben, wie sie sich direkt und indirekt auf Beschäftigung, Wettbewerbsfähigkeit und Innovation auswirken und welche positiven Nebeneffekte, wie geringere Luftverschmutzung und gesicherte Energieversorgung, mit ihnen einhergehen.

(11) Ein neues Prüfverfahren zur Messung der CO_2-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen – das „*Worldwide harmonized Light Vehicles Test Procedure*“ (WLTP) – gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission[20] trat 2017 in Kraft. Dieses neue Prüfverfahren soll Werte für die CO_2-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch liefern, die den realen Fahrbedingungen besser entsprechen. Daher sollten die neuen CO_2-Emissionsziele auf CO_2-Werten beruhen, die auf der Grundlage dieses Prüfverfahrens ermittelt wurden. In Anbetracht der Tatsache, dass ab dem Jahr 2021 WLTP-basierte CO_2-Emissionswerte zur Erreichung der Zielvorgabe verfügbar sein werden, ist es angezeigt, dass die neuen Emissionsnormen als Reduktionsziele im Verhältnis zu den durchschnittlichen Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen im Jahr 2021 festgelegt werden.

↓ 443/2009 Erwägungsgrund 2 (angepasst)

~~Gemäß der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, die mit Beschluss 94/69/EG des Rates vom 15. Dezember 1993[21] im Namen der Europäischen Gemeinschaft genehmigt wurde, müssen alle Parteien nationale und gegebenenfalls regionale Programme mit Maßnahmen zur Eindämmung des Klimawandels erstellen und durchführen. In diesem Zusammenhang schlug die Kommission im Januar 2007 vor, dass die Europäische Union bis zum Jahr 2020 im Rahmen von internationalen Verhandlungen eine Senkung der Treibhausgasemissionen der Industrieländer um 30 % (gegenüber dem Stand von 1990) anstreben und die Union sich unabhängig davon fest verpflichten sollte, die Treibhausgasemissionen bis 2020 um mindestens 20 % (gegenüber dem Stand von 1990) zu reduzieren, unabhängig von Senkungen, die von anderen Industrienationen erreicht wurden. Dieses Ziel wurde vom Europäischen Parlament und vom Rat gutgeheißen.~~

---

[20] ⇨ 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). ⇦

[21] ~~ABl. L 33 vom 7.2.1994, S. 11.~~

↓ 443/2009 Erwägungsgrund 3

~~Diese Verpflichtungen bedeuten unter anderem, dass alle Mitgliedstaaten die Emissionen von Personenkraftwagen erheblich verringern müssen. Strategien und Maßnahmen sollten auf Ebene der Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft in allen Wirtschaftssektoren der Gemeinschaft und nicht nur in den Sektoren der Industrie und Energie durchgeführt werden, um die notwendigen umfangreichen Reduktionen herbeizuführen. Der Straßenverkehr ist der zweitgrößte Treibhausgasverursacher in der Union und seine Emissionen steigen weiter. Wenn die Klimafolgen des Straßenverkehrs weiter zunehmen, werden sie die Reduzierungen untergraben, die in anderen Sektoren zur Bekämpfung des Klimawandels erreicht werden.~~

↓ 510/2011 Erwägungsgrund 3

~~Um die notwendigen Emissionsreduzierungen zu verwirklichen, sollten auf Ebene der Mitgliedstaaten und der Union nicht nur in den Sektoren Industrie und Energie, sondern in allen Wirtschaftszweigen der Union Strategien und Maßnahmen durchgeführt werden. Gemäß der Entscheidung Nr. 406/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Anstrengungen der Mitgliedstaaten zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen mit Blick auf die Erfüllung der Verpflichtungen der Gemeinschaft zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020[22] sollen die Emissionen derjenigen Sektoren, die nicht von dem mit der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft[23] eingeführten EU-Emissionshandelssystem erfasst werden, einschließlich des Straßenverkehrs, um 10 % gegenüber den Werten von 2005 gesenkt werden. Der Straßenverkehr ist der zweitgrößte Treibhausgasverursacher in der Union, und seine Emissionen, darunter die von leichten Nutzfahrzeugen, steigen weiter. Wenn die Emissionen aus dem Straßenverkehr weiter zunehmen, werden sie die Anstrengungen untergraben, die andere Sektoren zur Bekämpfung des Klimawandels unternehmen.~~

↓ 443/2009 Erwägungsgrund 4

~~Gemeinschaftsziele für neue Personenkraftwagen bieten den Herstellern mehr Planungssicherheit und mehr Flexibilität für die Erfüllung der geforderten CO_2-Verringerung, als dies bei gesonderten nationalen Reduktionszielen der Fall wäre. Bei der Festlegung von Emissionsnormen muss berücksichtigt werden, wie sich dies auf die Märkte und die Wettbewerbsfähigkeit der Hersteller auswirkt, welche direkten und indirekten Kosten sich für die Wirtschaft ergeben und welche Vorteile in Form von Anreizen für Innovation und einer Verringerung des Energieverbrauchs damit verbunden sind.~~

22 ~~ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 136.~~

23 ~~ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32.~~

↓ 443/2009 Erwägungsgrund 5 (angepasst)

~~(12) Diese Verordnung baut auf ein gut eingespieltes Verfahren der Messung und Überwachung der CO_2-Emissionen der in der Gemeinschaft registrierten Fahrzeuge gemäß der Entscheidung Nr. 1753/2000/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 2000 zur Einrichtung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen[24] auf.~~ Es ist wichtig, dass die verlangten Reduzierungen der CO_2-Emissionen so festgelegt werden, dass für die Automobilhersteller in ganz Europa in Bezug auf ihre ⌦ Flotten neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge ⌫ ~~Neuwagenflotte~~ in der ~~Gemeinschaft~~ ⌦ Union ⌫ weiterhin Berechenbarkeit und Planungssicherheit gegeben sind.

↓ 510/2011 Erwägungsgrund 5

~~Die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie sollte mit Anreizsystemen wie der Anrechnung von Ökoinnovationen und der Gewährung von Begünstigungen gefördert werden.~~

⇩ neu

(13) Daher sollten für das Jahr 2025 und für das Jahr 2030 Zielwerte für die Minderung der Emissionen der unionsweiten Flotte neuer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge festgelegt werden, wobei der Zeit für die Flottenerneuerung und dem Erfordernis Rechnung getragen werden sollte, dass der Straßenverkehrssektor zu den Klima- und Energiezielen für 2030 beitragen muss. Dieses schrittweise Vorgehen gibt der Automobilindustrie ferner ein klares, frühzeitiges Zeichen, dass die Markteinführung energieeffizienter Technologien sowie emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge nicht verzögert werden darf.

(14) Zwar gehört die Union zu den weltweit größten Kraftfahrzeugherstellern und nimmt in diesem Bereich eine technologische Führungsposition ein, jedoch nimmt der Wettbewerb zu und die globale Automobilbranche verändert sich durch Innovationen bei elektrischen Antriebssystemen sowie kooperativen, vernetzten und automatisierten Mobilitätslösungen rasant. Um ihre globale Wettbewerbsfähigkeit und den Zugang zu den Märkten zu erhalten, braucht die Union einen Rechtsrahmen, der besondere Anreize im Bereich der emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge umfasst, einen großen Binnenmarkt schafft und die technologische Entwicklung und Innovation unterstützt.

(15) Ein spezieller Anreizmechanismus sollte eingeführt werden sollte, um den reibungslosen Übergang zu emissionsfreier Mobilität zu erleichtern. Dieses Anrechnungssystem sollte so gestaltet sein, dass es die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt fördert.

24 ~~ABl. L 202 vom 10.8.2000, S. 1.~~

(16) Die Festlegung einer Benchmark für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an der EU-Flotte in Verbindung mit einem gut durchdachten Mechanismus zur Anpassung der Zielvorgabe für die spezifischen CO_2-Emissionen eines Herstellers auf Basis des Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an dessen Flotte dürfte ein starkes, glaubwürdiges Signal für die Entwicklung und den Einsatz solcher Fahrzeuge setzen und gleichzeitig die weitere Verbesserung der Effizienz konventioneller Verbrennungsmotoren erlauben.

(17) Bei der Festsetzung der Gutschriften für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ist es angebracht, der Differenz zwischen den CO_2-Emissionen der Fahrzeuge Rechnung zu tragen. Der Anpassungsmechanismus sollte sicherstellen, dass einem Hersteller, der den Benchmarkwert übertrifft, eine höhere Zielvorgabe für die spezifischen CO_2-Emissionen gewährt wird. Zur Gewährleistung eines ausgewogenen Ansatzes sollte der Umfang der im Rahmen dieses Mechanismus möglichen Anpassung begrenzt werden. Damit werden Anreize geschaffen, durch die der rasche Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gefördert und ein hoher Nutzen für die Verbraucher, die Wettbewerbsfähigkeit und den Umweltschutz erzielt wird.

↓ 443/2009 (angepasst)	Erwägungsgrund 6

~~Die Kommission hat erstmals 1995 eine Gemeinschaftsstrategie zur Minderung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen angenommen. Diese Strategie stützte sich auf drei Säulen: Selbstverpflichtungen der Automobilindustrie zur Senkung der Emissionen, bessere Informationen für die Verbraucher und die Förderung von Fahrzeugen mit niedrigem Treibstoffverbrauch durch steuerliche Maßnahmen.~~

↓ 443/2009 (angepasst)	Erwägungsgrund 7

~~1998 hat sich der Verband europäischer Automobilhersteller (ACEA) verpflichtet, die durchschnittlichen CO_2-Emissionen der verkauften Neuwagen bis 2008 auf 140 g/km zu senken und 1999 sind auch der Verband der japanischen Automobilhersteller (JAMA) und der Verband der koreanischen Automobilhersteller (KAMA) eine Verpflichtung zur Senkung der durchschnittlichen CO_2-Emissionen verkaufter Neuwagen auf 140 g/km bis 2009 eingegangen. Diese Verpflichtungen hat die Kommission in ihrer Empfehlung 1999/125/EG vom 5. Februar 1999 über die Minderung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen[25] (ACEA), ihrer Empfehlung 2000/303/EG vom 13. April 2000 über die Minderung von CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen (KAMA)[26] und ihrer Empfehlung 2000/304/EG vom 13. April 2000 über die Minderung von CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen (JAMA)[27] anerkannt.~~

---

25 ~~ABl. L 40 vom 13.2.1999, S. 49.~~

26 ~~ABl. L 100 vom 20.4.2000, S. 55.~~

27 ~~ABl. L 100 vom 20.4.2000, S. 57.~~

↓ 443/2009 Erwägungsgrund 8 (angepasst)

~~Am 7. Februar 2007 verabschiedete die Kommission zwei parallele Mitteilungen: eine Mitteilung über die Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen und eine Mitteilung über ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert — CARS 21. In den Mitteilungen wurde darauf hingewiesen, dass zwar Fortschritte in Richtung auf die Vorgabe von 140 g CO_2/km bis 2008/09 erzielt worden sind, das Gemeinschaftsziel von 120 g CO_2/km bis 2012 jedoch nicht ohne zusätzliche Maßnahmen erreicht werden könne.~~

↓ 510/2011 Erwägungsgrund 8 (angepasst)

~~Die Bestimmungen zur Erreichung des Emissionsziels bei leichten Nutzfahrzeugen sollten mit dem Rechtsrahmen zur Erreichung des Emissionsziels für die Neuwagenflotte im Einklang stehen, der in der 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[28] festgelegt wurde.~~

↓ 443/2009 Erwägungsgrund 9 (angepasst)

~~In den Mitteilungen wurde ein Gesamtkonzept zur Erreichung des Gemeinschaftsziels von 120 g CO_2/km bis 2012 vorgeschlagen, und es wurde angekündigt, dass die Kommission einen Rechtsrahmen zur Verwirklichung des Gemeinschaftsziels vorschlagen wird mit Schwerpunkt auf obligatorischen Verringerungen der CO_2-Emissionen, damit ein Ziel von durchschnittlich 130 g/km für die Neuwagenflotte durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht wird. In Einklang mit dem Ansatz, der im Rahmen der Selbstverpflichtungen der Hersteller gewählt wurde, umfasst dies die Aspekte, die bei der Messung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 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[29] berücksichtigt werden. Eine weitere Reduzierung um 10 g CO_2/km oder deren Äquivalent, falls dies technisch erforderlich ist, wird durch andere technische Verbesserungen und einen erhöhten Einsatz von nachhaltigen Biokraftstoffen erreicht.~~

28 ~~ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1.~~

29 ~~ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.~~

↓ 443/2009 Erwägungsgrund 10 (angepasst)

(18) Der Rechtsrahmen zur Erreichung des Zielwertes für die durchschnittlichen CO_2-Emissionen der ~~Neuwagenflotte~~ ⌦ Flotte neuer Personenwagen und neuer leichter Nutzerfahrzeuge ⌫ sollte wettbewerbsneutrale, sozialverträgliche und nachhaltige Reduktionsziele gewährleisten, die der Vielfalt der europäischen Automobilhersteller gerecht werden und zu keiner ungerechtfertigten Verzerrung des Wettbewerbs unter ihnen führen. ~~Der Rechtsrahmen sollte mit dem Gesamtziel der Verwirklichung der Kyoto-Ziele der Gemeinschaft vereinbar sein und durch andere, nutzungsbezogenere Instrumente wie gestaffelte Kfz- und Energiesteuern ergänzt werden.~~

↓ 443/2009 Erwägungsgrund 11

~~Im Gesamthaushaltsplan der Europäischen Union sollten ausreichende Mittel bereitgestellt werden, um die Entwicklung von Technologien zur radikalen Verringerung der CO_2-Emissionen von Straßenfahrzeugen zu fördern.~~

↓ 443/2009 Erwägungsgrund 12 (angepasst)
⇨ neu

(19) Damit die Vielfalt des ~~Auto~~ ~~m~~Markts ⌦ für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge ⌫ und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die CO_2-Ziele ~~für Personenkraftwagen~~ in linearer Abhängigkeit vom Nutzwert der Fahrzeuge festgesetzt werden. ⇨ Die Beibehaltung von Masse als Parameter für den Nutzwert wird als mit der bestehenden Regelung kohärent angesehen. Damit die Masse von auf der Straße betriebenen Fahrzeugen besser abgebildet wird, sollte der Parameter der Masse in fahrbereitem Zustand ab 2025 durch die Prüfmasse gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ersetzt werden.⇦ ~~Zudem sind die Daten zur Masse leicht verfügbar. Es sollten jedoch auch Daten zu alternativen Parametern für den Nutzwert, wie der Fahrzeugstandfläche (Produkt aus Spurweite und Radstand) erfasst werden, um längerfristige Bewertungen des auf dem Nutzwert basierenden Konzepts zu erleichtern. Die Kommission sollte bis 2014 prüfen, welche Daten zur Verfügung stehen, und gegebenenfalls dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag zur Anpassung des Parameters für den Nutzwert unterbreiten.~~

⇩ neu

(20) Es sollte vermieden werden, dass die EU-weiten Flottenziele aufgrund von Veränderungen der Durchschnittsmasse der Flotte geändert werden. Veränderungen der Durchschnittsmasse sollten daher unverzüglich in die Berechnung der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen einfließen, und der hierzu verwendete Durchschnittsmassewert sollte ab 2025 alle zwei Jahre angepasst werden.

(21) Um die Anstrengungen zur Emissionsminderung auf eine wettbewerbsneutrale und faire Weise zu verteilen, die die Vielfalt des Marktes für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge widerspiegelt, und angesichts des Übergangs zu WLTP-basierten Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen ist es angebracht, die Neigung der Grenzwertkurve auf der Grundlage der spezifischen Emissionen aller in dem entsprechenden Jahr neu zugelassenen Fahrzeuge zu bestimmen und die Änderung der EU-weiten Flottenziele in den Jahren 2021, 2025 und 2030 zu berücksichtigen, damit sichergestellt wird, dass alle Hersteller gleichermaßen zu den Minderungsanstrengungen beitragen. Bei leichten Nutzfahrzeugen sollte für Hersteller von leichteren, von Personenkraftwagen abgeleiteten Nutzfahrzeugen der gleiche Ansatz wie für die Hersteller von Personenkraftwagen gelten; für die Hersteller von Fahrzeugen, die den schwereren Marktsegmenten zuzuordnen sind, sollte für den gesamten Zielzeitraum eine steilere, unveränderliche Neigung festgelegt werden.

↓ 443/2009 Erwägungsgrund 13 (angepasst)
⇨ neu

(22) Mit dieser Verordnung sollen der Automobilindustrie Anreize für Investitionen in neue Technologien gegeben werden. Diese Verordnung fördert aktiv die Ökoinnovation und ⇨ enthält einen Mechanismus, der die Möglichkeit bieten sollte, ⇦ ~~trägt~~ künftigen Technologieentwicklungen Rechnung ⇨ zu tragen ⇦. ~~Die Entwicklung innovativer Antriebstechnologien sollte besonders gefördert werden, weil sie erheblich niedrigere Emissionen als traditionelle Personenkraftwagen verursachen. So wird die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie langfristig gefördert, und es entstehen mehr hochwertige Arbeitsplätze. Die Kommission sollte unter Berücksichtigung der technischen und wirtschaftlichen Auswirkungen prüfen, inwieweit es möglich ist, öko-innovative Maßnahmen in die Überarbeitung der Prüfungsverfahren gemäß Artikel 14 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 einzubeziehen.~~ ⇨ Die Erfahrung zeigt, dass Ökoinnovationen erfolgreich zur Kostenwirksamkeit der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 sowie zur Senkung der tatsächlichen CO_2-Emissionen beigetragen haben. Diese Modalität sollte daher beibehalten und der Anwendungsbereich ausgeweitet werden, um Anreize für Effizienzsteigerungen bei Klimaanlagen zu schaffen. ⇦

↓ 510/2011 Erwägungsgrund 12

~~In der Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen[30] ist bereits vorgesehen, dass Werbeschriften für Kraftfahrzeuge den Endverbraucher über die offiziellen CO_2-Emissionswerte und die offiziellen Kraftstoffverbrauchswerte informieren müssen. In ihrer Empfehlung 2003/217/EG vom 26. März 2003 über die Anwendung der in der Richtlinie 1999/94/EG enthaltenen Bestimmungen über Werbeschriften auf andere Medien[31] hat die Kommission diese Anforderung so ausgelegt, dass sie auch die Werbung einschließt. Daher sollte der Geltungsbereich der Richtlinie 1999/94/EG spätestens bis 2014 auf leichte~~

---

30 ~~ABl. L 12 vom 18.1.2000, S. 16.~~
31 ~~ABl. L 82 vom 29.3.2003, S. 33.~~

~~Nutzfahrzeuge ausgedehnt werden, so dass Werbung für leichte Nutzfahrzeuge, wenn Angaben zum Energieverbrauch oder zum Preis gemacht werden, den Endverbraucher über die offiziellen CO_2-Emissionswerte und die offiziellen Kraftstoffverbrauchswerte des Fahrzeugs informieren muss.~~

⇩ neu

(23) Jedoch sollte sichergestellt werden, dass ein Gleichgewicht herrscht zwischen den Anreizen für Ökoinnovationen und für jene Technologien, deren emissionsmindernde Wirkung im Rahmen des amtlichen Prüfverfahrens nachgewiesen wird. Folglich ist es angebracht, eine Obergrenze für ökoinnovationsbedingte Einsparungen aufrechtzuerhalten, die ein Hersteller zur Erreichung der Zielvorgabe einbringen kann. Die Kommission sollte die Möglichkeit haben, die Höhe der Obergrenze zu überprüfen, insbesondere um den Auswirkungen des geänderten amtlichen Prüfverfahrens Rechnung zu tragen. Es ist auch zu präzisieren, wie die Einsparungen zur Erreichung der Zielvorgabe berechnet werden sollten.

🡻 443/2009 Erwägungsgrund 14

~~Weil die Forschungs-, Entwicklungs- und Produktionsstückkosten bei den ersten der nach Inkrafttreten dieser Verordnung in Verkehr gebrachten Generationen von sehr geringe CO_2-Emissionen verursachenden Fahrzeugtechnologien sehr hoch sein werden, soll mit dieser Verordnung auch zeitlich begrenzt die Einführung von Fahrzeugen mit extrem geringen CO_2-Emissionen auf dem europäischen Markt im frühen Vermarktungsstadium beschleunigt und erleichtert werden.~~

🡻 443/2009 Erwägungsgrund 15 (angepasst)

~~Die Verwendung bestimmter alternativer Kraftstoffe kann in der Perspektive „Well-to-Wheels“ („Von der Quelle bis zum Rad“) zu einer erheblichen Verringerung der CO_2-Emissionen führen. Diese Verordnung sieht daher spezielle Maßnahmen zur Förderung der fortgesetzten Einführung von bestimmten mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen auf dem Gemeinschaftsmarkt vor.~~

🡻 510/2011 Erwägungsgrund 15

~~Bis spätestens 1. Januar 2012 sollte die Kommission im Hinblick auf Verbesserungen bei der Erfassung der Kraftstoffverbrauchsdaten und bei der Messung des Kraftstoffverbrauchs feststellen, ob die einschlägigen Rechtsvorschriften geändert werden müssen, so dass Hersteller, die eine Typgenehmigung für Fahrzeuge der Klasse N_1 gemäß Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen~~

~~Einheiten für diese Fahrzeuge[32] beantragen, alle Fahrzeuge mit einer Kraftstoffverbrauchsanzeige ausstatten müssen.~~

↓ 443/2009 Erwägungsgrund 16

~~Damit die Zielvorgaben mit dem Konzept der Strategie der Kommission für CO_2 und Personenkraftwagen, insbesondere in Bezug auf die Selbstverpflichtungen der Herstellerverbände, in Einklang stehen, sollten sie für neue Personenkraftwagen gelten, die in der Gemeinschaft zum ersten Mal zugelassen werden und die, mit Ausnahme eines befristeten Zeitraums, um Missbrauch vorzubeugen, zuvor nicht außerhalb der Gemeinschaft zugelassen waren.~~

↓ 510/2011 Erwägungsgrund 16

~~Zur Sicherstellung der Kohärenz mit der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 und zur Vermeidung von Missbrauch sollten die Zielvorgaben für neue leichte Nutzfahrzeuge gelten, die in der Union zum ersten Mal zugelassen werden und die, mit Ausnahme eines befristeten Zeitraums, auch außerhalb der Union zuvor nicht zugelassen waren.~~

↓ 510/2011 Erwägungsgrund 17

(24) Die Richtlinie 2007/46/EG enthält einen einheitlichen Rahmen mit Verwaltungsvorschriften und allgemeinen technischen Anforderungen für die Genehmigung aller neuen Fahrzeuge in ihrem Geltungsbereich. Für die Anwendung der vorliegenden Verordnung sollte die Stelle zuständig sein, die auch für sämtliche Aspekte des Typgenehmigungsverfahrens nach der Richtlinie 2007/46/EG und für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion zuständig ist.

↓ 443/2009 Erwägungsgrund 18

(25) Für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung entsprechend der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG gelten besondere Vorschriften für die Typgenehmigung, sie sollten vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden. ~~Auch Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung in der Kategorie M_1 eingestuft waren und speziell für gewerbliche Zwecke hergestellt wurden, damit in ihnen ein Rollstuhl benutzt werden kann, und die der Definition von Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung in Anhang II der Verordnung 2007/46/EG entsprechen, sollten in Einklang mit der Gemeinschaftspolitik zugunsten von Menschen mit Behinderungen vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden.~~

---

[32] ~~ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.~~

↓ 510/2011 Erwägungsgrund 18 (angepasst)

~~Den Herstellern sollte die Flexibilität geboten werden, selbst zu entscheiden, wie sie die Zielvorgaben gemäß dieser Verordnung erfüllen, und es sollte erlaubt werden, dass die CO_2-Zielvorgaben nicht für jedes einzelne Fahrzeug, sondern für den Durchschnitt der Neufahrzeugflotte eines Herstellers gelten. Die Hersteller sollten daher verpflichtet werden sicherzustellen, dass die durchschnittlichen spezifischen Emissionen aller in der Union zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge, für die sie verantwortlich sind, den Durchschnitt der Emissionsziele für diese Fahrzeuge nicht überschreiten. Um den Übergang zu erleichtern, sollte diese Verpflichtung zwischen 2014 und 2017 schrittweise eingeführt werden. Dies entspricht den vorgegebenen Einführungszeiten und der Dauer der Übergangszeit gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009.~~

↓ 443/2009 Erwägungsgrund 19 (angepasst)

~~Den Herstellern sollte die Flexibilität geboten werden, selbst zu entscheiden, wie sie die Zielvorgaben gemäß dieser Verordnung erfüllen wollen, und es sollte erlaubt werden, dass die CO_2-Zielvorgaben nicht für jeden einzelnen Personenkraftwagen, sondern für den Durchschnitt der Neuwagenflotte eines Herstellers gelten. Die Hersteller sollten daher verpflichtet werden sicherzustellen, dass die durchschnittlichen spezifischen Emissionen aller in der Gemeinschaft zugelassenen Neuwagen, für die sie verantwortlich sind, den Durchschnitt der Emissionsziele für diese Wagen nicht überschreiten. Diese Verpflichtung sollte zwischen 2012 und 2015 schrittweise eingeführt werden, um den Übergang zu erleichtern.~~

↓ 510/2011 Erwägungsgrund 19 (angepasst)

~~Um sicherzustellen, dass die Zielvorgaben der besonderen Situation der Kleinserien- und Nischenhersteller Rechnung tragen und mit ihrem Reduktionspotenzial vereinbar sind, sollten für solche Hersteller alternative Emissionsreduktionsziele festgesetzt werden, die sich nach den technischen Möglichkeiten eines bestimmten Herstellers zur Reduzierung der spezifischen CO_2-Emissionen seiner Fahrzeuge richten und mit den Merkmalen der betreffenden Marktsegmente im Einklang stehen. Diese Ausnahme sollte in die Überprüfung der spezifischen Emissionsziele gemäß Anhang I einbezogen werden, die bis spätestens Anfang 2013 abgeschlossen sein muss.~~

↓ 443/2009 Erwägungsgrund 20 (angepasst)
⇨ neu

(26) Es ist nicht angemessen, für die Festlegung der Emissionsminderungsziele bei Herstellern großer Stückzahlen und bei Herstellern kleiner Stückzahlen, die gemäß den in dieser Verordnung festgelegten Kriterien als unabhängig betrachtet werden,

dieselbe Methode anzuwenden. ~~Für d~~Diese Hersteller kleiner Stückzahlen sollten alternative Emissionsreduktionsziele ~~gelten~~ ⇨ beantragen können ⇦, die sich nach den technologischen Möglichkeiten zur Reduzierung der spezifischen CO_2-Emissionen bei den Fahrzeugen eines bestimmten Herstellers richten und mit den Merkmalen der betreffenden Marktsegmente in Einklang stehen. ~~Diese Ausnahme sollte in die Überprüfung der spezifischen Emissionsziele gemäß Anhang I einbezogen werden, die bis spätestens Anfang 2013 abgeschlossen sein muss.~~

🡻 333/2014 Erwägungsgrund 7 (angepasst)
⇨ neu

(27) Angesichts der unverhältnismäßigen Auswirkungen, die die Einhaltung der auf der Grundlage des Nutzwertes des Fahrzeugs festgelegten spezifischen Emissionsziele für Kleinsthersteller nach sich zieht, des hohen Verwaltungsaufwands im Zusammenhang mit dem Ausnahmeverfahren und der geringfügigen Vorteile der Reduktion der CO_2-Emissionen der von diesen Herstellern verkauften Fahrzeuge sollten Hersteller, auf die jährlich weniger als 1000 Neuzulassungen von Personenkraftwagen ⌦ und leichten Nutzfahrzeugen ⌫ in der Union entfallen, von dem Ziel für die spezifischen Emissionen und von der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung freigestellt ~~ausgenommen~~ werden. ⇨ Beantragt ein Hersteller, für den eine Freistellung gilt, dennoch eine Ausnahme und wird diese gewährt, ist es angebracht, dass der Hersteller die Zielvorgabe für die Ausnahme einhalten muss. ⇦ ~~Damit ab dem frühestmöglichen Zeitpunkt Rechtssicherheit für diese Hersteller gewährleistet ist, muss diese Ausnahme unbedingt ab dem 1. Januar 2012 gelten.~~

🡻 333/2014 Erwägungsgrund 9 (angepasst)
⇨ neu

(28) Das Verfahren für die Gewährung von Ausnahmen ⇨ vom Flottenzielwert von 95 g CO_2/km ⇦ für Nischenhersteller ~~sollte über 2020 hinaus beibehalten werden. Um sicherzustellen~~ stellt sicher, dass die Reduktionsauflagen für Nischenhersteller den Reduktionsauflagen für Hersteller großer Stückzahlen ⇨ im Hinblick auf dieses Ziel ⇦ entsprechen.~~, sollte jedoch ab 2020 ein Zielwert gelten, der 45 % niedriger ist als die durchschnittlichen spezifischen Emissionen von Nischenherstellern im Jahr 2007.~~ ⇨ Die Erfahrung zeigt jedoch, dass Nischenhersteller über dasselbe Potenzial, die CO_2-Zielvorgaben zu erfüllen, verfügen wie große Hersteller; im Hinblick auf die Zielvorgaben ab 2025 wird es als nicht angebracht angesehen, zwischen den beiden Herstellerkategorien zu unterscheiden. ⇦

🡻 510/2011 Erwägungsgrund 20

~~Mit der Strategie der Union zur Minderung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen wurde ein Gesamtkonzept zur Erreichung des Unionsziels von 120 g CO_2/km bis 2012 aufgestellt und gleichzeitig eine längerfristige Perspektive für weitere Emissionsreduktionen vorgestellt. Die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 bekräftigt diese~~

~~längerfristige Perspektive durch die Festsetzung eines Zielwerts von 95 g CO_2/km für die durchschnittlichen Emissionen der Neuwagenflotte. Um die Kohärenz mit diesem Ansatz sicherzustellen und der Industrie Planungssicherheit zu geben, sollte ein langfristiges, auf das Jahr 2020 ausgerichtetes Ziel für die spezifischen CO_2-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen festgesetzt werden.~~

↓ 443/2009 Erwägungsgrund 21 (angepasst)

~~Für Nischenhersteller sollte eine alternative Zielvorgabe gelten können, die um 25 % unter ihren durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen im Jahr 2007 liegt. Eine gleichwertige Zielvorgabe sollte festgelegt werden, wenn Informationen über die durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers für 2007 nicht vorliegen. Diese Ausnahme sollte in die Überprüfung der spezifischen Emissionsziele gemäß Anhang I einbezogen werden, die bis spätestens Anfang 2013 abgeschlossen sein muss.~~

↓ 443/2009 Erwägungsgrund 22 (angepasst)

(29) Bei der Ermittlung der durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen für alle in der ~~Gemeinschaft~~⌦ Union ⌫ zugelassenen ~~Neufahrzeugen~~neuen Personenkraftwagen ⌦ und neuen leichten Nutzfahrzeuge ⌫, für die die Hersteller verantwortlich sind, sollten alle Fahrzeuge unabhängig von ihrer Masse oder anderen Merkmalen berücksichtigt werden. Obwohl die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht für Personenkraftwagen ⌦ und leichte Nutzfahrzeuge ⌫ gilt, deren Bezugsmasse 2610 kg überschreitet und auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht ausgedehnt wurde, sollten die Emissionen dieser Fahrzeuge nach demselben Messverfahren gemessen werden, das in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission[33] ⌦ und der Verordnung (EU) 2017/1151 sowie den Durchführungsverordnungen (EU) 2017/1152[34] und (EU) 2017/1153[35] der Kommission ⌫ für ~~Personenkraftwagen~~ ⌦ leichte Nutzfahrzeuge ⌫ festgelegt wurde. Die dabei ermittelten CO_2-Emissionswerte sollten in die Übereinstimmungsbescheinigung für das Fahrzeug aufgenommen werden, um ihre Aufnahme in das Überwachungssystem zu ermöglichen.

---

33 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).

34 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1152 der Kommission vom 2. Juni 2017 zur Festlegung eines Verfahrens für die Ermittlung der Korrelationsparameter, die erforderlich sind, um der Änderung des Regelprüfverfahrens in Bezug auf leichte Nutzfahrzeuge Rechnung zu tragen, und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 293/2012 (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 644).

35 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153 der Kommission vom 2. Juni 2017 zur Festlegung eines Verfahrens für die Ermittlung der Korrelationsparameter, die erforderlich sind, um der Änderung des Regelprüfverfahrens Rechnung zu tragen, und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1014/2010 (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 679).

↓ 510/2011 Erwägungsgrund 22 (angepasst)

(30) Die spezifischen CO_2-Emissionen vervollständigter ⌦ leichter Nutzfahrzeuge ⌫ ~~Fahrzeuge~~ sollten dem Hersteller des Basisfahrzeugs zugeteilt werden.

↓ 510/2011 Erwägungsgrund 23

~~Um sicherzustellen, dass die Werte der CO_2-Emissionen und der Kraftstoffeffizienz vervollständigter Fahrzeuge repräsentativ sind, sollte die Kommission ein spezifisches Verfahren entwickeln und gegebenenfalls eine Überprüfung der Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung in Betracht ziehen.~~

⇩ neu

(31) Die besondere Lage von Herstellern unvollständiger leichter Nutzfahrzeuge, die in mehreren Stufen typgenehmigt werden, sollte berücksichtigt werden. Solange diese Hersteller für die Einhaltung der Zielvorgaben für die CO_2-Emissionen verantwortlich sind, sollten sie in der Lage sein, die CO_2-Emissionen der vervollständigten Fahrzeuge mit hinreichender Sicherheit vorherzusagen. Die Kommission sollte sicherstellen, dass diese Erfordernisse in der Verordnung (EU) 2017/1151 angemessen widergespiegelt werden.

↓ 443/2009 Erwägungsgrund 23 (angepasst)

(32) Um den Herstellern zur Erfüllung ihrer Zielvorgaben gemäß dieser Verordnung Flexibilität zu ermöglichen, können sich diese auf offener, transparenter und diskriminierungsfreier Basis zu Emissionsgemeinschaften zusammenschließen. Eine Vereinbarung über den Zusammenschluss zu einer Emissionsgemeinschaft sollte nicht länger als fünf Jahre gültig sein, darf jedoch erneuert werden. Bilden mehrere Hersteller eine Emissionsgemeinschaft, so sollten ihre Zielvorgaben gemäß dieser Verordnung als erfüllt gelten, wenn die durchschnittlichen Emissionen der Emissionsgemeinschaft insgesamt ⌦ die Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen ⌫ der ~~für die~~ Emissionsgemeinschaft ~~gesetzten Emissionsziele~~ nicht überschreiten.

⇩ neu

(33) Die Möglichkeit, dass Hersteller eine Emissionsgemeinschaft bilden, hat sich als kostenwirksames Vorgehen zur Einhaltung der Zielvorgaben für die CO_2-Emissionen erwiesen und erleichtert diese insbesondere Herstellern einer begrenzten Anzahl von Fahrzeugen. Zur Verbesserung der Wettbewerbsneutralität sollte die Kommission befugt sein, die Bedingungen festzulegen, nach denen unabhängige Hersteller eine

Emissionsgemeinschaft bilden können, sodass sie eine verbundenen Unternehmen gleichkommende Position einnehmen können.

↓ 443/2009 Erwägungsgrund 24

(34) Um sicherzustellen, dass die Zielvorgaben dieser Verordnung erfüllt werden, ist ein solider Durchsetzungsmechanismus erforderlich.

⇩ neu

(35) Für die Erzielung der CO_2-Emissionsminderung gemäß dieser Verordnung ist es ferner von wesentlicher Bedeutung, dass die Emissionen von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen den bei der Typgenehmigung festgelegten CO_2-Werten entsprechen. Deshalb sollte es der Kommission möglich sein, bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers eine etwaige systemische Nichteinhaltung der Zielvorgaben für CO_2-Emissionen, die die für die Typgenehmigung zuständigen Behörden bei in Betrieb befindlichen Fahrzeugen feststellen, zu berücksichtigen.

(36) Damit die Kommission solche Maßnahmen ergreifen kann, sollte sie die Befugnisse zur Vorbereitung und Durchführung eines Verfahrens haben, mit dem geprüft werden kann, ob leichte Nutzfahrzeuge, die in Verkehr gebracht werden, im Betrieb mit den Zielvorgaben für CO_2-Emissionen übereinstimmen. Zu diesem Zweck sollte die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 geändert werden.

↓ 443/2009 Erwägungsgrund 25 (angepasst)
⇨ neu

(37) Die spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen ⌦ und leichter Nutzfahrzeuge ⌫ werden in der ~~Gemeinschaft~~ ⌦ Union ⌫ in einheitlicher Weise nach der in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgesehenen Methodik gemessen. Um den mit der vorliegenden Verordnung verbundenen Verwaltungsaufwand zu minimieren, sollte ihre Einhaltung anhand der von den Mitgliedstaaten erfassten und der Kommission gemeldeten Angaben über Zulassungen von neuen Personenkraftwagen ~~Neuwagenzulassungen~~ ⌦ und neuen leichten Nutzfahrzeugen ⌫ in der ~~Gemeinschaft~~ ⌦ Union ⌫ beurteilt werden. Damit die für diese Beurteilung verwendeten Angaben vergleichbar sind, sollten die Bestimmungen für ihre Erfassung und Meldung soweit wie möglich harmonisiert werden. ⇨ Daher sollte klar festgelegt werden, dass die zuständigen Behörden für die Bereitstellung richtiger und vollständiger Daten verantwortlich sind sowie dass diese Behörden und die Kommission effektiv zusammenarbeiten müssen, um Probleme mit der Datenqualität zu beheben. ⇦

↓ 443/2009 Erwägungsgrund 26 (angepasst)

~~Gemäß der Richtlinie 2007/46/EG legt der Hersteller jedem neuen Personenkraftwagen eine Übereinstimmungsbescheinigung bei, und die Mitgliedstaaten gestatten die Zulassung und die Inbetriebnahme neuer Personenkraftwagen nur dann, wenn eine gültige Übereinstimmungsbescheinigung vorliegt. Die von den Mitgliedstaaten erfassten Daten sollten mit der vom Hersteller erteilten Übereinstimmungsbescheinigung für den Personenkraftwagen in Einklang stehen und sich ausschließlich darauf stützen. Sollten die Mitgliedstaaten aus berechtigten Gründen die Übereinstimmungsbescheinigung nicht dazu benutzen, das Verfahren der Zulassung und der Inbetriebnahme von neuen Personenkraftwagen abzuschließen, so sollten sie die notwendigen Maßnahmen erlassen, um ein ausreichend genaues Überwachungsverfahren sicherzustellen. Für Daten aus Übereinstimmungsbescheinigungen sollte eine Standarddatenbank der Gemeinschaft eingerichtet werden. Sie sollte als ausschließliche Referenz benutzt werden, um die Mitgliedstaaten in die Lage zu versetzen, die Speicherung ihrer Zulassungsdaten zu vereinfachen, wenn Fahrzeuge erstmals zugelassen werden.~~

↓ 510/2011 Erwägungsgrund 27 (angepasst)

(38) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Zielvorgaben durch die Hersteller sollte auf Unionsebene beurteilt werden. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO_2-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ~~ab 1. Januar 2014~~ für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. ~~Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über der Zielvorgabe liegen. Im Interesse der Kohärenz sollte die Abgabenregelung sich an die in der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 festgelegte Regelung anlehnen.~~ Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der ~~Europäischen~~ Union gelten.

↓ 510/2011 Erwägungsgrund 28

(39) Den Herstellern, die ihre Zielvorgaben aus dieser Verordnung nicht erreichen, sollten durch einzelstaatliche Maßnahmen, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 193 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) beibehalten oder ergreifen können, unter Berücksichtigung des Zwecks und der Verfahren dieser Verordnung keine zusätzlichen oder strengeren Sanktionen auferlegt werden.

↓ 510/2011 Erwägungsgrund 29

(40) Diese Verordnung sollte die vollständige Anwendung der Wettbewerbsregeln der Union nicht berühren.

↓ 443/2009 Erwägungsgrund 30 (angepasst)

~~Die Kommission sollte für das Erreichen des langfristigen Ziels neue Einzelvorschriften über seine Erfüllung erwägen, insbesondere im Hinblick auf das Steigungsmaß der Kurve, die Parameter für den Nutzwert und das System der Abgaben wegen Emissionsüberschreitung.~~

↓ 510/2011 Erwägungsgrund 31

~~Der Kraftstoffverbrauch und die CO_2-Emissionen von Straßenfahrzeugen sind in hohem Maße von ihrer Geschwindigkeit abhängig. Da es keine spezielle Geschwindigkeitsbegrenzung für leichte Nutzfahrzeuge gibt, besteht außerdem die Möglichkeit, dass durch immer größere Höchstgeschwindigkeiten ein Wettbewerbsvorteil erzielt werden soll, was zu überdimensionierten Antriebsaggregaten mit entsprechender Ineffizienz bei langsameren Betriebsbedingungen führen könnte. Es empfiehlt sich daher zu prüfen, ob der Geltungsbereich der Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft [36] auf die unter diese Verordnung fallenden leichten Nutzfahrzeuge ausgeweitet werden kann.~~

↓ 443/2009 Erwägungsgrund 31 (angepasst)

~~Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse [37] beschlossen werden.~~

⇩ neu

(41) Die tatsächliche Wirksamkeit der in dieser Verordnung festgelegten Ziele für die Senkung der CO_2-Emissionen hängt stark davon ab, wie repräsentativ das amtliche Prüfverfahren ist. Im Einklang mit der Stellungnahme im Rahmen des Europäischen Mechanismus für wissenschaftliche Beratung (SAM)[38] und der Empfehlung des Europäischen Parlaments im Anschluss an seine Untersuchung zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie[39] sollte ein Mechanismus eingerichtet werden, mit dem die tatsächliche Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelten CO_2-Emissions- und Energieverbrauchswerte der Fahrzeuge bewertet werden kann. Die Kommission sollte die Befugnis haben, die

[36] ~~ABl. L 57 vom 2.3.1992, S. 27.~~

[37] ~~ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.~~

[38] Hochrangige Gruppe wissenschaftlicher Berater, wissenschaftliches Gutachten 1/2016 „*Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO_2 emissions and laboratory testing*“ (Überbrückung der Diskrepanz zwischen den tatsächlichen CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge und Labortests).

[39] Empfehlung des Europäischen Parlaments vom 4. April 2017 an den Rat und die Kommission im Anschluss an die Untersuchung zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie (2016/2908 (RSP)).

öffentliche Verfügbarkeit solcher Daten zu gewährleisten und erforderlichenfalls die Verfahren zur Ermittlung und Sammlung der zur Durchführung solcher Bewertungen erforderlichen Daten zu entwickeln.

(42) 2024 ist geplant, die Fortschritte im Rahmen der [Lastenteilungsverordnung und der Richtlinie über das Emissionshandelssystem] zu prüfen. Es ist daher angezeigt, die Wirksamkeit dieser Verordnung im selben Jahr zu bewerten, sodass eine koordinierte und kohärente Prüfung der im Rahmen all dieser Instrumente durchgeführten Maßnahmen erfolgen kann.

(43) Die Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 sollten mit Wirkung vom 1. Januar 2020 aufgehoben werden.

🡻 333/2014 Erwägungsgrund 15 (angepasst)

(44) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung ~~der Verordnung (EG) Nr. 443/2009~~ sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. ~~Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates[40] ausgeübt werden.~~

⇩ neu

(45) Die Durchführungsbefugnisse in Bezug auf Artikel 6 Absatz 8, Artikel 7 Absätze 7 und 8, Artikel 8 Absatz 3, Artikel 11 Absatz 2, Artikel 12 Absatz 3 und Artikel 14 Absatz 3 sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates[41] ausgeübt werden.

🡻 443/2009 Erwägungsgrund 32 (angepasst)

~~Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, im Lichte der Erfahrung mit der Anwendung dieser Verordnung die Vorschriften für die Überwachung und Datenübermittlung zu ändern, Verfahren für die Erhebung der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung einzuführen, die Durchführungsbestimmungen bezüglich der Ausnahmeregelung für bestimmte Hersteller anzunehmen, und Anhang I anzupassen, um der Entwicklung der Masse der in der Gemeinschaft zugelassenen neuen Personenkraftwagen sowie Änderungen des Regeltestverfahrens zur Messung spezifischer CO_2-Emissionen Rechnung zu tragen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung, auch durch Ergänzung um neue nicht~~

---

40 ~~Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).~~

41 Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

~~wesentliche Bestimmungen, bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.~~

↓ 333/2014 Erwägungsgrund 16 (angepasst)
⇨ neu

(46) ⇨ Zur Änderung oder Ergänzung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung ⇦ sollte ~~D~~der Kommission ~~sollte~~ die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 ~~AEUV~~ ⌦ des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union ⌫ Rechtsakte zu erlassen hinsichtlich der Änderung ~~von Anhang~~der Anhänge II ⌦ und III ⌫~~der Verordnung (EG) Nr. 443/2009~~ in Bezug auf Datenanforderungen und Datenparameter~~,~~, der Ergänzung der Vorschriften für die Auslegung der Kriterien für die Gewährung von Ausnahmen von den Zielvorgaben für spezifische Emissionen, für den Inhalt der Ausnahmeanträge und für den Inhalt und die Bewertung von Programmen zur Verringerung der spezifischen CO_2-Emissionen~~;~~, sowie hinsichtlich der Anpassung ~~des~~ der in ~~Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 443/2009~~ ⌦ Artikel 13 ⌫ genannten Wert~~s~~e M_0 ⇨ und TM_0, ⇦ ⇨ der in Artikel 11 genannten Obergrenze von 7 g CO_2/km ⇦ ⌦ und der in Artikel 14 Absatz 3 genannten Formeln in Anhang I ⌫ ~~an die durchschnittliche Masse neuer Personenkraftwagen in den vorausgegangenen drei Kalenderjahren; sowie der Anpassung der Formeln in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 zu erlassen~~. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt ⌦ und dass diese Konsultationen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtssetzung[42] festgelegten Grundsätzen erfolgen ⌫. ~~Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung~~ ⌦ Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung ⌫ delegierter Rechtsakte ~~sollte die Kommission~~ zu gewährleisten, ~~dass die einschlägigen Dokumente dem~~ sollten das Europäische~~n~~ Parlament und ~~dem~~ der Rat ~~gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden~~ ⌦ alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten erhalten, und ihre Sachverständigen sollten systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission haben, die mit der Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind ⌫.

↓ 443/2009 Erwägungsgrund 33 (angepasst)

~~Aus Gründen der Vereinfachung und Rechtsklarheit sollte die Entscheidung Nr. 1753/2000/EG aufgehoben werden.~~

↓ 510/2011 Erwägungsgrund 34 (angepasst)

(47) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Aufstellung von Anforderungen an die CO_2-Emissionsleistung ⌦ neuer Personenkraftwagen und ⌫ neuer leichter

[42] ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

Nutzfahrzeuge, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht verwirklicht werden kann und daher wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen besser auf Unionsebene zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

↓ 443/2009 (angepasst)

Artikel 1

Gegenstand und Ziele

(1) In dieser Verordnung werden Anforderungen an die CO_2-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen ⌦ und neuer leichter Nutzfahrzeuge ⌫ aufgestellt, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen.~~ und das Gesamtziel der Europäischen Gemeinschaft verwirklichen~~ sollen~~, demzufolge die durchschnittlichen CO_2-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten~~. ~~Der in dieser Verordnung festgelegte CO_2-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen und ist durch Verbesserungen bei der Motorentechnik sowie innovative Technologien zu erreichen.~~

↓ 510/2011 (angepasst)

~~*Artikel 1*~~

~~**Gegenstand und Ziele**~~

~~(1) In dieser Verordnung werden Anforderungen an die CO_2-Emissionsleistung neuer leichter Nutzfahrzeuge aufgestellt. Der in dieser Verordnung festgelegte CO_2-Emissionsdurchschnitt für neue leichte Nutzfahrzeuge von 175 g CO_2/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen und ist durch Verbesserungen bei der Motorentechnik sowie innovative Technologien zu erreichen.~~

↓ 333/2014 Artikel 1 Nummer 1 (angepasst)

~~Für die Zeit ab 2020 wird mit dieser Verordnung für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen, die nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und Anhang XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 und ihrer Durchführungsvorschriften sowie nach innovativen Technologien gemessen werden, ein Zielwert von 95 g CO_2/km festgesetzt.~~

↓ 253/2014 Artikel 1 Nummer 1 (angepasst)
⇨ neu

(2) Ab ~~Für die Zeit ab~~ ⇨ dem 1. Januar ⇦ 2020 legt diese Verordnung für den CO_2-Emissionsdurchschnitt von in der Union zugelassenen ⌦ neuen Personenkraftwagen bzw. ⌫ neuen leichten Nutzfahrzeugen, wie er ⇨ bis zum 31. Dezember 2020 ⇦ nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. ~~715/2007~~ ⇨ 692/2008 ⇦ ~~und ihrer Durchführungsvorschriften sowie nach innovativen Technologien gemessen wird~~ ⇨ in Verbindung mit den Durchführungsverordnungen (EU) 2017/1152 und (EU) 2017/1153 sowie ab dem 1. Januar 2021 nach Maßgabe der Verordnung (EU) 2017/1151 gemessen wird ⇦, einen ⇨ für die gesamte EU-Flotte geltenden ⇦ Zielwert von ⌦ 95 g CO_2/km bzw. ⌫147 g CO_2/km fest.

↓ 443/2009 (angepasst)
⇨ neu

(3) Im Rahmen des Gesamtkonzepts der ~~Gemeinschaft~~ ⌦ Union ⌫ ⌦ gemäß der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament aus dem Jahr 2007[43] ⌫ wird diese Verordnung ⇨ bis zum 31. Dezember 2024 ⇦ durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die einer Verringerung um 10 g CO_2/km entsprechen.

⇩ neu

(4) Ab dem 1. Januar 2025 gelten die folgenden EU-weiten Flottenziele:

a) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung der durchschnittlichen Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen des Jahres 2021 um 15 % entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.1 ermittelt wurde;

b) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung der durchschnittlichen Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen des Jahres 2021 um 15 % entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.1 ermittelt wurde.

(5) Ab dem 1. Januar 2030 gelten die folgenden Ziele:

a) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung der durchschnittlichen Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen um 30 % gegenüber dem Jahr 2021 entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.2 ermittelt wurde;

b) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung der durchschnittlichen Zielvorgaben für

---

[43] Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament vom 7. Februar 2007 – Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (KOM(2007) 19 endg.).

die spezifischen Emissionen um 30 % gegenüber dem Jahr 2021 entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.2 ermittelt wurde.

↓ 443/2009 (angepasst)

Artikel 2

Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für ⌦ die folgenden ⌫ Kraftfahrzeuge; ~~der~~

a) Klasse ~~Kategorie~~ M_1 gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG („Personenkraftwagen“), die in der ~~Gemeinschaft~~ ⌦ Union ⌫ erstmals zugelassen werden und zuvor nicht außerhalb der ~~Gemeinschaft~~ ⌦ Union ⌫ zugelassen waren („neue Personenkraftwagen“)~~.~~;

~~(2) Eine außerhalb der Gemeinschaft weniger als drei Monate vor der Zulassung in der Gemeinschaft erfolgte vorherige Zulassung wird nicht berücksichtigt.~~

~~(3) Diese Verordnung gilt nicht für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gemäß der Definition in Anhang II Teil A Nummer 5 der Richtlinie 2007/46/EG.~~

↓ 333/2014 Artikel 1 Nummer 2 (angepasst)

~~(4) Mit Wirkung ab dem 1. Januar 2012 gelten die Artikel 4, Artikel 8 Absatz 4 Buchstaben b und c, Artikel 9 sowie Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a und c nicht für Hersteller, auf die im vorangegangenen Kalenderjahr zusammen mit allen mit ihnen verbundenen Unternehmen weniger als 1000 Neuzulassungen von Personenkraftwagen in der Union entfallen sind.~~

↓ 510/2011 (angepasst)

~~*Artikel 2*~~

~~**Geltungsbereich**~~

~~(1) Diese Verordnung gilt für Kraftfahrzeuge der~~ b) Klasse N_1 gemäß der Definition in ~~im Sinne des~~ Anhang~~s~~ II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von höchstens 2610 kg und ~~für Fahrzeuge der~~ Klasse N_1, auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wird („leichte Nutzfahrzeuge“), die in der Union erstmals zugelassen werden und zuvor nicht außerhalb der Union zugelassen waren („neue leichte Nutzfahrzeuge“).

(2) Eine vorherige Zulassung außerhalb der Union weniger als drei Monate vor der Zulassung in der Union wird nicht berücksichtigt.

(3) Diese Verordnung gilt nicht für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung im Sinne des Anhangs II Teil A Nummer 5 der Richtlinie 2007/46/EG.

↓ 253/2014 Artikel 1 Nummer 2 (angepasst)
⇨ neu

(4) Artikel 4, Artikel ~~8~~7 Absatz 4 Buchstaben b und c, Artikel ~~9~~8 sowie Artikel ~~10~~9 Absatz 1 Buchstaben a und c gelten nicht für Hersteller, auf die, zusammen mit allen mit ihnen verbundenen Unternehmen, im vorangegangenen Kalenderjahr ⌦ weniger als 1000 Neuzulassungen von Personenkraftwagen oder ⌫ weniger als 1000 Neuzulassungen leichter Nutzfahrzeuge in der Union entfallen ⇨ , es sei denn, der Hersteller beantragt eine Ausnahme und diese wird nach Artikel 10 gewährt ⇦.

↓ 443/2009 (angepasst)

~~*Artikel 3*~~

~~Begriffsbestimmungen~~

~~(1) Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck~~

~~a) „durchschnittliche spezifische CO_2-Emissionen“: für einen Hersteller den Durchschnitt der spezifischen CO_2-Emissionen aller neuen Personenkraftwagen, deren Hersteller er ist;~~

~~b) „Übereinstimmungsbescheinigung“ die Bescheinigung nach Artikel 18 der Richtlinie 2007/46/EG;~~

~~c) „Hersteller“ die Person oder Stelle, die gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des EG-Typgenehmigungsverfahrens gemäß der Richtlinie 2007/46/EG sowie für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich ist;~~

~~d) „Masse“: die in der Übereinstimmungsbescheinigung angegebene und in Anhang I Abschnitt 2.6 der Richtlinie 2007/46/EG definierte Masse eines Fahrzeugs mit Aufbau in fahrbereitem Zustand;~~

~~e) „Fahrzeugstandfläche“: den Radstand eines Wagens multipliziert mit der Spurweite, wie in der Übereinstimmungsbescheinigung angegeben und in Anhang I Abschnitte 2.1 und 2.3 der Richtlinie 2007/46/EG definiert;~~

~~g) „Zielvorgabe für spezifische Emissionen“ für einen Hersteller den Durchschnitt der spezifischen CO_2-Emissionen gemäß Anhang I für alle neuen Personenkraftwagen, deren Hersteller er ist, oder, wenn dem Hersteller eine Ausnahme nach Artikel 11 gewährt wird, das nach dieser Ausnahme bestimmte spezifische Emissionsziel.~~

~~(2) Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck „Gruppe verbundener Hersteller“ einen Hersteller und seine verbundenen Unternehmen. In Bezug auf Hersteller gelten folgende Unternehmen als „verbunden“:~~

~~a) Unternehmen, bei denen der Hersteller mittelbar oder unmittelbar~~

↓ 333/2014 Artikel 1 Nummer 3 (angepasst)

– ~~über mehr als die Hälfte der Stimmrechte verfügt oder,~~

↓ 443/2009 (angepasst)

– ~~mehr als die Hälfte der Mitglieder des Aufsichtsrats, des Verwaltungsorgans oder der zur gesetzlichen Vertretung berufenen Organe bestellen kann oder~~

– ~~das Recht hat, die Geschäfte des Unternehmens zu führen;~~

~~b) Unternehmen, die über den Hersteller mittelbar oder unmittelbar die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten ausüben;~~

~~c) Unternehmen, bei denen ein Unternehmen gemäß Buchstabe b mittelbar oder unmittelbar die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten hat;~~

~~d) Unternehmen, bei denen der Hersteller zusammen mit einem oder mehreren Unternehmen gemäß den Buchstaben a, b oder c oder bei denen zwei oder mehr der letztgenannten Unternehmen gemeinsam die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten haben;~~

~~e) Unternehmen, bei denen die in Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten gemeinsam ausgeübt werden von dem Hersteller oder einem oder mehreren seiner jeweiligen in den Buchstaben a bis d genannten verbundenen Unternehmen und einem oder mehreren Dritten.~~

↓ 510/2011 (angepasst)
⇨ neu

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

(1) Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

a) „durchschnittliche spezifische CO_2-Emissionen“ für einen Hersteller den Durchschnitt der spezifischen CO_2-Emissionen aller ⌦ neuen Personenkraftwagen oder aller ⌫ neuen leichten Nutzfahrzeuge, deren Hersteller er ist;

b) „Übereinstimmungsbescheinigung“ die Bescheinigung nach Artikel 18 der Richtlinie 2007/46/EG;

c) „vervollständigtes Fahrzeug“ ein ⌦ leichtes Nutzfahrzeug ⌫ ~~Fahrzeug~~, dessen Typgenehmigung nach Abschluss eines Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens gemäß der Richtlinie 2007/46/EG erteilt wird;

d) „vollständiges Fahrzeug“ ein ⌦ leichtes Nutzfahrzeug ⌫ ~~Fahrzeug~~, das keiner Vervollständigung bedarf, um die einschlägigen technischen Anforderungen der Richtlinie 2007/46/EG zu erfüllen;

e) „Basisfahrzeug“ ein ⌦ leichtes Nutzfahrzeug ⌫ ~~Fahrzeug~~, das für die erste Stufe eines Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens verwendet wird;

f) „Hersteller“ die Person oder Stelle, die gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des EG-Typgenehmigungsverfahrens gemäß der Richtlinie 2007/46/EG sowie für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich ist;

g) „Masse ⇨ in fahrbereitem Zustand ⇦“ die in der Übereinstimmungsbescheinigung angegebene und in Anhang I Abschnitt 2.6 der Richtlinie 2007/46/EG definierte Masse eines ⌦ Personenkraftwagens oder eines leichten Nutzfahrzeugs ⌫ ~~Fahrzeugs~~ mit Aufbau in fahrbereitem Zustand;

~~h) „spezifische CO_2-Emissionen“ die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 gemessenen und als CO_2-Massenemission (kombiniert) in der Übereinstimmungsbescheinigung angegebenen Emissionen eines vollständigen oder vervollständigten Fahrzeugs;~~

➓ 443/2009 (angepasst) ⇨ neu

~~f)~~h) „spezifische CO_2-Emissionen“~~:~~ die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ⌦ und der entsprechenden Durchführungsverordnungen ⌫ gemessenen und als CO_2-Massenemission (kombiniert) in der Übereinstimmungsbescheinigung ⌦ des Fahrzeugs ⌫ angegebenen CO_2-Emissionen eines Personenkraftwagens ⌦ oder eines leichten Nutzfahrzeugs ⌫. Für Personenkraftwagen ⇨ oder leichte Nutzfahrzeuge ⇦, die über keine Typgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verfügen, bezeichnet „spezifische CO_2-Emissionen“ die CO_2-Emissionen, gemessen gemäß demselben Messverfahren, das in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 ⇨ für den Zeitraum bis zum 31. Dezember 2020 und in der Verordnung (EU) 2017/1151 für den Zeitraum ab dem 1. Januar 2021 ⇦ ~~für Personenkraftwagen~~ festgelegt ist, oder gemäß dem Verfahren, das von der Kommission für die Feststellung der CO_2-Emissionen solcher ~~Personenkraftwagen~~ ⌦ Fahrzeuge ⌫ angenommen wird;

➓ 510/2011 ⇨ neu

~~j)~~i) „Fahrzeugstandfläche“ die durchschnittliche Spurweite multipliziert mit dem Radstand, wie in der Übereinstimmungsbescheinigung angegeben und in Anhang I Abschnitte 2.1 und 2.3 der Richtlinie 2007/46/EG definiert;

~~i)~~j) „Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen“ für einen Hersteller ~~den~~die gemäß Anhang I bestimmte~~n~~ ~~Durchschnitt der indikativen spezifischen CO_2-Emissionen~~ ⇨ Jahreszielvorgabe ⇦ ~~für alle neuen leichten Nutzfahrzeuge, deren Hersteller er ist,~~ oder, wenn dem Hersteller eine Ausnahme nach

Artikel ~~11~~10 gewährt wird, die nach dieser Ausnahme festgesetzte Zielvorgabe für spezifische Emissionen;

⇩ neu

k) „EU-weites Flottenziel“ die durchschnittlichen CO_2-Emissionswerte aller neuen Personenkraftwagen oder aller neuen leichten Nutzfahrzeuge, die in einem bestimmten Zeitraum eingehalten werden müssen;

l) „Prüfmasse“ die Masse eines Personenkraftwagens oder eines leichten Nutzfahrzeugs wie in der Übereinstimmungsbescheinigung angegeben und gemäß der Definition in Anhang XXI Nummer 3.2.25 der Verordnung (EU) 2017/1151;

m) „emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug“ einen Personenkraftwagen oder ein leichtes Nutzfahrzeug mit Abgasemissionen von null bis zu 50 g CO_2/km, ermittelt gemäß Verordnung (EU) 2017/1151.

🡻 510/2011

~~k)~~ n) „Nutzlast“ die Differenz zwischen der technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand gemäß Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG und der Masse des Fahrzeugs.

(2) Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck „Gruppe verbundener Hersteller“ einen Hersteller und seine verbundenen Unternehmen. In Bezug auf Hersteller gelten folgende Unternehmen als „verbunden“:

a) Unternehmen, bei denen der Hersteller mittelbar oder unmittelbar

i) über mehr als die Hälfte der Stimmrechte verfügt oder

ii) mehr als die Hälfte der Mitglieder des Aufsichtsrats, des Verwaltungsorgans oder der zur gesetzlichen Vertretung berufenen Organe bestellen kann oder

iii) das Recht hat, die Geschäfte des Unternehmens zu führen;

b) Unternehmen, die über den Hersteller mittelbar oder unmittelbar die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten ausüben;

c) Unternehmen, bei denen ein Unternehmen gemäß Buchstabe b mittelbar oder unmittelbar die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten hat;

d) Unternehmen, bei denen der Hersteller zusammen mit einem oder mehreren Unternehmen gemäß den Buchstaben a, b oder c oder bei denen zwei oder mehr der letztgenannten Unternehmen gemeinsam die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten haben;

e) Unternehmen, bei denen die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten vom Hersteller oder einem oder mehreren seiner verbundenen Unternehmen gemäß den Buchstaben a bis d und einem oder mehreren Dritten gemeinsam ausgeübt werden.

Artikel 4

Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen

⇩ neu

(1) Der Hersteller stellt sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen die folgende Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen nicht überschreiten:

a) für das Kalenderjahr 2020 die gemäß Anhang I Teil A Nummern 1 und 2 bei Personenkraftwagen bzw. gemäß Anhang I Teil B Nummern 1 und 2 bei leichten Nutzfahrzeugen, oder, wenn dem Hersteller eine Ausnahme gemäß Artikel 10 gewährt wird, die gemäß dieser Ausnahme festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen;

🡻 510/2011 (angepasst)
⇨ neu

b) ~~Jeder Hersteller von leichten Nutzfahrzeugen stellt für das am 1. Januar 2014 beginnende Kalenderjahr und~~ für jedes ~~folgende~~ Kalenderjahr ⇨ von 2021 bis 2024 ⇦ ~~sicher, dass seine~~ ~~durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen~~ die ⌦ nach Bedarf ⌫ gemäß Anhang I Teil A Nummern 3 und 4 oder Teil B Nummern 3 und 4 oder, wenn dem Hersteller eine Ausnahme nach Artikel ~~11~~10 gewährt wird, ~~die~~ gemäß dieser Ausnahme und Anhang I Teil A bzw. B Nummer 5 festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen; ~~nicht überschreiten.~~

⇩ neu

c) für jedes Kalenderjahr ab dem Jahr 2025 die gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.3 bzw. Teil B Nummer 6.3 festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen.

🡻 510/2011 (angepasst)

⌦ (2) Sind bei leichten Nutzfahrzeugen ⌫ keine Angaben über die spezifischen Emissionen des vervollständigten Fahrzeugs verfügbar, so bestimmt der Hersteller des Basisfahrzeugs seine durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen anhand der spezifischen Emissionen des Basisfahrzeugs.

~~Für die Bestimmung der durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen jedes Herstellers werden die folgenden Prozentsätze der Zahl der in dem betreffenden Jahr zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge jedes Herstellers herangezogen:~~

– ~~70 % im Jahr 2014,~~

– ~~75 % im Jahr 2015,~~

– ~~80 % im Jahr 2016,~~

– ~~100 % ab 2017.~~

↓ 443/2009 (angepasst)

~~*Artikel 4*~~

~~**Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen**~~

~~Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO_2-Emissionen nicht überschreiten oder, bei Herstellern, denen eine Ausnahme nach Artikel 11 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.~~

↓ 333/2014 Artikel 1 Nummer 4 (angepasst)

(3) Zur Bestimmung der durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen eines Herstellers werden die folgenden Prozentsätze der neuen Personenkraftwagen des Herstellers herangezogen, die ~~von dem Hersteller~~ in dem betreffenden Jahr zugelassen werden:

– ~~65 % im Jahr 2012,~~

– ~~75 % im Jahr 2013,~~

– ~~80 % im Jahr 2014,~~

– ~~100 % von 2015 bis 2019,~~

– 95 % im Jahr 2020,

– 100 % ab ~~Ende 2020~~ ⌦ 2021 ⌫.

↓ 443/2009 (angepasst)

~~*Artikel 5*~~

~~**Begünstigung**~~

~~Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen zählt jeder neue Personenkraftwagen mit spezifischen CO_2-Emissionen von weniger als 50 g CO_2/km als~~

– ~~3,5 Fahrzeuge im Jahr 2012;~~

– ~~3,5 Fahrzeuge im Jahr 2013;~~

– ~~2,5 Fahrzeuge im Jahr 2014;~~

– ~~1,5 Fahrzeuge im Jahr 2015;~~

– ~~1 Fahrzeug ab 2016.~~

↓ 510/2011 (angepasst)

~~*Artikel 5*~~

~~Begünstigung~~

~~Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen zählt jedes neue leichte Nutzfahrzeug mit spezifischen CO_2-Emissionen von weniger als 50 g CO_2/km als~~

– ~~3,5 leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2014,~~

– ~~3,5 leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2015,~~

– ~~2,5 leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2016,~~

– ~~1,5 leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2017,~~

– ~~1 leichtes Nutzfahrzeug ab 2018.~~

~~Für die Dauer des Systems der Begünstigungen werden höchstens 25 000 neue leichte Nutzfahrzeuge pro Hersteller mit spezifischen CO_2-Emissionen unter 50 g CO_2/km bei der Anwendung der in Absatz 1 genannten Multiplikatoren berücksichtigt.~~

↓ 333/2014 Artikel 1 Nummer 5
⇨ neu

Artikel 5~~a~~

Begünstigungen für das Erreichen des Ziels von 95 g CO_2/km

Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen zählt jeder neue Personenkraftwagen mit spezifischen CO_2-Emissionen von weniger als 50 g CO_2/km als

– 2 Personenkraftwagen im Jahr 2020,

– 1,67 Personenkraftwagen im Jahr 2021,

– 1,33 Personenkraftwagen im Jahr 2022,

– 1 Personenkraftwagen ab dem Jahr 2023

für das Jahr seiner Zulassung im Zeitraum 2020–2022 bei einer Obergrenze von 7,5 g CO_2/km in diesem Zeitraum je Hersteller ⇨ vorbehaltlich des Artikels 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153 ⇦.

↓ 443/2009 (angepasst)

~~*Artikel 6*~~

~~**Spezifische Emissionszielvorgaben für mit alternativem Kraftstoff betriebene Fahrzeuge**~~

~~Für die Feststellung, inwieweit ein Hersteller seine in Artikel 4 genannten spezifischen CO_2-Emissionsziele erfüllt, werden die angegebenen CO_2-Emissionen für jedes Fahrzeug, das so konstruiert ist, dass es mit einem Gemisch aus Ottokraftstoff und Bioethanol mit einem~~

~~Bioethanolgehalt von 85 % („E 85“) betrieben werden kann, das den einschlägigen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften oder den Europäischen technischen Normen entspricht, bis 31. Dezember 2015 um 5 % in Anerkennung der Tatsache verringert, dass beim Betrieb mit Biokraftstoffen ein größeres Potenzial hinsichtlich Technologie und Emissionsreduktion gegeben ist. Diese Reduktion gilt nur dann, wenn mindestens 30 % der Tankstellen in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, diesen Typ alternativen Kraftstoffes anbieten, der die Nachhaltigkeitskriterien für Biokraftstoffe nach den einschlägigen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften erfüllt.~~

↓ 510/2011 (angepasst)

~~*Artikel 6*~~

~~**Spezifisches Emissionsziel für mit alternativem Kraftstoff betriebene leichte Nutzfahrzeuge**~~

~~Für die Feststellung, inwieweit ein Hersteller seine in Artikel 4 genannten spezifischen Emissionsziele erfüllt, werden die spezifischen CO_2-Emissionen für jedes leichte Nutzfahrzeug, das so konstruiert ist, dass es mit einem Gemisch aus Ottokraftstoff und Bioethanol mit einem Bioethanolgehalt von 85 % („E85“) betrieben werden kann, und das den einschlägigen Rechtsvorschriften der Union oder den europäischen technischen Normen entspricht, bis 31. Dezember 2015 um 5 % in Anerkennung der Tatsache verringert, dass beim Betrieb mit Biokraftstoffen ein größeres Potenzial hinsichtlich Technologie und Emissionsreduktion gegeben ist. Diese Verringerung gilt nur dann, wenn mindestens 30 % der Tankstellen in dem Mitgliedstaat, in dem das leichte Nutzfahrzeug zugelassen ist, diesen Typ alternativen Kraftstoffes anbieten, der die Nachhaltigkeitskriterien für Biokraftstoffe nach den einschlägigen Rechtsvorschriften der Union erfüllt.~~

Artikel ~~7~~6

Emissionsgemeinschaften

(1) Hersteller ~~neuer leichter Nutzfahrzeuge~~, denen keine Ausnahme nach Artikel ~~11~~10 gewährt wurde, können eine Emissionsgemeinschaft bilden, um ihren Verpflichtungen gemäß Artikel 4 nachzukommen.

(2) Die Vereinbarung über die Bildung einer Emissionsgemeinschaft kann sich auf ein oder mehrere Kalenderjahre beziehen, solange die Gesamtlaufzeit jeder Vereinbarung fünf Kalenderjahre nicht überschreitet, und muss spätestens am 31. Dezember des ersten Kalenderjahres abgeschlossen werden, für das die Emissionen in die Emissionsgemeinschaft eingebracht werden sollen. Hersteller, die eine Emissionsgemeinschaft bilden, übermitteln der Kommission folgende Angaben:

a) die Hersteller, die der Emissionsgemeinschaft angehören sollen;

b) den als Vertreter der Emissionsgemeinschaft benannten Hersteller, der als Kontaktstelle für die Emissionsgemeinschaft fungiert und für die Zahlung etwaiger Abgaben wegen Emissionsüberschreitung verantwortlich ist, die der Emissionsgemeinschaft gemäß Artikel ~~9~~8 auferlegt werden können;

c) den Nachweis, dass der Vertreter der Emissionsgemeinschaft in der Lage ist, seinen Verpflichtungen gemäß Buchstabe b nachzukommen~~.~~ ;

⇩ neu

d) die Kategorie der in der Klasse M_1 oder N_1 zugelassenen Fahrzeuge, die die Emissionsgemeinschaft abdecken soll.

🡻 510/2011

(3) Kommt der vorgeschlagene Vertreter der Emissionsgemeinschaft der Aufforderung zur Zahlung etwaiger Abgaben wegen Emissionsüberschreitung, die der Emissionsgemeinschaft gemäß Artikel ~~9~~8 auferlegt werden, nicht nach, so teilt die Kommission den Herstellern dies mit.

(4) Die Hersteller, die einer Emissionsgemeinschaft angehören, setzen die Kommission gemeinsam von jedem Wechsel des Vertreters der Emissionsgemeinschaft oder jeder Änderung ihres Finanzstatus, soweit dies ihre Fähigkeit beeinträchtigen könnte, der Aufforderung zur Zahlung etwaiger Abgaben wegen Emissionsüberschreitung, die der Emissionsgemeinschaft gemäß Artikel ~~9~~8 auferlegt werden, nachzukommen, sowie von jeder Änderung der Zusammensetzung oder von der Auflösung der Emissionsgemeinschaft in Kenntnis.

(5) Die Hersteller können Vereinbarungen über die Bildung von Emissionsgemeinschaften treffen, sofern diese Vereinbarungen mit den Artikeln 101 und 102 AEUV im Einklang stehen und jedem Hersteller, der die Aufnahme in die Emissionsgemeinschaft beantragt, eine offene, transparente und diskriminierungsfreie Beteiligung unter wirtschaftlich angemessenen Bedingungen möglich ist. Unbeschadet der allgemeinen Gültigkeit der Wettbewerbsregeln der Union für solche Emissionsgemeinschaften gewährleisten alle Mitglieder einer Emissionsgemeinschaft insbesondere, dass im Kontext der Vereinbarung über die Bildung der Emissionsgemeinschaft weder Daten noch Informationen ausgetauscht werden, mit Ausnahme der folgenden Informationen:

a) durchschnittliche spezifische CO_2-Emissionen;

b) Zielvorgabe für die spezifischen CO_2-Emissionen;

c) Gesamtzahl der zugelassenen Fahrzeuge.

(6) Absatz 5 gilt nicht, wenn alle Hersteller einer Emissionsgemeinschaft zu derselben Gruppe verbundener Hersteller gehören.

(7) Außer im Falle der Mitteilung nach Absatz 3 werden die Hersteller, die einer Emissionsgemeinschaft angehören, über die der Kommission die einschlägigen Angaben übermittelt wurden, für die Zwecke der Erfüllung ihrer Pflichten nach Artikel 4 als ein Hersteller behandelt. Informationen über die Überwachung und Berichterstattung hinsichtlich einzelner Hersteller und Emissionsgemeinschaften werden in dem zentralen Verzeichnis gemäß Artikel ~~8~~7 Absatz 4 erfasst, gemeldet und zur Verfügung gestellt.

⇩ neu

(8) Die Kommission kann die genauen Bedingungen, die für die Vereinbarung über eine Emissionsgemeinschaft gemäß Absatz 5 gelten sollen, im Wege von Durchführungsrechtsakten festlegen, die nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 15 Absatz 2 erlassen werden.

🡻 443/2009 (angepasst)

~~*Artikel 7*~~

~~**Emissionsgemeinschaften**~~

~~(1) Hersteller, denen keine Ausnahme nach Artikel 11 gewährt wurde, können eine Emissionsgemeinschaft bilden, um ihren Verpflichtungen gemäß Artikel 4 nachzukommen.~~

~~(2) Die Vereinbarung über die Bildung einer Emissionsgemeinschaft kann sich auf ein oder mehrere Kalenderjahre beziehen, solange die Gesamtlaufzeit jeder Vereinbarung fünf Kalenderjahre nicht überschreitet, und ihr ist spätestens am 31. Dezember des ersten Kalenderjahres beizutreten, für das die Emissionen in die Emissionsgemeinschaft eingebracht werden sollen. Hersteller, die eine Emissionsgemeinschaft bilden, übermitteln der Kommission folgende Angaben:~~

~~a) die Hersteller, die der Emissionsgemeinschaft angehören sollen;~~

~~b) den als Vertreter der Emissionsgemeinschaft benannten Hersteller, der als Kontaktstelle für die Emissionsgemeinschaft fungiert und für die Zahlung etwaiger Abgaben wegen Emissionsüberschreitung verantwortlich ist, die der Emissionsgemeinschaft gemäß Artikel 9 auferlegt werden können, und~~

~~c) den Nachweis, dass der Vertreter der Emissionsgemeinschaft in der Lage ist, seinen Verpflichtungen gemäß Buchstabe b nachzukommen.~~

~~(3) Erfüllt der vorgeschlagene Vertreter der Emissionsgemeinschaft die Anforderung der Zahlung etwaiger Abgaben wegen Emissionsüberschreitung, die der Emissionsgemeinschaft gemäß Artikel 9 auferlegt wurden, nicht, so teilt die Kommission den Herstellern dies mit.~~

~~(4) Die Hersteller, die einer Emissionsgemeinschaft angehören, setzen die Kommission gemeinsam von jedem Wechsel des Vertreters der Emissionsgemeinschaft oder jeder Änderung seines Finanzstatus, soweit dies seine Fähigkeit beeinträchtigen könnte, die Anforderung der Zahlung etwaiger Abgaben wegen Emissionsüberschreitung, die der Emissionsgemeinschaft gemäß Artikel 9 auferlegt wurden, zu erfüllen, und von jeder Änderung der Zusammensetzung oder der Auflösung der Emissionsgemeinschaft in Kenntnis.~~

~~(5) Die Hersteller können Vereinbarungen über die Bildung von Emissionsgemeinschaften treffen, sofern diese Vereinbarungen mit den Artikeln 81 und 82 des Vertrags in Einklang stehen und jedem Hersteller, der beantragt, in die Emissionsgemeinschaft aufgenommen zu werden, eine offene, transparente und diskriminierungsfreie Beteiligung unter wirtschaftlich angemessenen Bedingungen möglich ist. Unbeschadet der allgemeinen Gültigkeit der Wettbewerbsregeln der Gemeinschaft für solche Emissionsgemeinschaften gewährleisten alle Mitglieder einer Emissionsgemeinschaft~~

~~insbesondere, dass im Kontext der Vereinbarung über die Bildung von Emissionsgemeinschaften weder Daten noch Informationen ausgetauscht werden, mit Ausnahme der folgenden Informationen:~~

~~a) durchschnittliche spezifische CO_2-Emissionen;~~

~~b) Zielvorgabe für die spezifischen CO_2-Emissionen;~~

~~c) Gesamtzahl der zugelassenen Fahrzeuge.~~

~~(6) Absatz 5 gilt nicht, wenn alle Hersteller einer Emissionsgemeinschaft zu derselben Gruppe verbundener Hersteller gehören.~~

~~(7) Außer im Falle der Mitteilung nach Absatz 3 werden die Hersteller, die einer Emissionsgemeinschaft angehören, zu dem die einschlägigen Angaben der Kommission übermittelt wurden, zum Zwecke der Erfüllung ihrer Pflichten nach Artikel 4 als ein Hersteller behandelt. Informationen über die Überwachung und Berichterstattung hinsichtlich einzelner Hersteller und Emissionsgemeinschaften werden in dem in Artikel 8 Absatz 4 erwähnten Zentralregister erfasst, gemeldet und zur Verfügung gestellt.~~

Artikel ~~8~~7

Überwachung und Meldung der durchschnittlichen Emissionen

(1) Jeder Mitgliedstaat erfasst für ~~das am 1. Januar 2010 beginnende Kalenderjahr und für~~ jedes ~~folgende~~ Kalenderjahr gemäß Anhang II Teil A ⌦ und Anhang III Teil A ⌫ die Angaben über alle neuen Personenkraftwagen ⌦ und alle neuen leichten Nutzfahrzeuge ⌫, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen werden. Diese Angaben werden den Herstellern und den in den einzelnen Mitgliedstaaten von den Herstellern benannten Importeuren oder Vertretern zur Verfügung gestellt. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Meldestellen transparent arbeiten. Jeder Mitgliedstaat gewährleistet, dass die spezifischen CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen, die über keine Typgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verfügen, gemessen und in die Übereinstimmungsbescheinigung eingetragen werden.

(2) Bis zum 28. Februar eines jeden Jahres~~, beginnend im Jahr 2011,~~ ermittelt jeder Mitgliedstaat die in Anhang II Teil ~~B~~A ⌦ und Anhang III Teil A ⌫ genannten Daten für das vorangegangene Kalenderjahr und übermittelt sie der Kommission. Die Daten werden in dem in Anhang II Teil ~~C~~B ⌦ und Anhang III Teil C ⌫ festgelegten Format übermittelt.

(3) Auf Verlangen der Kommission übermittelt der Mitgliedstaat auch das vollständige, gemäß Absatz 1 erfasste Datenmaterial.

(4) Die Kommission führt ein zentrales Verzeichnis der von den Mitgliedstaaten gemäß diesem Artikel gemeldeten Daten und berechnet bis spätestens 30. Juni eines jeden Jahres~~, beginnend im Jahr 2011~~ vorläufig für jeden Hersteller Folgendes:

a) die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;

b) die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr~~, und~~;

c) die Differenz zwischen seinen durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr und seiner Zielvorgabe in demselben Jahr.

Die Kommission teilt jedem Hersteller ihre vorläufige Berechnung für ihn mit. Die Mitteilung enthält für jeden Mitgliedstaat Angaben zur Anzahl der zugelassenen neuen Personenkraftwagen ⌦ sowie der zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge ⌫ und zu ihren spezifischen CO_2-Emissionen.

Das Verzeichnis ist öffentlich einsehbar.

(5) Die Hersteller können der Kommission innerhalb von drei Monaten nach Mitteilung der vorläufigen Berechnung gemäß Absatz 4 etwaige Fehler bei den Daten mitteilen, wobei anzugeben ist, in welchem Mitgliedstaat der Fehler aufgetreten sein soll.

Die Kommission prüft die Mitteilungen der Hersteller und kann die vorläufigen Berechnungen gemäß Absatz 4 bis zum 31. Oktober entweder bestätigen oder ändern.

~~(6) Gelangt die Kommission auf der Grundlage der Berechnungen gemäß Absatz 5 zu der Auffassung, dass die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen eines Herstellers im Kalenderjahr 2010 oder 2011 seine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für das betreffende Jahr übersteigen, so setzt sie den Hersteller davon in Kenntnis.~~

↓ 443/2009 (angepasst)

~~(7)~~ (6) Die Mitgliedstaaten bestimmen eine zuständige Behörde für die Erfassung und Übermittlung der Überwachungsdaten gemäß dieser Verordnung und setzen die Kommission ~~spätestens am 8. Dezember 2009~~ davon in Kenntnis. ~~Danach unterrichtet die Kommission das Europäische Parlament und den Rat davon.~~

↓ 510/2011 (angepasst)

~~(8) Für die Erfassung und Übermittlung der Überwachungsdaten gemäß dieser Verordnung ist in jedem Mitgliedstaat die gemäß Artikel 8 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 bestimmte Behörde zuständig.~~

⇩ neu

Die zuständigen Behörden stellen die Richtigkeit und Vollständigkeit der an die Kommission übermittelten Daten sicher und benennen eine Kontaktperson, die zur Verfügung steht, um rasch auf die Anfragen der Kommission zur Beseitigung von Fehler und Auslassungen in den übermittelten Datensätzen zu reagieren.

↓ 443/2009 (angepasst)

~~(8) Für jedes Kalenderjahr, in dem Artikel 6 gilt, übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission Informationen über den Anteil der Tankstellen mit E85 und die diesbezüglichen Nachhaltigkeitskriterien gemäß dem genannten Artikel.~~

↓ 333/2014 Artikel 1 Nummer 6 (angepasst)

~~(9)~~ (7) Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten Verfahrensvorschriften für die Überwachung und Datenübermittlung nach ~~dem vorliegenden Artikel~~ ⌦ den Absätzen 1 bis 7 ⌫ und über die Anwendung von Anhang II. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in ~~Artikel 14 Absatz 2~~ Artikel 15 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel ~~14a~~ 16 zur Änderung der Datenanforderungen und Datenparameter in Anhang II ⌦ und Anhang III ⌫ delegierte Rechtsakte zu erlassen.

⇩ neu

(8) Die für die Typgenehmigung zuständigen Behörden melden der Kommission unverzüglich alle Abweichungen der CO_2-Emissionen in Betrieb befindlicher Fahrzeuge von den in den Übereinstimmungsbescheinigungen angegebenen Werten, die als Ergebnis der nach dem Verfahren gemäß [Artikel 11a] der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgenommenen Überprüfungen festgestellt werden.

Die Kommission berücksichtigt solche Abweichungen bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers.

Die Kommission kann Durchführungsbestimmungen für die Verfahren zur Meldung solcher Abweichungen und zu ihrer Berücksichtigung bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen annehmen. Diese Verfahren werden im Wege von Durchführungsrechtsakten gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

↓ 510/2011 (angepasst)

~~*Artikel 8*~~

~~**Überwachung und Meldung der durchschnittlichen Emissionen**~~

~~(1) Jeder Mitgliedstaat erfasst für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr die Angaben gemäß Anhang II Teil A über alle neuen leichten Nutzfahrzeuge, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen werden. Diese Angaben werden den Herstellern und den in den einzelnen Mitgliedstaaten von den Herstellern benannten Importeuren oder Vertretern zur Verfügung gestellt. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Meldestellen transparent arbeiten.~~

~~(2) Bis zum 28. Februar eines jeden Jahres, beginnend im Jahr 2013, ermittelt jeder Mitgliedstaat die in Anhang II Teil B genannten Daten für das vorangegangene Kalenderjahr und übermittelt sie der Kommission. Die Daten werden in dem in Anhang II Teil C festgelegten Format übermittelt.~~

~~(3) Auf Verlangen der Kommission übermittelt der Mitgliedstaat auch das vollständige, gemäß Absatz 1 erfasste Datenmaterial.~~

~~(4) Die Kommission führt ein zentrales Verzeichnis der von den Mitgliedstaaten gemäß diesem Artikel gemeldeten Daten, das öffentlich einsehbar ist. Sie berechnet bis spätestens 30. Juni 2013 und in jedem folgenden Jahr für jeden Hersteller vorläufig Folgendes:~~

~~a) die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;~~

~~b) die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;~~

~~c) die Differenz zwischen seinen durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr und seiner Zielvorgabe in demselben Jahr.~~

~~Die Kommission teilt jedem Hersteller ihre vorläufige Berechnung für ihn mit. Die Mitteilung enthält für jeden Mitgliedstaat Angaben zur Anzahl der zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge und zu ihren spezifischen CO_2-Emissionen.~~

~~(5) Die Hersteller können der Kommission innerhalb von drei Monaten nach Mitteilung der vorläufigen Berechnung gemäß Absatz 4 etwaige Fehler bei den Daten mitteilen, wobei anzugeben ist, in welchem Mitgliedstaat der Fehler aufgetreten sein soll.~~

~~(6) Die Kommission prüft die Mitteilungen der Hersteller und kann die vorläufigen Berechnungen gemäß Absatz 4 bis zum 31. Oktober entweder bestätigen oder ändern.~~

~~(7) Gelangt die Kommission auf der Grundlage der Berechnungen gemäß Absatz 5 zu der Auffassung, dass die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen eines Herstellers in den Kalenderjahren 2012 und 2013 seine Zielvorgabe für die spezifischen CO_2-Emissionen übersteigen, so setzt sie den Hersteller davon in Kenntnis.~~

~~(8) Für die Erfassung und Übermittlung der Überwachungsdaten gemäß dieser Verordnung ist in jedem Mitgliedstaat die gemäß Artikel 8 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 bestimmte Behörde zuständig.~~

~~(9) Die Kommission erlässt Durchführungsbestimmungen für die Überwachung und Datenübermittlung nach dem vorliegenden Artikel und für die Anwendung von Anhang II. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.~~

~~Um der durch die Anwendung dieser Verordnung gewonnenen Erfahrung Rechnung zu tragen, kann die Kommission Anhang II durch delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 15 und unter den in den Artikeln 16 und 17 genannten Bedingungen ändern.~~

~~(10)~~(9) Nach Maßgabe dieses Artikels erfassen und übermitteln die Mitgliedstaaten auch Daten über die Zulassung von Fahrzeugen der Klassen M_2 und N_2, wie in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG definiert, mit einer Bezugsmasse von höchstens 2610 kg und von Fahrzeugen, auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wird.

↓ 510/2011 (angepasst) ⇨ neu

Artikel ~~9~~8

Abgabe wegen Emissionsüberschreitung

(1) Für ~~den Zeitraum zwischen dem 1. Januar und dem 31. Dezember 2014 und anschließend in~~ jede~~m~~s Kalenderjahr erhebt die Kommission von einem Hersteller bzw. vom Vertreter einer Emissionsgemeinschaft eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung, wenn die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen eines Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen übersteigen.

(2) Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgende~~n~~r Formel~~n~~ berechnet:

~~a) von 2014 bis 2018:~~

~~i) bei Emissionsüberschreitungen von mehr als 3 g CO_2/km:~~

~~((Überschreitung – 3 g CO_2/km) × 95 EUR + 45 EUR) × Anzahl neuer leichter Nutzfahrzeuge;~~

~~ii) bei Emissionsüberschreitungen von mehr als 2 g CO_2/km, aber höchstens 3 g CO_2/km:~~

~~((Überschreitung – 2 g CO_2/km) × 25 EUR + 20 EUR) × Anzahl neuer leichter Nutzfahrzeuge;~~

~~bei Emissionsüberschreitungen von mehr als 1 g CO_2/km, aber höchstens 2 g CO_2/km:~~

~~((Überschreitung – 1 g CO_2/km) × 15 EUR + 5 EUR) × Anzahl neuer leichter Nutzfahrzeuge;~~

~~iv) bei Emissionsüberschreitungen bis zu 1 g CO_2/km:~~

~~(Überschreitung × 5 EUR) × Anzahl neuer leichter Nutzfahrzeuge;~~

~~b) ab 2019:~~

(Überschreitung × 95 EUR) × Anzahl ~~neuer leichter Nutzfahrzeuge~~ ⌦ neu zugelassener Fahrzeuge ⌫.

Für die Zwecke dieses Artikels bezeichnet der Ausdruck

– „Überschreitung“ die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen eines Herstellers — unter Berücksichtigung der durch gemäß Artikel ~~12~~11 genehmigte innovative Technologien erreichten CO_2-Emissionsreduktionen — dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr oder Teil des Kalenderjahrs, für das die Verpflichtung nach Artikel 4 gilt, übersteigen, gerundet auf drei Dezimalstellen, und

– „Anzahl ~~neuer leichter Nutzfahrzeuge~~ ⌦ neu zugelassener Fahrzeuge ⌫“ die im betreffenden Zeitraum zugelassene Anzahl der ⇨ getrennt gezählten ⇦ ⌦ neuen Personenkraftwagen oder ⌫ neuen leichten Nutzfahrzeuge dieses Herstellers unter Berücksichtigung der Phase-in-Kriterien des Artikels 4 Absatz 3.

~~(3) Die Kommission erlässt Durchführungsbestimmungen zur Erhebung der Überschreitungsabgabe gemäß Absatz 1 dieses Artikels. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.~~

~~(4) Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe gelten als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Union.~~

↓ 443/2009 (angepasst)

~~*Artikel 9*~~

~~**Abgabe wegen Emissionsüberschreitung**~~

~~(1) Übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen eines Herstellers im Kalenderjahr 2012 oder einem folgenden Kalenderjahr die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers in dem betreffenden Jahr, so erhebt die Kommission von ihm bzw., im Falle einer Emissionsgemeinschaft, vom Vertreter der Emissionsgemeinschaft eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.~~

~~(2) Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgenden Formeln berechnet:~~

~~a) von 2012 bis 2018:~~

~~i) übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen eines Herstellers die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen um mehr als 3 g CO_2/km:~~

~~((Überschreitung – 3 g CO_2/km) × 95 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 25 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 15 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 5 EUR/g CO_2/km) × Anzahl neuer Personenkraftwagen;~~

~~ii) übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen eines Herstellers die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen um mehr als 2 g CO_2/km aber nicht mehr als 3 g CO_2/km:~~

~~((Überschreitung – 2 g CO_2/km) × 25 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 15 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 5 EUR/g CO_2/km) × Anzahl neuer Personenkraftwagen;~~

~~iii) übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen eines Herstellers die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen um mehr als 1 aber nicht mehr als 2 g CO_2/km:~~

~~((Überschreitung – 1 g CO_2/km) × 15 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 5 EUR/g CO_2/km) × Anzahl neuer Personenkraftwagen;~~

~~iv) übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen eines Herstellers die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen um nicht mehr als 1 g CO_2/km:~~

~~(Überschreitung × 5 EUR/g CO_2/km) × Anzahl neuer Personenkraftwagen;~~

~~b) ab 2019:~~

~~(Überschreitung × 95 EUR/g CO_2/km) × Anzahl neuer Personenkraftwagen.~~

~~Für die Zwecke des vorliegenden Artikels ist eine „Überschreitung" nach der Bestimmung gemäß Artikel 4 die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen Emissionen des Herstellers — unter Berücksichtigung der durch genehmigte innovative Technologien erreichten CO_2-Emissionsreduktionen — dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr übersteigen, gerundet auf drei Dezimalstellen; und ist die „Anzahl neuer Personenkraftwagen" die im betreffenden Jahr zugelassene Anzahl~~

~~der neuen Personenkraftwagen dieses Herstellers unter Berücksichtigung der Phase-in-Kriterien.~~

↓ 333/2014 Artikel 1 Nummer 7

(3) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die Modalitäten der Erhebung von Überschreitungsabgaben gemäß Absatz 1 fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel ~~14~~15 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

↓ 443/2009 (angepasst)

(4) Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe gelten als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der ~~Europäischen~~ Union.

~~*Artikel 10*~~

~~**Veröffentlichung der Leistungen der Hersteller**~~

~~(1) Die Kommission veröffentlicht bis spätestens 31. Oktober eines jeden Jahres, beginnend im Jahr 2011, eine Liste, in der für jeden Hersteller Folgendes angegeben ist:~~

~~a) seine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für das vorangegangene Kalenderjahr;~~

~~b) seine durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;~~

~~c) die Differenz zwischen seinen durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr und seiner Zielvorgabe in dem Jahr;~~

~~d) die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen aller neuen Personenkraftwagen in der Gemeinschaft im vorangegangenen Kalenderjahr, und~~

~~e) die durchschnittliche Masse aller neuen Personenkraftwagen in der Gemeinschaft im vorangegangenen Kalenderjahr.~~

~~(2) Ab 31. Oktober 2013 wird in der gemäß Absatz 1 veröffentlichten Liste auch angegeben, ob der Hersteller die Anforderungen des Artikels 4 für das vorangegangene Kalenderjahr erfüllt hat.~~

↓ 510/2011 (angepasst)
⇨ neu

Artikel ~~10~~9

Veröffentlichung der Leistungen der Hersteller

(1) Die Kommission veröffentlicht bis zum 31. Oktober ~~2013 und bis zum 31. Oktober~~ jedes ~~folgenden~~ Jahres ⌦ im Wege von Durchführungsrechtsakten ⌫ eine Liste, in der ~~für jeden Hersteller~~ Folgendes angegeben ist:

a) ⌦ für jeden Hersteller, ⌫ seine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für das vorangegangene Kalenderjahr;

b) ⌦ für jeden Hersteller, ⌫ seine durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;

c) die Differenz zwischen ~~seinen~~ den durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen ⌦ des Herstellers ⌫ im vorangegangenen Kalenderjahr und seiner Zielvorgabe in dem Jahr;

d) die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen aller in der Union im vorangegangenen Kalenderjahr zugelassenen ⌦ neuen Personenkraftwagen und ⌫ neuen leichten Nutzfahrzeuge;

e) die durchschnittliche Masse ⇨ in fahrbereitem Zustand ⇦ aller in der Union im vorangegangenen Kalenderjahr ⇨ bis zum 31. Dezember 2020 ⇦ zugelassenen ⌦ neuen Personenkraftwagen und ⌫ neuen leichten Nutzfahrzeuge.

⇩ neu

f) die durchschnittliche Prüfmasse aller in der Union im vorangegangenen Kalenderjahr zugelassenen neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeuge.

🡻 510/2011 (angepasst)

(2) ~~Ab 31. Oktober 2015 wird~~ ~~i~~In der gemäß Absatz 1 veröffentlichten Liste wird auch angegeben, ob der Hersteller die Anforderungen des Artikels 4 für das vorangegangene Kalenderjahr erfüllt hat.

⇩ neu

(3) Die in Absatz 1 genannte Liste zur Veröffentlichung bis zum 31. Oktober 2022 enthält folgende Angaben:

a) die EU-weiten Flottenziele für 2025 und 2030 gemäß Artikel 1 Absätze 4 und 5, die von der Kommission gemäß Anhang I Teil A Nummern 6.1.1. und 6.1.2 und Teil B Nummern 6.1.1 und 6.1.2 berechnet wurden;

b) die Werte a_{2021}, a_{2025} und a_{2030}, die von der Kommission gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.2 und Teil B Nummer 6.2 berechnet wurden.

🡻 510/2011 (angepasst)
⇨ neu

Artikel ~~11~~10

Ausnahmeregelung für bestimmte Hersteller

(1) Hersteller von weniger als ⌦ 10 000 neuen Personenkraftwagen oder ⌫ 22 000 neuen ~~kleinen~~ leichtenNutzfahrzeugen, die je Kalenderjahr in der Union zugelassen werden, können eine Ausnahme von der gemäß Anhang I berechneten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen beantragen, wenn sie

a) nicht zu einer Gruppe verbundener Hersteller gehören oder

b) zu einer Gruppe verbundener Hersteller gehören, die insgesamt für weniger als ⌦ 10 000 neue Personenkraftwagen oder ⌫ 22 000 neue leichte Nutzfahrzeuge verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Union zugelassen werden, oder

c) zu einer Gruppe verbundener Hersteller gehören, aber ihre eigenen Produktionsanlagen und ihr eigenes Konstruktionszentrum betreiben.

(2) Eine gemäß Absatz 1 beantragte Ausnahme kann für einen ⇨ verlängerbaren ⇦ Zeitraum von höchstens fünf Kalenderjahren gewährt werden. Der Antrag wird an die Kommission gerichtet und enthält Folgendes:

a) Name des Herstellers und Kontaktperson,

b) Nachweis, dass der Hersteller für eine Ausnahme gemäß Absatz 1 in Betracht kommt,

c) Angaben zu den ⌦ Personenkraftwagen oder ⌫ leichten Nutzfahrzeugen, die er herstellt, einschließlich ⇨ Prüfmasse ⇦ ~~Masse~~ und spezifische CO_2-Emissionen dieser ⌦ Personenkraftwagen oder ⌫ leichten Nutzfahrzeuge, und

d) eine Zielvorgabe für die spezifischen CO_2-Emissionen, die mit dem Reduktionspotenzial des Herstellers, einschließlich des wirtschaftlichen und technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO_2-Emissionen, im Einklang steht, wobei die Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Typ ⌦ von Personenkraftwagen oder ⌫ leichten~~r~~ Nutzfahrzeugen berücksichtigt werden.

(3) Ist die Kommission der Auffassung, dass der Hersteller für die gemäß Absatz 1 beantragte Ausnahme in Betracht kommt und dass die vom Hersteller vorgeschlagene Zielvorgabe für die spezifischen CO_2-Emissionen mit seinem Reduktionspotenzial, einschließlich des wirtschaftlichen und technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO_2-Emissionen, und unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Typ leichter Nutzfahrzeuge, im Einklang steht, so gewährt sie dem Hersteller eine Ausnahme. ⇨ Der Antrag ist spätestens am 31. Oktober des ersten Jahres zu stellen, ab dem die Ausnahme gelten soll. ⇦

~~(4) Ein Hersteller, dem eine Ausnahme nach diesem Artikel gewährt wurde, teilt der Kommission unverzüglich jede Änderung mit, die sich auf die Voraussetzungen für die Gewährung der Ausnahme auswirkt oder auswirken könnte.~~

~~(5) Ist die Kommission aufgrund einer Mitteilung gemäß Absatz 4 oder aus anderen Gründen der Auffassung, dass der Hersteller nicht mehr für die Ausnahme in Betracht kommt, so hebt sie die Ausnahme mit Wirkung vom 1. Januar des folgenden Kalenderjahrs auf und unterrichtet den Hersteller davon.~~

~~(6) Erreicht der Hersteller sein spezifisches Emissionsziel nicht, so erlegt die Kommission dem Hersteller eine Emissionsüberschreitungsabgabe gemäß Artikel 9 auf.~~

~~(7) Die Kommission erlässt durch delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 15 und unter den in den Artikeln 16 und 17 genannten Bedingungen ergänzende Vorschriften zu den~~

~~Absätzen 1 bis 6 dieses Artikels, in denen unter anderem die Auslegung der Voraussetzungen für die Gewährung einer Ausnahme, der Inhalt der Anträge sowie der Inhalt und die Beurteilung der Programme zur Reduzierung der spezifischen CO_2-Emissionen geregelt werden.~~

~~(8) Anträge auf Ausnahmen, einschließlich aller Angaben zu ihrer Begründung, sowie Mitteilungen gemäß Absatz 4, Aufhebungen gemäß Absatz 5, Auferlegungen von Emissionsüberschreitungsabgaben gemäß Absatz 6 und gemäß Absatz 7 erlassene Rechtsakte werden vorbehaltlich der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2001 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission[44] öffentlich zugänglich gemacht.~~

↓ 443/2009 (angepasst)
⇨ neu

~~Artikel 11~~

~~Ausnahmeregelung für bestimmte Hersteller~~

~~(1) Ein Hersteller kann eine Ausnahme von der gemäß Anhang I berechneten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen beantragen, wenn er für weniger als 10 000 neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden, und~~

~~a) nicht zu einer Gruppe verbundener Hersteller gehört, oder~~

~~b) zu einer Gruppe verbundener Hersteller gehört, die insgesamt für weniger als 10 000 neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden, oder~~

~~c) zu einer Gruppe verbundener Hersteller gehört, aber seine eigenen Produktionsanlagen und sein eigenes Konstruktionszentrum betreibt.~~

~~(2) Eine gemäß Absatz 1 beantragte Ausnahme kann für einen Zeitraum von höchstens fünf Kalenderjahren gewährt werden. Der Antrag wird an die Kommission gerichtet und enthält Folgendes:~~

~~a) Name des Herstellers und Kontaktperson,~~

~~b) Nachweis, dass der Hersteller für eine Ausnahme gemäß Absatz 1 in Betracht kommt,~~

~~c) Angaben zu den Personenkraftwagen, die er herstellt, einschließlich Masse und spezifische CO_2-Emissionen dieser Personenkraftwagen, und~~

~~d) eine Zielvorgabe für die spezifischen CO_2-Emissionen, die mit dem Reduktionspotenzial des Herstellers, einschließlich des wirtschaftlichen und technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO_2-Emissionen, in Einklang steht, wobei die Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Fahrzeugtyp berücksichtigt werden.~~

~~(3) Ist die Kommission der Auffassung, dass der Hersteller für die gemäß Absatz 1 beantragte Ausnahme in Betracht kommt und dass die vom Hersteller vorgeschlagene Zielvorgabe für die spezifischen CO_2-Emissionen mit seinem Reduktionspotenzial,~~

---

44 ~~ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43.~~

~~einschließlich des wirtschaftlichen und technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO_2-Emissionen und unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Fahrzeugtyp, in Einklang steht, so gewährt sie dem Hersteller eine Ausnahme.~~

(4) Ein Hersteller kann eine Ausnahme von der gemäß Anhang I ⇨ Teil A Nummern 1 bis 4 ⇦ berechneten Zielvorgabe für die spezifischen CO_2-Emissionen beantragen, wenn er zusammen mit allen seinen verbundenen Unternehmen für zwischen 10 000 und 300 000 neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der ~~Gemeinschaft~~ ⌦ Union ⌫ zugelassen werden.

Ein Hersteller kann einen solchen Antrag für sich selbst oder für sich selbst zusammen mit jedem seiner verbundenen Unternehmen stellen. Der Antrag wird an die Kommission gerichtet und enthält Folgendes:

a) alle in Absatz 2 Buchstaben a und c genannten Informationen, einschließlich gegebenenfalls Informationen über verbundene Unternehmen;

↓ 333/2014 Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe b (angepasst)

~~b) wenn der Antrag gemäß Anhang I Nummer 1 Buchstaben a und b gestellt wird, eine Zielvorgabe in Höhe einer Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen im Jahr 2007 um 25 % oder, wenn ein einziger Antrag für mehrere verbundene Unternehmen gestellt wird, einer Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen dieser Unternehmen im Jahr 2007 um 25 %;~~

↓ 333/2014 Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe c

~~e~~b) ~~wenn der Antrag gemäß Anhang I Nummer 1 Buchstabe c gestellt wird,~~ eine Zielvorgabe in Höhe einer Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen im Jahr 2007 um 45 % oder, wenn ein einziger Antrag für mehrere verbundene Unternehmen gestellt wird, einer Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen dieser Unternehmen im Jahr 2007 um 45 %.

↓ 443/2009

Sind für das Jahr 2007 keine Informationen über die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen eines Herstellers verfügbar, so legt die Kommission eine gleichwertige Reduktionszielvorgabe auf der Grundlage der besten verfügbaren Technologien zur Emissionsreduktion vor, die in Personenkraftwagen~~fahrzeugen~~ vergleichbarer Masse eingesetzt werden, und sie berücksichtigt dabei die Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Fahrzeugtyp. Diese~~s~~ Zielvorgabe wird vom Antragsteller für die Zwecke des Buchstaben b benutzt.

Die Kommission gewährt dem Hersteller eine Ausnahme, wenn nachgewiesen wurde, dass die in diesem Absatz genannten Kriterien für die Gewährung der Ausnahme erfüllt sind.

(5) Ein Hersteller, dem eine Ausnahme nach diesem Artikel gewährt wurde, unterrichtet die Kommission unverzüglich über jede Änderung, die sich auf die Voraussetzungen für die Gewährung der Ausnahme auswirkt oder auswirken könnte.

(6) Ist die Kommission aufgrund einer ~~Mitteilung~~ Unterrichtung gemäß Absatz 5 oder aus anderen Gründen der Auffassung, dass der Hersteller nicht mehr für die Ausnahme in Betracht kommt, so hebt sie die Ausnahme mit Wirkung vom 1. Januar des folgenden Kalenderjahrs auf und unterrichtet den Hersteller davon.

(7) Erreicht der Hersteller sein spezifisches Emissionsziel nicht, so erlegt die Kommission dem Hersteller eine Emissionsüberschreitungsabgabe gemäß Artikel ~~9~~8 auf.

↓ 333/2014 Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe d

(8) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel ~~14a~~16 delegierte Rechtsakte zu erlassen, die ergänzende Bestimmungen zu den Absätzen 1 bis 7 des vorliegenden Artikels in Bezug auf die Auslegung der Kriterien für die Gewährung von Ausnahmen, den Inhalt der Anträge sowie den Inhalt und die Beurteilung der Programme zur Reduzierung der spezifischen CO_2-Emissionen enthalten.

↓ 443/2009

(9) Anträge auf Ausnahmen, einschließlich aller Angaben zu ihrer Begründung, sowie Unterrichtungen gemäß Absatz 5, Aufhebungen gemäß Absatz 6, Auferlegungen von Emissionsüberschreitungsabgaben gemäß Absatz 7 und gemäß Absatz 8 erlassene Maßnahmen werden vorbehaltlich der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates ~~vom 30. Mai 2001 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission~~[45] öffentlich zugänglich gemacht.

Artikel ~~12~~11

Ökoinnovationen

↓ 333/2014 Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe a
⇨ neu

(1) Auf Antrag eines Zulieferers oder Herstellers werden CO_2-Einsparungen, die durch den Einsatz innovativer Technologien oder eine Kombination innovativer Technologien (im Folgenden „innovative Technologiepakete“) erreicht werden, berücksichtigt.

---

[45] Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2001 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission (ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43).

Diese Technologien werden nur berücksichtigt, wenn sich mit dem zu ihrer Bewertung verwendeten Verfahren nachprüfbare, wiederholbare und vergleichbare Ergebnisse erzielen lassen.

Der Gesamtbeitrag dieser Technologien zur Reduktion der ~~Zielvorgabe für die~~ ⇨ durchschnittlichen ⇦ spezifischen Emissionen je Hersteller kann bis zu 7 g CO_2/km betragen.

⇩ neu

Die Kommission kann die Obergrenze mit Wirkung ab 2025 anpassen. Diese Anpassungen erfolgen im Wege von delegierten Rechtsakten gemäß Artikel 16.

🡻 443/2009 (angepasst)
➔1 333/2014 Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe b
⇨ neu

(2) ➔1 Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten Verfahrensvorschriften für die Genehmigung der innovativen Technologien oder innovativen Technologiepakete gemäß Absatz 1. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel ~~14~~15 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. 🡸 Diese Durchführungsvorschriften gründen sich auf folgende Kriterien:

a) dem Zulieferer oder Hersteller müssen die durch den Einsatz innovativer Technologien erreichten CO_2-Reduzierungen zurechenbar sein;

b) die innovativen Technologien müssen einen überprüften Beitrag zur CO_2-Reduktion leisten;

c) die innovativen Technologien dürfen nicht von der CO_2-Messung nach dem standardisierten Prüfzyklus erfasst werden;

d) ~~.~~ ⌦ die innovativen Technologien dürfen nicht ⌫ unter Vorschriften wegen der in Artikel 1 genannten vorgeschriebenen zusätzlichen Maßnahmen zur Erreichung der Verringerung um 10 g CO_2/km fallen oder nach anderen Bestimmungen des ~~Gemeinschaftsrechts~~ ⌦ Unionsrechts ⌫ vorgeschrieben sein. ⇨ Ab dem 1. Januar 2025 findet diese Kriterium keine Anwendung auf Effizienzsteigerungen bei Klimaanlagen. ⇦

🡻 333/2014 Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe c

(3) Ein Zulieferer oder Hersteller, der die Genehmigung einer Maßnahme als innovative Technologie oder innovatives Technologiepaket beantragt, legt der Kommission einen Bericht vor, einschließlich eines Prüfberichts, der von einer unabhängigen und zertifizierten Stelle erstellt wurde. Gibt es eine mögliche Wechselwirkung zwischen der Maßnahme und einer anderen innovativen Technologie bzw. einem anderen innovativen Technologiepaket, die bzw. das bereits genehmigt ist, so ist im Bericht diese Wechselwirkung zu erwähnen, und in dem Prüfbericht wird bewertet,

inwieweit diese Wechselwirkung die Reduktion verändert, die durch jede einzelne Maßnahme erreicht wird.

↓ 443/2009

(4) Die Kommission bescheinigt die erreichte Reduktion auf der Grundlage der in Absatz 2 festgelegten Kriterien.

↓ 510/2011 (angepasst)

~~*Artikel 12*~~

~~**Ökoinnovationen**~~

↓ 253/2014 Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a (angepasst)

~~(1) Auf Antrag eines Zulieferers oder Herstellers werden CO_2-Einsparungen, die durch den Einsatz innovativer Technologien oder eine Kombination innovativer Technologien („innovative Technologiepakete") erreicht werden, berücksichtigt.~~

~~Der Gesamtbeitrag dieser Technologien zu einer Reduktion der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen eines Herstellers kann bis zu 7 g CO_2/km betragen.~~

↓ 253/2014 Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b (angepasst)

~~(2) Die Kommission erlässt bis zum 31. Dezember 2012 im Wege von Durchführungsrechtsakten nähere Bestimmungen zum Verfahren für die Genehmigung der in Absatz 1 genannten innovativen Technologien oder innovativen Technologiepakete. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Diese näheren Bestimmungen stehen in Einklang mit den durch Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 festgelegten Vorschriften und gründen sich auf folgende Kriterien für innovative Technologien:~~

↓ 510/2011 (angepasst)

~~a) die durch den Einsatz innovativer Technologien erreichten CO_2-Reduzierungen müssen dem Zulieferer oder Hersteller zurechenbar sein;~~

~~b) die innovativen Technologien müssen einen überprüften Beitrag zur CO_2-Reduktion leisten;~~

~~c) die innovativen Technologien dürfen nicht unter die CO_2-Messung nach dem standardisierten Prüfzyklus oder unter Vorschriften wegen der in Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 genannten vorgeschriebenen zusätzlichen~~

~~Maßnahmen zur Erreichung der Verringerung um 10 g CO_2/km fallen oder nach anderen Bestimmungen des Unionsrechts vorgeschrieben sein.~~

~~(3) Ein Zulieferer oder Hersteller, der die Genehmigung einer Maßnahme als innovative Technologie beantragt, legt der Kommission einen Bericht, einschließlich eines Prüfberichts, einer unabhängigen und zertifizierten Stelle vor. Gibt es eine mögliche Wechselwirkung zwischen der Maßnahme und einer anderen innovativen Technologie, die bereits genehmigt ist, so ist diese Wechselwirkung in dem Bericht zu erwähnen, und in dem Prüfbericht wird bewertet, inwieweit sie die Reduktion verändert, die durch jede einzelne Maßnahme erreicht wird.~~

~~(4) Die Kommission bescheinigt die erreichte Reduktion auf der Grundlage der in Absatz 2 festgelegten Kriterien.~~

⇩ neu

Artikel 12

Tatsächliche CO_2-Emissionen und tatsächlicher Energieverbrauch

(1) Die Kommission überwacht und bewertet die tatsächliche Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelten CO_2-Emissions- und Energieverbrauchswerte. Sie stellt sicher, dass die Öffentlichkeit über die Entwicklung dieser Repräsentativität im Laufe der Zeit informiert wird.

(2) Hierzu stellt die Kommission sicher, dass die Hersteller oder die nationalen Behörden zuverlässige nichtpersonenbezogene Daten über die tatsächlichen CO_2-Emissionen und den tatsächlichen Energieverbrauch von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen zur Verfügung stellen.

(3) Die Kommission kann die in diesem Artikel genannten Maßnahmen im Wege von Durchführungsrechtsakten gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

🡻 443/2009 (angepasst)

Artikel 13

~~Überprüfung und Berichterstattung~~ ⌦ Anpassung von M_0 und TM_0 ⌫

~~(1) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat im Jahr 2010 einen Bericht darüber vor, inwieweit das Gesamtkonzept der Gemeinschaft zur Verringerung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen umgesetzt wurde.~~

⇩ neu

(1) Die Werte M_0 und TM_0 gemäß Anhang I Teile A und B werden wie folgt angepasst:

↓ 443/2009 (angepasst)
⇨ neu

~~(2)~~ a) ~~B~~bis 31. Oktober ~~2014~~ ⌦ 2020 ⌫ ~~und danach alle drei Jahre werden Maßnahmen zur Änderung von Anhang I erlassen, durch die~~ wird der ~~dort genannte~~ Wert M_0 ⌦ in Anhang I Teil A Nummern 1 bis 5 ⌫ an die durchschnittliche Masse ⇨ in fahrbereitem Zustand ⇦ neuer Personenkraftwagen in den vorausgegangenen drei Kalenderjahren ⇨ 2017, 2018 und 2019 ⇦ angepasst ~~wird~~. ⇨ Dieser neue M_0-Wert gilt vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2024; ⇦

⇩ neu

b) bis zum 31. Oktober 2022 wird der Wert M_0 in Anhang I Teil B Nummern 1 bis 5 an die durchschnittliche Masse in fahrbereitem Zustand neuer leichter Nutzfahrzeuge in den vorausgegangenen drei Kalenderjahren 2019, 2020 und 2021 angepasst. Dieser neue M_0-Wert gilt ab 2024;

c) bis 31. Oktober 2022 wird der indikative TM_0 für das Jahr 2025 als jeweilige durchschnittliche Prüfmasse neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge im Jahr 2021 festgelegt;

d) bis 31. Oktober 2024 und danach alle zwei Jahre werden die TM_0-Werte in Anhang I Teile A und B an die jeweilige durchschnittliche Prüfmasse neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge in den vorangegangenen zwei Kalenderjahren beginnend mit den Jahren 2022 und 2023 angepasst. Der jeweilige neue TM_0-Wert gilt ab dem 1. Januar des Kalenderjahres nach dem Zeitpunkt der Anpassung.

↓ 443/2009

~~Diese Maßnahmen werden erstmals am 1. Januar 2016 wirksam und danach alle drei Jahre.~~

↓ 333/2014 Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe a (angepasst)

(2) Die Kommission erlässt ~~diese~~ die ⌦ in Absatz 1 genannten ⌫ Maßnahmen im Wege von delegierten Rechtsakten gemäß Artikel 16~~14a~~.

↓ 510/2011

Artikel ~~13~~14

Überprüfung und Berichterstattung

⇩ neu

(1) Im Jahr 2024 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Wirksamkeit dieser Verordnung, gegebenenfalls zusammen mit einem Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung, vor. Dieser Bericht geht unter anderem auf die tatsächliche Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelten CO_2-Emissions- und Energieverbrauchswerte, die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt und der Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gemäß der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates[46] ein.

🡻 253/2014 Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a (angepasst)

~~(1) Die Kommission überprüft bis zum 31. Dezember 2015 die Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen, die Modalitäten und andere Aspekte dieser Verordnung, um Zielwerte für die CO_2-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge für die Zeit nach 2020 festzulegen. Diesbezüglich richtet sich die Bewertung des notwendigen Reduktionstempos nach den langfristigen Klimaschutzzielen der Union und den Folgen für die Entwicklung einer kostenwirksamen Technologie zur Reduzierung der CO_2-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit dem Ergebnis dieser Überprüfung vor. Dieser Bericht enthält geeignete Vorschläge zur Änderung dieser Verordnung, einschließlich der möglichen Festlegung eines realistischen und erreichbaren Zielwerts, wobei eine umfassende Folgenabschätzung zugrunde gelegt wird, bei der die Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der leichte Nutzfahrzeuge herstellenden Industrie und der von ihr abhängigen Wirtschaftszweige berücksichtigt wird. Die Kommission stellt bei der Erarbeitung dieser Vorschläge sicher, dass sie so wettbewerbsneutral wie möglich sowie sozialverträglich und nachhaltig sind.~~

🡻 510/2011 (angepasst)

~~(2) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis 2014 gegebenenfalls einen Vorschlag für die Einbeziehung von Fahrzeugen der Klassen N_2 und M_2, wie in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG definiert, mit einer Bezugsmasse von höchstens 2610 kg und von Fahrzeugen, auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wird, in die vorliegende Verordnung mit Blick auf die Erreichung des langfristigen Ziels ab 2020 vor.~~

~~(3) Die Kommission veröffentlicht bis 2014 nach einer Folgenabschätzung einen Bericht über die Verfügbarkeit von Daten über die Fahrzeugstandfläche und die Nutzlast sowie über ihre Verwendung als Parameter für den Nutzwert zur Bestimmung spezifischer Emissionsziele und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat gegebenenfalls einen Vorschlag zur Änderung von Anhang I gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren vor.~~

~~(5) Bis zum 31. Oktober 2016 und danach alle drei Jahre ändert die Kommission Anhang I durch delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 15 und unter den in den Artikeln 16 und 17~~

---

[46] Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

~~genannten Bedingungen, um den dort genannten Wert M_0 an die durchschnittliche Masse neuer leichter Nutzfahrzeuge in den vorausgegangenen drei Kalenderjahren anzupassen.~~

~~Diese Anpassungen werden erstmals am 1. Januar 2018 wirksam und danach alle drei Jahre.~~

~~(4) Die Kommission legt bis zum 31. Dezember 2011 ein Verfahren zur Ermittlung repräsentativer Werte für die CO_2-Emissionen, die Kraftstoffeffizienz und die Masse der vervollständigten Fahrzeuge fest und stellt dabei sicher, dass die Hersteller der Basisfahrzeuge rechtzeitig Zugang zu der Masse und den spezifischen CO_2-Emissionen der vervollständigten Fahrzeuge haben.~~

~~(6) Die Kommission nimmt leichte Nutzfahrzeuge in die Überarbeitung der Verfahren zur Messung der CO_2-Emissionen gemäß Artikel 13 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 auf.~~

~~Die Kommission nimmt leichte Nutzfahrzeuge in die Überprüfung der Richtlinie 2007/46/EG gemäß Artikel 13 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 auf.~~

↓ 443/2009 (angepasst) ⇨ neu

(~~3~~2) ~~Ab 2012~~ ~~führt~~ ~~d~~Die Kommission ⇨ trägt den gemäß Artikel 12 durchgeführten Bewertungen Rechnungen und kann gegebenenfalls ⇦ ~~eine Folgenabschätzung durch, um gemäß Artikel 14 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bis 2014~~ die Verfahren zur Messung der CO_2-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ~~zu~~ überarbeiten. Die Kommission unterbreitet insbesondere geeignete Vorschläge zur Anpassung der Verfahren, damit sie in angemessener Weise ~~das~~ die tatsächlichen ~~Verhalten von Fahrzeugen hinsichtlich~~ CO_2-Emissionen ⌦ von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen ⌫ widerspiegeln~~, sowie Vorschläge zur Einbeziehung genehmigter innovativer Technologien im Sinne des Artikels 12, die im Prüfzyklus ihren Ausdruck finden könnten~~. ~~Die Kommission stellt sicher, dass diese Verfahren danach regelmäßig überprüft werden.~~

↓ 443/2009 (angepasst)

~~(4) Bis 2010 überprüft die Kommission die Richtlinie 2007/46/EG so, dass jeder Typ/jede Variante/jede Version einem einzigen Paket innovativer Technologien entspricht.~~

↓ 333/2014 Nummer 10 (angepasst)	Erwägungsgrund 1 Buchstabe c

~~(5) Die Kommission überprüft bis zum 31. Dezember 2015 die Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen, die Modalitäten und andere Aspekte dieser Verordnung, einschließlich der Frage, ob ein Nutzwertparameter weiterhin notwendig ist und ob Masse oder Fahrzeugstandfläche der nachhaltigere Nutzwertparameter ist, um Zielwerte für die CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen für die Zeit nach 2020 festzulegen. Diesbezüglich richtet sich die Bewertung des notwendigen Reduktionstempos nach den langfristigen Klimaschutzzielen der Union und den Folgen für die Entwicklung einer kostenwirksamen Technologie zur Reduzierung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit dem Ergebnis~~

~~dieser Überprüfung vor. Der Bericht enthält geeignete Vorschläge zur Änderung dieser Verordnung, einschließlich der möglichen Festlegung eines realistischen und erreichbaren Zielwerts, wobei eine umfassende Folgenabschätzung zugrunde gelegt wird, bei der die Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie und der von ihr abhängigen Wirtschaftszweige berücksichtigt wird. Die Kommission stellt bei der Erarbeitung dieser Vorschläge sicher, dass sie so wettbewerbsneutral wie möglich sowie sozialverträglich und nachhaltig sind.~~

↓ 443/2009 (angepasst)

~~(6) Bis 2014 veröffentlicht die Kommission nach einer Folgenabschätzung einen Bericht über die Verfügbarkeit von Daten über die Fahrzeugstandfläche und über ihre Verwendung als Parameter für den Nutzwert zur Bestimmung spezifischer Emissionsziele und legt gegebenenfalls dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag zur Änderung des Anhangs I vor.~~

↓ 333/2014 Erwägungsgrund 1 Nummer 10 Buchstabe d (angepasst) ⇨ neu

(~~7~~3) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die Korrelationsparameter fest, die erforderlich sind, um jeder Änderung des vorgeschriebenen Prüfverfahrens zur Messung spezifischer CO_2-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, ~~und~~ der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 ⇨ und gegebenenfalls der Verordnung (EU) 2017/1151 ⇦ Rechnung zu tragen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel ~~14~~15 Absatz 2 dieser Verordnung genannten Prüfverfahren erlassen.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel ~~14a~~16 zur Anpassung der Formeln in Anhang I delegierte Rechtsakte zu erlassen, wobei sie nach der gemäß Unterabsatz 1 festgelegten Methode verfährt und gleichzeitig sicherstellt, dass das alte und das neue Prüfverfahren für Hersteller und Fahrzeuge mit unterschiedlichem Nutzwert vergleichbar strenge Reduktionsauflagen vorsehen.

↓ 253/2014 Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b

~~Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die Korrelationsparameter fest, die erforderlich sind, um etwaigen Änderungen des vorgeschriebenen Prüfverfahrens zur Messung spezifischer CO_2-Emissionen nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission[47] Rechnung zu tragen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.~~

---

[47] ~~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).~~

~~Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 15 und vorbehaltlich der Bedingungen der Artikel 16 und 17 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in Anhang I festgelegten Formeln anzupassen, wobei sie nach der gemäß Unterabsatz 1 festgelegten Methode verfährt und gleichzeitig sicherstellt, dass das alte und das neue Prüfverfahren für Hersteller und Fahrzeuge mit unterschiedlichem Nutzwert vergleichbar strenge Reduktionsauflagen vorsehen.~~

🡻 333/2014 Artikel 1 Nummer 11 (angepasst)
⇨ neu

Artikel ~~14~~15

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für ~~Klimaänderung~~ ⌦ die Energieunion ⌫, der durch [Artikel ~~9~~37] der ~~Entscheidung Nr. 280/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates~~[48] ⌦ [Verordnung (EU) […] des Europäischen Parlaments und des Rates ⌫ ⇨ [49] ⇦ eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates[50].

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(3) Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

🡻 510/2011 (angepasst)

~~*Artikel 14*~~

~~**Ausschussverfahren**~~

~~(1) Die Kommission wird von dem gemäß Artikel 9 der Entscheidung Nr. 280/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über ein System zur Überwachung der Treibhausgasemissionen in der Gemeinschaft und zur Umsetzung des Kyoto-Protokolls[51] eingesetzten Ausschuss für Klimaänderung unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.~~

---

48 ~~Entscheidung Nr. 280/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über ein System zur Überwachung der Treibhausgasemissionen in der Gemeinschaft und zur Umsetzung des Kyoto-Protokolls (ABl. L 49 vom 19.2.2004, S. 1).~~

49 Verordnung (EU) […/…] des Europäischen Parlaments und des Rates über das Governance-System der Energieunion (ABl. L ... vom ..., S. ...).

50 Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

51 ~~ABl. L 49 vom 19.2.2004, S. 1.~~

~~(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.~~

↓ 253/2014 Artikel 1 Nummer 6 (angepasst)

~~(2a) Gibt der in Absatz 1 genannte Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.~~

↓ 333/2014 Artikel 1 Nummer 12 (angepasst) ⇨ neu

Artikel ~~14a~~16

Ausübung der Befugnisübertragung

~~(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.~~

(~~2~~1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 7 Absatz 7 ~~8 Absatz 9~~ Unterabsatz 2, Artikel ~~11~~10 Absatz 8, ⇨ Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4 ⇦, Artikel 13 Absatz 2 ~~Unterabsatz 3~~ sowie Artikel ~~13 Absatz 7~~14 Absatz 3 Unterabsatz 2 wird der Kommission ~~für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 8. April 2014~~ ⇨ auf unbestimmte Zeit ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] ⇦ übertragen. ~~Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.~~

(~~3~~2) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel ~~8 Absatz 9~~7 Absatz 7 Unterabsatz 2, Artikel ~~11~~10 Absatz 8, ⇨ Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, ⇦ Artikel 13 Absatz 2 ~~Unterabsatz 3~~ sowie Artikel ~~13 Absatz 7~~14 Absatz 3 Unterabsatz 2 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(~~4~~3) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(~~5~~4) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel ~~8 Absatz 9~~7 Absatz 7 Unterabsatz 2, Artikel ~~11~~10 Absatz 8, ⇨ Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, ⇦ Artikel 13 Absatz 2 ~~Unterabsatz 3~~ sowie Artikel ~~13 Absatz 7~~14 Absatz 3 Unterabsatz 2 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten ab Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist

das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

↓ 510/2011 (angepasst)

~~(1) Die Befugnis zum Erlass der in Artikel 8 Absatz 9 Unterabsatz 2, Artikel 11 Absatz 7, Artikel 13 Absatz 5 sowie Artikel 13 Absatz 6 Unterabsatz 4 genannten delegierten Rechtsakte wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 3. Juni 2011 übertragen. Die Kommission legt spätestens sechs Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die übertragene Befugnis vor. Die Befugnisübertragung verlängert sich automatisch um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widerrufen sie gemäß Artikel 16.~~

~~(2) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.~~

~~(3) Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den in den Artikeln 16 und 17 genannten Bedingungen.~~

~~*Artikel 16*~~

~~**Widerruf der Befugnisübertragung**~~

~~(1) Die in Artikel 8 Absatz 9 Unterabsatz 2, Artikel 11 Absatz 7, Artikel 13 Absatz 5 und Artikel 13 Absatz 6 Unterabsatz 4 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden.~~

~~(2) Das Organ, das ein internes Verfahren eingeleitet hat, um darüber zu beschließen, ob eine Befugnisübertragung widerrufen werden soll, bemüht sich, das andere Organ und die Kommission innerhalb einer angemessenen Frist vor der endgültigen Beschlussfassung zu unterrichten, unter Nennung der übertragenen Befugnis, die widerrufen werden könnte, sowie der möglichen Gründe für einen Widerruf.~~

~~(3) Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Der Beschluss wird sofort oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt. Der Beschluss wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.~~

~~*Artikel 17*~~

~~**Einwände gegen delegierte Rechtsakte**~~

~~(1) Das Europäische Parlament oder der Rat können gegen einen delegierten Rechtsakt innerhalb einer Frist von zwei Monaten ab dem Datum der Übermittlung Einwände erheben.~~

~~Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.~~

~~(2) Haben bei Ablauf der in Absatz 1 genannten Frist weder das Europäische Parlament noch der Rat Einwände gegen den delegierten Rechtsakt erhoben, so wird dieser im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und tritt zu dem darin genannten Zeitpunkt in Kraft.~~

~~Der delegierte Rechtsakt kann vor Ablauf dieser Frist im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht werden und in Kraft treten, wenn das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie nicht die Absicht haben, Einwände zu erheben.~~

~~(3) Erheben das Europäische Parlament oder der Rat innerhalb der in Absatz 1 genannten Frist Einwände gegen den delegierten Rechtsakt, so tritt dieser nicht in Kraft. Das Organ, das Einwände erhebt, gibt die Gründe für seine Einwände gegen den delegierten Rechtsakt an.~~

⇩ neu

Artikel 17

Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007

In die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wird folgender Artikel 11a eingefügt:

„Artikel 11a

Übereinstimmung der CO_2-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs im Betrieb

(1) Vorbehaltlich der Annahme und des Inkrafttretens der in Absatz 2 genannten Verfahren prüfen die für die Typgenehmigung zuständigen Behörden auf der Grundlage geeigneter und repräsentativer Stichproben, ob die in Betrieb genommenen Fahrzeuge, für die sie eine Typgenehmigung erteilt haben, mit den in den Übereinstimmungsbescheinigungen angegebenen CO_2-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerten übereinstimmen.

(2) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte gemäß Artikel 15, um die Verfahren zur Prüfung von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen auf ihre Übereinstimmung im Betrieb mit den bescheinigten CO_2-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerten festzulegen.“

🡻 443/2009 (angepasst)

Artikel ~~15~~18

Aufhebung

~~Die Entscheidung Nr. 1753/2000/EG wird mit Wirkung vom 1. Januar 2010 aufgehoben.~~

~~Die Artikel 4, 9 und 10 jener Entscheidung bleiben jedoch in Kraft, bis die Kommission dem Europäischen Parlament einen Bericht über die Überwachungsdaten für das Kalenderjahr 2009 vorgelegt hat.~~

⇩ neu

Die Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 werden mit Wirkung vom 1. Januar 2020 aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobenen Verordnungen gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind gemäß der Entsprechungstabelle in Anhang V zu lesen.

🡻 443/2009 (angepasst)
⇨ neu

Artikel ~~16~~19

Inkrafttreten

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

⇨ Sie gilt ab dem 1. Januar 2020. ⇦

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

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*

FINANZBOGEN ZU VORSCHLÄGEN FÜR RECHTSAKTE, DEREN FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN SICH AUF DIE EINNAHMEN BESCHRÄNKEN

1. BEZEICHNUNG DES VORSCHLAGS

Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (Neufassung).

2. HAUSHALTSLINIEN:

Kapitel und Artikel: Haushaltskapitel 71 – Geldbußen und Zwangsgelder, Haushaltsposten 7 1 9 1 – Sonstige nicht zweckgebundene Geldbußen und Zwangsgelder

Für das betreffende Haushaltsjahr veranschlagter Betrag: p. m. (siehe Abschnitt 5)

3. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

☐ Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen.

☑ Der Vorschlag wirkt sich nicht auf die Ausgaben, sondern ausschließlich auf die Einnahmen aus, und zwar folgendermaßen:

in Mio. EUR (1 Dezimalstelle)

Haushaltslinie	Einnahmen[52]
Haushaltskapitel 71 – Geldbußen und Zwangsgelder, Haushaltsposten 7 1 9 1 – Sonstige nicht zweckgebundene Geldbußen und Zwangsgelder	p. m. (siehe Abschnitt 5)

4. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Neben der Anwendung der Haushaltsordnung, um Betrug und Unregelmäßigkeiten zu verhindern, werden im Rahmen des jährlichen Überwachung- und Meldeverfahrens eine Qualitätskontrolle und eine Überprüfung der übermittelten Daten vorgenommen.

5. SONSTIGE ANMERKUNGEN

Im Einklang mit Artikel 8 des Vorschlags erhebt die Kommission vom Hersteller oder, im Falle einer Emissionsgemeinschaft, vom Vertreter der Emissionsgemeinschaft eine Emissionsüberschreitungsabgabe, wenn die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen eines Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen übersteigen. Dieses

[52] Bei den traditionellen Eigenmitteln (Agrarzölle, Zuckerabgaben, Zölle) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten, anzugeben.

Verfahren steht im Einklang mit Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009[53] und mit Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011[54], die derzeit in Kraft sind und durch die neuen Rechtsvorschriften zusammengelegt und ersetzt werden. Die Verfahren für die Erhebung der Emissionsüberschreitungsabgaben sind im Beschluss 2012/100/EU der Kommission[55] und im Durchführungsbeschluss 2012/99/EU der Kommission[56] festgelegt.

Da erst Einnahmen zustande kommen werden, wenn ein Hersteller seine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen überschreitet, ist es nicht möglich abzuschätzen, ob es Einnahmen geben wird und wie hoch sie gegebenenfalls sein werden.

53 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:02009R0443-20150127

54 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:02011R0510-20140514

55 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1508754149851&uri=CELEX:32012D0100

56 http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1508754231760&uri=CELEX:32012D0099