



Brüssel, den 1. Oktober 2018
(OR. en)

12627/18

**Interinstitutionelles Dossier:
2017/0293(COD)**

**CLIMA 169
ENV 628
TRANS 416
MI 673
CODEC 1563**

VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Rat
Nr. Vordok.:	12303/18
Nr. Komm.dok.:	14217/1/17 REV1 - COM(2017)676 final/2
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 CO ₂ -Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (Neufassung) – Allgemeine Ausrichtung

I. EINLEITUNG

1. Am 8. November 2017 hat die Kommission einen Vorschlag für eine Verordnung zur Festsetzung neuer Normen für CO₂-Emissionen für Pkws und leichte Nutzfahrzeuge vorgelegt. Der Vorschlag soll unter anderem dazu beitragen, das vom Europäischen Rat gesetzte Ziel zu verwirklichen, bis 2030 die Emissionen in den nicht unter das EHS fallenden Sektoren um 30 % zu verringern, das im Rahmen der Lastenteilungsverordnung in nationale Ziele übertragen wurde, sowie die Zielvorgaben des Übereinkommens von Paris zu erreichen.

2. Zu diesem Zweck schlägt die Kommission EU-weite Zielvorgaben zur Verringerung der CO₂-Emissionen von neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen von 2025 bis 2029 und ab 2030 gegenüber den Zielen für 2021 vor, die in früheren Rechtsvorschriften festgelegt wurden (15 % von 2025 bis 2029 und 30 % ab 2030 sowohl für Pkws als auch für leichte Nutzfahrzeuge).

Der Vorschlag orientiert sich weiterhin an der Masse der Fahrzeuge in der Flotte als Parameter für die Berechnung spezifischer Ziele für jeden einzelnen Hersteller.

3. Um die schrittweise Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge ("zero- and low-emission vehicles" – ZLEV) zu fördern, sieht der Vorschlag der Kommission einen Mechanismus vor, mit dem den Herstellern ab 2025 Anreize geboten werden, eine höhere Anzahl solcher Fahrzeuge in Verkehr zu bringen. Überschreitet der Anteil emissionsfreier bzw. emissionsarmer Fahrzeuge eines Herstellers bestimmte Schwellenwerte ("Benchmarks"), so wird dieser mit weniger strengen CO₂-Emissionszielen belohnt. Für den Zeitraum von 2025 bis 2029 wird eine Benchmark von 15 % vorgeschlagen; ab 2030 soll sie bei 30 % liegen.
4. Im Europäischen Parlament ist Miriam DALLI (S&D, MT) zur Berichterstatterin für den Vorschlag des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) benannt worden. Der ENVI-Ausschuss hat seinen Bericht am 10. September 2018 angenommen. Die Abstimmung im Plenum ist für den 3. Oktober 2018 geplant.
5. Der Wirtschafts- und Sozialausschuss hat am 14. Februar 2018 zu dem Vorschlag Stellung genommen. Der Ausschuss der Regionen hat beschlossen, keine Stellungnahme abzugeben.
6. Der Rat (Umwelt) hat am 25. Juni 2018 eine Orientierungsaussprache über den Vorschlag geführt.
7. Am 26. September 2018 hat der Ausschuss der Ständigen Vertreter den Vorschlag auf der Grundlage eines Kompromisstexts des Vorsitzes¹ geprüft. Alle Delegationen haben betont, wie wichtig und dringend es ist, eine Einigung über das Dossier zu erzielen, und die Bemühungen des Vorsitzes im Hinblick auf die Festlegung einer allgemeinen Ausrichtung auf der Tagung des Rates (Umwelt) am 9. Oktober 2018 unterstützt.

¹ Dokument 12303/18.

8. Auf der Grundlage dieser Beratungen ist der Vorsitz zu dem Schluss gekommen, dass die noch offenen Fragen im Zusammenhang mit den Zielvorgaben auf politischer Ebene gelöst werden müssen, und hat beschlossen, den Kompromissvorschlag des Vorsitzes in seiner derzeitigen Fassung beizubehalten.

II. SACHSTAND

9. Bei den Beratungen über den Vorschlag war der Hauptstreitpunkt zwischen den Mitgliedstaaten die Höhe der Zielvorgaben des Vorschlags, d. h. die Ziele für 2025 und 2030 und der Anreizmechanismus für ZLEV. Die Delegationen haben sehr unterschiedliche Auffassungen vertreten: Manche hielten den Vorschlag der Kommission für zu ehrgeizig, andere für nicht ehrgeizig genug, insbesondere im Hinblick auf das Ziel für 2030.
10. Generell haben die Delegationen anerkannt, dass der Verkehr im Rahmen der Erfüllung der Klimaschutzziele dekarbonisiert werden muss, und die Gespräche haben sich daher weitgehend auf das Tempo des Übergangs und seine Auswirkungen u. a. auf die Wettbewerbsfähigkeit, die Beschäftigung und die Verbraucher sowie auf mögliche Unterschiede bei den Auswirkungen in den einzelnen Mitgliedstaaten konzentriert.
11. Einige Delegationen sind sich zwar bewusst, dass diese Frage in dieser Verordnung nicht inhaltlich geregelt werden kann, haben jedoch erklärt, dass die voraussichtliche Verlagerung von Emissionen ("carbon leakage") aus dem Verkehrssektor innerhalb der EU, die sich infolge des Anstiegs der Einfuhren von Gebrauchtfahrzeugen aus Mitgliedstaaten mit hohem Einkommensniveau in einkommensschwache Mitgliedstaaten aus dem Vorschlag ergeben wird, für sie eine wichtige Frage ist.
12. Vor diesem Hintergrund und im Hinblick auf eine Schwerpunktsetzung für die Beratungen und eine Annäherung der Standpunkte hat der Vorsitz einen Kompromisstext vorgelegt, in dem die Zielvorgabe für 2030 für Personenkraftwagen auf 35 % angehoben wird, wobei gleichzeitig jedoch deutlich gemacht wird, dass dieser Wert noch weiter zu prüfen ist. Darüber hinaus sollten bei der Überprüfung im Jahr 2024 durch die Kommission weitere Emissionssenkungen nach 2030 im Lichte der Ziele des Übereinkommens von Paris in Erwägung gezogen werden und möglicherweise Ziele ab 2040 vorgeschlagen werden.-- Anreizmechanismus vorgeschlagen, wobei allerdings die ZLEV-Benchmark für 2030 für Pkws auf 35 % angehoben wurde, um den höheren Zielvorgaben für 2030 Rechnung zu tragen. Dieser Vorschlag würde den Herstellern insbesondere die Erreichung des Ziels für 2025 erleichtern.

Darüber hinaus geht der Kompromisstext auf die Frage der Gebrauchtwagen und auf eine Reihe von anderen Themen ein, insbesondere Maßnahmen betreffend den Übergang von NEFZ- zu WLTP-Werten, durch den sichergestellt werden soll, dass die Hersteller aussagekräftige und repräsentative Werte für die CO₂-Emissionen angeben.

13. Nach den Beratungen über den Kompromisstext des Vorsitzes haben die Delegationen zwar die Bemühungen des Vorsitzes anerkannt, sind aber in diesem Stadium hinsichtlich der Zielvorgaben im Wesentlichen noch bei ihren ursprünglichen Standpunkten geblieben. Für die große Mehrheit der Delegationen ist der Text in seiner derzeitigen Fassung nicht akzeptabel, obwohl einige von ihnen den Text als einen Schritt in die richtige Richtung würdigen:
- Eine große Zahl von Delegationen hat kontinuierlich eine Anhebung der Zielvorgaben gefordert, insbesondere mit der Begründung, dass dies angesichts der nationalen Ziele gemäß der Lastenteilungsverordnung und der Ziele des Übereinkommens von Paris notwendig wäre und sicherstellen würde, dass der Sektor auch auf längere Sicht innovativ und wettbewerbsfähig bleibt. Für diese Delegationen ist der Kompromissvorschlag des Vorsitzes nicht ehrgeizig genug, sie begrüßen aber einige Elemente des Texts, die auf eine Anhebung der Zielvorgaben abstellen. Innerhalb dieser Gruppe werden unterschiedliche Standpunkte zu verschiedenen Aspekten vertreten. Einige möchten sowohl die Ziele für 2025 als auch für 2030 anheben, andere nur das Ziel für 2030. Die Standpunkte hinsichtlich der Zielwerte für 2025 und 2030 unterscheiden sich und manche Delegationen haben sich noch nicht für einen konkreten Wert entschieden. Einige befürworten eine Differenzierung zwischen Pkws und leichten Nutzfahrzeugen, wobei manche auch für eine Beibehaltung des Vorschlags der Kommission für leichte Nutzfahrzeuge eintreten, während andere dieselben Zielvorgaben für Pkws und leichte Nutzfahrzeuge vorziehen. Mehrere Delegationen wollen den ZLEV-Anreizmechanismus stärken, indem die ZLEV-Benchmarks weiter angehoben werden und ein Malus eingeführt wird (die Nichteinhaltung der ZLEV-Benchmarks soll zu höheren Zielvorgaben für CO₂-Emissionen führen) oder indem emissionsfreie Fahrzeuge im Mechanismus begünstigt werden. Einige Delegationen signalisieren jedoch, dass sie sich, wenn die Zielvorgaben hoch genug sind, bei diesen Forderungen flexibel zeigen können. Andere Delegationen sind offenbar mehr oder weniger zufrieden mit dem Vorschlag der Kommission oder haben darauf hingewiesen, dass, wenn die Zielvorgaben hoch genug sind, ein solcher Mechanismus vielleicht gar nicht nötig sein könnte.

- Eine Reihe von Delegationen hat hingegen beharrlich ehrgeizige, aber realistische und erreichbare Ziele gefordert, bei denen auch andere Aspekte berücksichtigt werden, u. a. Beschäftigung, Wettbewerbsfähigkeit und die Kosten für die Verbraucher. Sie sind der Ansicht, dass der Text des Vorsitzes zu weit geht, weil die von der Kommission vorgeschlagenen Zielvorgaben zu hoch sind oder weil sie keine Werte akzeptieren können, die höher sind als die von der Kommission vorgeschlagenen. Einige unterstützen allerdings die vorgeschlagene bessere Gewichtung von aufladbaren Hybridfahrzeugen. Im Allgemeinen waren sie gegen die Einführung eines Malus im ZLEV-Anreizmechanismus.
14. Ferner verknüpft eine Reihe von Delegationen die Frage des Nutzwertparameters für Masse mit den Zielvorgaben und fordert nach wie vor die Streichung dieses Parameters; für manche gilt dies nur für Pkws. Andere Delegationen sind gegen eine solche Streichung und unterstützen den Vorschlag der Kommission mit der Begründung, dass die Frage der Masse eher mit dem Wettbewerb zwischen den Herstellern zusammenhängt.

Einige Delegationen fordern weiterhin eine Verlängerung der Ausnahmeregelung für Nischenhersteller über 2025 hinaus.

15. Darüber hinaus wurden u. a. die folgenden Fragen aufgeworfen:

- Eine Delegation hat vorgeschlagen, eine Ex-ante-Bewertung der Einführung eines Mechanismus für den Emissionshandel auf der Grundlage von formellen Leistungsquoten zwischen Fahrzeugherstellern in die Überprüfungsklausel aufzunehmen.
- Einige Delegationen haben wiederholt darauf hingewiesen, wie wichtig es ist, zu gewährleisten, dass die Daten der Hersteller über CO₂-Emissionen repräsentativ für die Emissionen unter Realbedingungen sind, und haben ihre Bereitschaft signalisiert, zu prüfen, wie weitere Verbesserungen erzielt werden können.

III. SCHLUSSFOLGERUNG

16. Der Rat wird ersucht, die noch offenen Fragen dazu, wie ehrgeizig die Zielvorgaben ausfallen sollen, zu klären und auf der Grundlage des Textes in der Anlage zu diesem Vermerk eine allgemeine Ausrichtung festzulegen.

Die allgemeine Ausrichtung wird das Mandat des Rates für die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament im Rahmen des ordentlichen Gesetzgebungsverfahrens bilden.

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)²

(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,

² Änderungen gegenüber dem Kommissionstext sind durch Unterstreichung kenntlich gemacht. Streichungen sind durch [...] gekennzeichnet.

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates³ sowie die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ wurden mehrfach und erheblich geändert. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der anstehenden Änderungen die genannten Verordnungen neu zu fassen.
- (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 CO₂-Emissionsnormen und die Bedingungen für ihre Umsetzung gemäß diesen Verordnungen ohne Änderungen bis zum Jahr 2024 beizubehalten.
- (3) In der Mitteilung der Kommission mit dem Titel "Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität"⁵ ist eine eindeutige Zielsetzung festgelegt: Die verkehrsbedingten Emissionen von Treibhausgasen (THG) müssen 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 unverzüglich drastisch 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.

³ 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 CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1).

⁴ Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1).

⁵ 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"⁶ und "Verwirklichung emissionsarmer Mobilität – Eine Europäische Union, die den Planeten schützt, ihre Bürger stärkt und ihre Industrie und Arbeitnehmer verteidigt"⁷ wird hervorgehoben, dass die CO₂-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 ebnet.
- (5) Diese Verordnung gibt eine klare Marschroute für die Reduzierung der CO₂-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.

⁶ 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).

⁷ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – "Verwirklichung emissionsarmer Mobilität – Eine Europäische Union, die den Planeten schützt, ihre Bürger stärkt und ihre Industrie und Arbeitnehmer verteidigt (COM(2017) 675 final).

- (6a) Das Übereinkommen von Paris gibt unter anderem ein langfristiges Ziel vor, das mit den Bestrebungen im Einklang steht, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur deutlich unter 2 °C über dem vorindustriellen Niveau zu halten und Anstrengungen zu unternehmen, ihn auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen auch die CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen nach 2030 weiter gesenkt 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 der fünf sich gegenseitig verstärkenden und eng miteinander verknüpften Dimensionen, die in der Mitteilung der Kommission mit dem Titel "Die Strategie für die Energieunion"⁸ [...] festgelegt wurden, um die Verbraucher in der Union mit sicherer, nachhaltiger, auf Wettbewerbsbasis erzeugter und erschwinglicher Energie zu versorgen. [...] In der Mitteilung ist festgelegt, dass, wenngleich alle Wirtschaftsbranchen Maßnahmen treffen müssen, um ihre Energieeffizienz zu erhöhen, im Verkehrssektor ein gewaltiges Energieeffizienzpotenzial schlummert, das ausgeschöpft werden kann, indem die CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Blick auf 2030 kontinuierlich weiter verschärft werden.

⁸ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss, den Ausschuss der Regionen und die Europäische Investitionsbank – Rahmenstrategie für eine krisenfeste Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimaschutzstrategie (COM(2015) 80 final).

- (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 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 CO₂-Emissionsminderungsziele für die Flotte von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen 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. [Da der Marktanteil von Personenkraftwagen und demnach auch ihr Gesamtbeitrag zu den CO₂-Emissionen im Vergleich zu leichten Nutzfahrzeugen deutlich höher ausfällt, ist es zweckmäßig, einen Ansatz zu verfolgen, der zwischen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen unterscheidet.]

- (11) Im Zuge der Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates⁹ trat 2017 gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission¹⁰ ein neues Prüfverfahren zur Messung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen – das "Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure" (WLTP) – in Kraft. Dieses [...] Prüfverfahren liefert Werte für die CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch, die den realen Fahrbedingungen besser entsprechen. Daher sollten die neuen CO₂-Emissionsziele auf CO₂-Werten beruhen, die auf der Grundlage dieses Prüfverfahrens ermittelt wurden. In Anbetracht der Tatsache, dass ab dem Jahr 2021 WLTP-basierte CO₂-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, die auf der Grundlage der für die WLTP-Emissionsprüfung gemessenen CO₂-Emissionen berechnet werden. Damit die als Ausgangspunkt für die Festlegung der für 2025 und 2030 geltenden Reduktionsziele verwendeten Werte wirklich stichhaltig und repräsentativ sind, müssen die Bedingungen, unter denen diese Messungen erfolgen, im Zuge der Umsetzung der Durchführungsverordnungen (EU) 2017/1152 und (EU) 2017/1153¹¹ klargestellt werden.
- (12) Es ist wichtig, dass die verlangten Reduzierungen der CO₂-Emissionen so festgelegt werden, dass für die Automobilhersteller in ganz Europa in Bezug auf ihre Flotten neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge in der Union weiterhin Berechenbarkeit und Planungssicherheit gegeben sind.

⁹ 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 (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).

¹⁰ 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).

¹¹ Nach der Annahme der Durchführungsverordnungen zu aktualisieren.

- (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.
- (13a) Die in dieser Verordnung festgelegten CO₂-Emissionsnormen gelten für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge. Was die bestehende Flotte der Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge – einschließlich Gebrauchtwagen – betrifft, können auch zusätzliche Maßnahmen zur Senkung der Emissionen, unter anderem auf nationaler und auf EU-Ebene, getroffen werden.
- (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 und dazu beiträgt, dass ein großer Binnenmarkt geschaffen und die technologische Entwicklung und Innovation unterstützt wird.
- (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.
- (16) Die Festlegung von Benchmarks 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 CO₂-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 CO₂-Emissionen der Fahrzeuge Rechnung zu tragen. Bei Personenkraftwagen sollte bei der Festsetzung der Gutschriften angemessen berücksichtigt werden, wie wichtig emissionsarme Fahrzeuge und insbesondere aufladbare Hybridfahrzeuge für den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen sind. Der Anpassungsmechanismus sollte sicherstellen, dass einem Hersteller, der den Benchmarkwert übertrifft, eine höhere Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-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.
- (18) Der Rechtsrahmen zur Erreichung des Zielwertes für die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen 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.
- (19) Damit die Vielfalt des Markts für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die CO₂-Ziele 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 mit Wirkung ab 2025 durch die Prüfmasse, wie in dem gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erlassenen WLTP-Prüfverfahren angegeben, ersetzt werden.
- (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.

(22) Die in dieser Verordnung formulierten Zielsetzungen sollen unter anderem erreicht werden, indem 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, künftigen Technologieentwicklungen Rechnung zu tragen.

Die Erfahrung zeigt, dass Ökoinnovationen erfolgreich zur Kostenwirksamkeit der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 sowie zur Senkung der tatsächlichen CO₂-Emissionen beigetragen haben. Diese Modalität sollte daher beibehalten und der Anwendungsbereich ausgeweitet werden, um Anreize für Effizienzsteigerungen bei Klimaanlagen zu schaffen.

(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.

- (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.
- (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.
- (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. Diese Hersteller kleiner Stückzahlen sollten alternative Emissionsreduktionsziele beantragen können, die sich nach den technologischen Möglichkeiten zur Reduzierung der spezifischen CO₂-Emissionen bei den Fahrzeugen eines bestimmten Herstellers richten und mit den Merkmalen der betreffenden Marktsegmente in Einklang stehen.
- (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 CO₂-Emissionen der von diesen Herstellern verkauften Fahrzeuge sollten Hersteller, auf die jährlich weniger als 1 000 Neuzulassungen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen in der Union entfallen, von dem Ziel für die spezifischen Emissionen und von der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung freigestellt 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.

- (28) Das Verfahren für die Gewährung von Ausnahmen vom Flottenzielwert von 95 g CO₂/km für Nischenhersteller stellt sicher, dass die Reduktionsauflagen für Nischenhersteller den Reduktionsauflagen für Hersteller großer Stückzahlen im Hinblick auf dieses Ziel entsprechen. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass Nischenhersteller über dasselbe Potenzial, die CO₂-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.
- (29) Bei der Ermittlung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen für alle in der Union zugelassenen 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 2 610 kg überschreitet und auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der genannten Verordnung [...] nicht ausgedehnt wurde, sollten die Emissionen dieser Fahrzeuge nach denselben Messverfahren gemessen werden, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge festgelegt wurden, insbesondere nach den Verfahren, die in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission¹² und in der Verordnung (EU) 2017/1151 [...] festgelegt sind, sowie nach den Korrelationsverfahren, die auf der Grundlage der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011, insbesondere durch die Durchführungsverordnungen (EU) 2017/1152¹³ und (EU) 2017/1153¹⁴ der Kommission, erlassen wurden. Die dabei ermittelten CO₂-Emissionswerte sollten in die Übereinstimmungsbescheinigung für das Fahrzeug aufgenommen werden, um ihre Aufnahme in das Überwachungssystem zu ermöglichen.

¹² 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).

¹³ 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).

¹⁴ 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).

- (30) Die spezifischen CO₂-Emissionen vervollständigter leichter Nutzfahrzeuge sollten dem Hersteller des Basisfahrzeugs zugeteilt werden.
- (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 CO₂-Emissionen verantwortlich sind, sollten sie in der Lage sein, die CO₂-Emissionen der vervollständigten Fahrzeuge mit hinreichender Sicherheit vorherzusagen. Die Kommission sollte sicherstellen, dass diese Erfordernisse in den gemäß der Verordnung [...] (EG) Nr. 715/2007 erlassenen Durchführungsmaßnahmen angemessen wiedergespiegelt werden.
- (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 Emissionsgemeinschaft nicht überschreiten.
- (33) Die Möglichkeit, dass Hersteller eine Emissionsgemeinschaft bilden, hat sich als kostenwirksames Vorgehen zur Einhaltung der Zielvorgaben für die CO₂-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.
- (34) Um sicherzustellen, dass die Zielvorgaben dieser Verordnung erfüllt werden, ist ein solider Durchsetzungsmechanismus erforderlich.

- (35) Für die Erzielung der CO₂-Emissionsminderung gemäß dieser Verordnung ist es ferner von wesentlicher Bedeutung, dass die Emissionen von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen den bei der Typgenehmigung festgelegten CO₂-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 CO₂-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 Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, die in Verkehr gebracht werden, im Betrieb mit den Zielvorgaben für CO₂-Emissionen übereinstimmen. Zu diesem Zweck sollte die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 geändert werden.
- (37) Die spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge werden in der 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 und neuen leichten Nutzfahrzeugen in der 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.
- (38) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Zielvorgaben durch die Hersteller sollte auf Unionsebene beurteilt werden. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Union gelten.

- (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.
- (40) Diese Verordnung sollte die vollständige Anwendung der Wettbewerbsregeln der Union nicht berühren.
- (41) Die tatsächliche Wirksamkeit der in dieser Verordnung festgelegten Ziele für die Senkung der CO₂-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)¹⁵ und der Empfehlung des Europäischen Parlaments im Anschluss an seine Untersuchung zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie¹⁶ sollte ein Mechanismus eingerichtet werden, mit dem die tatsächliche Repräsentativität der [...] CO₂-Emissions- und Energieverbrauchswerte der Fahrzeuge bewertet werden kann, die nach dem gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erlassenen WLTP-Prüfverfahren ermittelt werden. Die Kommission sollte die Befugnis haben, die öffentliche Verfügbarkeit solcher Daten zu gewährleisten, wobei sie für den Schutz personenbezogener Daten sorgt, und erforderlichenfalls die Verfahren zur Ermittlung und Sammlung der zur Durchführung solcher Bewertungen erforderlichen Daten zu entwickeln.

¹⁵ Hochrangige Gruppe wissenschaftlicher Berater, wissenschaftliches Gutachten 1/2016 "Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing" (Überbrückung der Diskrepanz zwischen den tatsächlichen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen und Labortests).

¹⁶ 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)).

- (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 umfassend zu bewerten, sodass eine koordinierte und kohärente Prüfung der im Rahmen all dieser Instrumente durchgeführten Maßnahmen erfolgen kann. Im Rahmen dieser Prüfung sollte die Kommission auch eine klare Marschroute für die weitere Senkung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen nach 2030 ermitteln, um einen wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung des langfristigen Ziels des Übereinkommens von Paris zu leisten. Dem Bericht über diese Prüfung sollte gegebenenfalls ein Vorschlag zur Änderung der vorliegenden Verordnung beigefügt sein.
- (43) Die Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 sollten mit Wirkung vom 1. Januar 2020 aufgehoben werden.
- (44) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden.
- [...] Die Durchführungsbefugnisse in Bezug auf [...] die Festlegung der genauen Bedingungen für Emissionsgemeinschaften, Verfahren für die Überwachung und die Meldung von Daten zu den durchschnittlichen Emissionen sowie Verfahren zur Berücksichtigung von festgestellten Abweichungen der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers, die Festlegung der Modalitäten für die Erhebung von Überschreitungsabgaben, Verfahren für die Genehmigung der innovativen Technologien oder innovativen Technologiepakete, die CO₂-Einsparungen ermöglichen, Maßnahmen mit deren Hilfe die tatsächliche Repräsentativität der nach dem WLTP-Prüfverfahren ermittelten CO₂-Emissions- und Energieverbrauchswerte überwacht und bewertet werden kann und [...] die Ermittlung der Korrelationsparameter, die benötigt werden, um Änderungen des zur Messung bestimmter CO₂-Emissionen verwendeten Regelprüfverfahrens abzubilden, sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷ ausgeübt werden.

¹⁷ 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).

- (46) Zur Änderung [...] nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) Rechtsakte [...] hinsichtlich der Änderung der Anhänge II und III in Bezug auf Datenanforderungen und Datenparameter, [...] der Anpassung der [...] Werte M_0 und TM_0 und der [...] Obergrenze von 7 g CO₂/km [...] für den Gesamtbeitrag innovativer Technologien und der Anpassung der Formeln zu erlassen, die zur Berechnung der Zielvorgaben für spezifische Emissionen verwendet werden, um Änderungen des Regelprüfverfahrens abzubilden. Zur Ergänzung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen, um in Bezug auf bestimmte Hersteller 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 CO₂-Emissionen zu ergänzen. 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 Rechtsetzung¹⁸ festgelegten Grundsätzen erfolgen. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu gewährleisten, sollten das Europäische Parlament und der Rat 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.
- (47) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Aufstellung von Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern [...] wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen [...] auf Unionsebene besser verwirklicht werden kann, 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 —

¹⁸ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Ziele

- (1) In dieser Verordnung werden Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge aufgestellt, um dazu beizutragen, dass die von der Union angestrebte Verringerung der Treibhausgasemissionen wie in der Verordnung (EU) Nr. 2018/... [Lastenteilungsverordnung] festgelegt erreicht wird und die im Übereinkommen von Paris verankerten Zielsetzungen verwirklicht werden, und um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherzustellen.
- (2) Ab dem 1. Januar 2020 legt diese Verordnung für den CO₂-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. 692/2008 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 CO₂/km bzw. 147 g CO₂/km fest.
- (3) Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union gemäß der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament aus dem Jahr 2007¹⁹ wird diese Verordnung bis zum 31. Dezember 2024 durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die einer Verringerung um 10 g CO₂/km entsprechen.

¹⁹ Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament vom 7. Februar 2007 – Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (KOM(2007) 19 endg.).

- (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 des Jahres 2021 um [...] [35 %] 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 die spezifischen Emissionen des Jahres 2021 um 30 % entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.2 ermittelt wurde.

Artikel 2

Geltungsbereich

- (1) Diese Verordnung gilt für die folgenden Kraftfahrzeuge:
- a) Klasse M₁ gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG ("Personenkraftwagen"), die in der Union erstmals zugelassen werden und zuvor nicht außerhalb der Union zugelassen waren ("neue Personenkraftwagen");

- b) Klasse N₁ gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von höchstens 2 610 kg und Klasse N₁, 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.
 - (4) Artikel 4, Artikel 7 Absatz 4 Buchstaben b und c, Artikel 8 sowie Artikel 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 1 000 Neuzulassungen von Personenkraftwagen oder weniger als 1 000 Neuzulassungen leichter Nutzfahrzeuge in der Union entfallen, es sei denn, der Hersteller beantragt eine Ausnahme und diese wird nach Artikel 10 gewährt.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

- (1) Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck
 - a) "durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen" für einen Hersteller den Durchschnitt der spezifischen CO₂-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, dessen Typgenehmigung nach Abschluss eines Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens gemäß der Richtlinie 2007/46/EG erteilt wird;
- d) "vollständiges Fahrzeug" ein leichtes Nutzfahrzeug, das keiner Vervollständigung bedarf, um die einschlägigen technischen Anforderungen der Richtlinie 2007/46/EG zu erfüllen;
- e) "Basisfahrzeug" ein leichtes Nutzfahrzeug, 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 mit Aufbau in fahrbereitem Zustand;
- h) "spezifische CO₂-Emissionen" die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der entsprechenden Durchführungsverordnungen gemessenen und als CO₂-Massenemission (kombiniert) in der Übereinstimmungsbescheinigung des Fahrzeugs angegebenen CO₂-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 CO₂-Emissionen" die CO₂-Emissionen, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 insbesondere nach demselben Messverfahren gemessen werden, 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 festgelegt ist, oder gemäß dem Verfahren, das von der Kommission für die Feststellung der CO₂-Emissionen solcher Fahrzeuge angenommen wird;

- 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;
 - j) "Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen" für einen Hersteller die gemäß Anhang I bestimmte Jahreszielvorgabe oder, wenn dem Hersteller eine Ausnahme nach Artikel 10 gewährt wird, die nach dieser Ausnahme festgesetzte Zielvorgabe für spezifische Emissionen;
 - k) "EU-weites Flottenziel" die durchschnittlichen CO₂-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 CO₂/km, ermittelt gemäß Verordnung (EU) 2017/1151;
 - 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

- (1) Der Hersteller stellt sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die folgenden Zielvorgaben 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;

- b) für jedes Kalenderjahr von 2021 bis 2024 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 10 gewährt wird, gemäß dieser Ausnahme und Anhang I Teil A bzw. B Nummer 5 festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen;
 - 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.
- (2) Sind bei leichten Nutzfahrzeugen keine Angaben über die spezifischen Emissionen des vervollständigten Fahrzeugs verfügbar, so bestimmt der Hersteller des Basisfahrzeugs seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen anhand der spezifischen Emissionen des Basisfahrzeugs.
- (3) Zur Bestimmung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers werden die folgenden Prozentsätze der neuen Personenkraftwagen des Herstellers herangezogen, die in dem betreffenden Jahr zugelassen werden:
- 95 % im Jahr 2020,
 - 100 % ab 2021.

Artikel 5

Begünstigungen für das Erreichen des Ziels von 95 g CO₂/km

Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen zählt jeder neue Personenkraftwagen mit spezifischen CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/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 CO₂/km in diesem Zeitraum je Hersteller [...], berechnet gemäß Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153.

Emissionsgemeinschaften

- (1) Hersteller, denen keine Ausnahme nach Artikel 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 8 auferlegt werden können;
 - c) den Nachweis, dass der Vertreter der Emissionsgemeinschaft in der Lage ist, seinen Verpflichtungen gemäß Buchstabe b nachzukommen;
 - d) die Kategorie der in der Klasse M₁ oder N₁ zugelassenen Fahrzeuge, die die Emissionsgemeinschaft abdecken soll.
- (3) Kommt der vorgeschlagene Vertreter der Emissionsgemeinschaft der Aufforderung zur Zahlung etwaiger Abgaben wegen Emissionsüberschreitung, die der Emissionsgemeinschaft gemäß Artikel 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 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 CO₂-Emissionen;
 - b) Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-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 7 Absatz 4 erfasst, gemeldet und zur Verfügung gestellt.
- (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.

Artikel 7

Überwachung und Meldung der durchschnittlichen Emissionen

- (1) Jeder Mitgliedstaat erfasst für jedes 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 CO₂-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 ermittelt jeder Mitgliedstaat die in Anhang II Teil 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 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 vorläufig für jeden Hersteller Folgendes:
 - a) die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;
 - b) die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;
 - c) die Differenz zwischen seinen durchschnittlichen spezifischen CO₂-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 CO₂-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) Die Mitgliedstaaten bestimmen eine zuständige Behörde für die Erfassung und Übermittlung der Überwachungsdaten gemäß dieser Verordnung und setzen die Kommission davon in Kenntnis.

Die zuständigen Behörden stellen die Richtigkeit und Vollständigkeit der an die Kommission übermittelten Daten sicher und [...] richten eine Kontaktstelle ein, die zur Verfügung steht, um rasch auf die Anfragen der Kommission zur Beseitigung von Fehlern und Auslassungen in den übermittelten Datensätzen zu reagieren.

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

- (7a) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 zur Änderung der Datenanforderungen und Datenparameter in Anhang II und Anhang III delegierte Rechtsakte zu erlassen.

- (8) Die für die Typgenehmigung zuständigen Behörden melden der Kommission unverzüglich alle Abweichungen der CO₂-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 erlässt Durchführungsbestimmungen für die Verfahren zur Meldung solcher Abweichungen und zu ihrer Berücksichtigung bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen [...]. Diese Verfahren werden im Wege von Durchführungsrechtsakten gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

- (9) Nach Maßgabe dieses Artikels erfassen und übermitteln die Mitgliedstaaten auch Daten über die Zulassung von Fahrzeugen der Klassen M₂ und N₂, wie in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG definiert, mit einer Bezugsmasse von höchstens 2 610 kg und von Fahrzeugen, auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wird.

Artikel 8

Abgabe wegen Emissionsüberschreitung

- (1) Für jedes Kalenderjahr erhebt die Kommission von einem Hersteller bzw. vom Vertreter einer Emissionsgemeinschaft eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung, wenn die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen übersteigen.
- (2) Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgender Formel berechnet:

(Überschreitung × 95 EUR) × Anzahl neu zugelassener Fahrzeuge.

Für die Zwecke dieses Artikels bezeichnet der Ausdruck

- "Überschreitung" die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers – unter Berücksichtigung der durch gemäß Artikel 11 genehmigte innovative Technologien erreichten CO₂-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 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 legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die Modalitäten der Erhebung von Überschreitungsabgaben gemäß Absatz 1 fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (4) Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe gelten als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Union.

Artikel 9

Veröffentlichung der Leistungen der Hersteller

- (1) Die Kommission veröffentlicht bis zum 31. Oktober jedes Jahres im Wege von Durchführungsrechtsakten eine Liste, in der Folgendes angegeben ist:
 - a) für jeden Hersteller, seine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für das vorangegangene Kalenderjahr;
 - b) für jeden Hersteller, seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;

- c) die Differenz zwischen den durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen des Herstellers im vorangegangenen Kalenderjahr und seiner Zielvorgabe in dem Jahr;
 - d) die durchschnittlichen spezifischen CO₂-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.
 - f) die durchschnittliche Prüfmasse aller in der Union im vorangegangenen Kalenderjahr zugelassenen neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeuge.
- (2) In der gemäß Absatz 1 veröffentlichten Liste wird auch angegeben, ob der Hersteller die Anforderungen des Artikels 4 für das vorangegangene Kalenderjahr erfüllt hat.
- (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.

Artikel 10

Ausnahmeregelung für bestimmte Hersteller

- (1) Hersteller von weniger als 10 000 neuen Personenkraftwagen oder 22 000 neuen leichten Nutzfahrzeugen, 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 und spezifische CO₂-Emissionen dieser Personenkraftwagen oder leichten Nutzfahrzeuge, und

- d) eine Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen, die mit dem Reduktionspotenzial des Herstellers, einschließlich des wirtschaftlichen und technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO₂-Emissionen, im Einklang steht, wobei die Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Typ von Personenkraftwagen oder leichten 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 CO₂-Emissionen mit seinem Reduktionspotenzial, einschließlich des wirtschaftlichen und technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO₂-Emissionen, und unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Typ von Personenkraftwagen oder leichten Nutzfahrzeugen, 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 kann eine Ausnahme von der gemäß Anhang I Teil A Nummern 1 bis 4 berechneten Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-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 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;
- b) eine Zielvorgabe in Höhe einer Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen im Jahr 2007 um 45 % oder, wenn ein einziger Antrag für mehrere verbundene Unternehmen gestellt wird, einer Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen dieser Unternehmen im Jahr 2007 um 45 %.

Sind für das Jahr 2007 keine Informationen über die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers verfügbar, so legt die Kommission eine gleichwertige Reduktionszielvorgabe auf der Grundlage der besten verfügbaren Technologien zur Emissionsreduktion vor, die in Personenkraftwagen vergleichbarer Masse eingesetzt werden, und sie berücksichtigt dabei die Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Fahrzeugtyp. Diese Zielvorgabe wird vom Antragsteller für die Zwecke des Buchstabens 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 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 8 auf.
- (8) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 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 CO₂-Emissionen enthalten.

- (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 Rates²⁰ öffentlich zugänglich gemacht.

Artikel 11

Ökoinnovationen

- (1) Auf Antrag eines Zulieferers oder Herstellers werden CO₂-Einsparungen, die durch den Einsatz innovativer Technologien oder eine Kombination innovativer Technologien (im Folgenden "innovative Technologiepakete") erreicht werden, berücksichtigt.

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

Der Gesamtbeitrag dieser Technologien zur Reduktion der durchschnittlichen spezifischen Emissionen je Hersteller kann bis zu 7 g CO₂/km betragen.

Die Kommission kann die Obergrenze mit Wirkung ab 2025 anpassen, um technologischen Entwicklungen Rechnung zu tragen. Diese Anpassungen erfolgen im Wege von delegierten Rechtsakten gemäß Artikel 16.

- (2) 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 15 Absatz 2 dieser Verordnung genannten Prüfverfahren erlassen. Diese Durchführungsvorschriften gründen sich auf folgende Kriterien:

²⁰ 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).

- a) dem Zulieferer oder Hersteller müssen die durch den Einsatz innovativer Technologien erreichten CO₂-Reduzierungen zurechenbar sein;
 - b) die innovativen Technologien müssen einen überprüften Beitrag zur CO₂-Reduktion leisten;
 - c) die innovativen Technologien dürfen nicht von der CO₂-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 CO₂/km fallen oder nach anderen Bestimmungen des Unionsrechts vorgeschrieben sein. Ab dem 1. Januar 2025 findet diese Kriterium keine Anwendung auf Effizienzsteigerungen bei Klimaanlage.
- (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.
- (4) Die Kommission bescheinigt die erreichte Reduktion auf der Grundlage der in Absatz 2 festgelegten Kriterien.

Artikel 12

Tatsächliche CO₂-Emissionen und tatsächlicher Energieverbrauch

- (1) Die Kommission überwacht und bewertet die tatsächliche Repräsentativität der gemäß der Verordnung [...] (EG) Nr. 715/2007 ermittelten CO₂-Emissions- und Energieverbrauchs- werte. Sie stellt sicher, dass die Öffentlichkeit über die Entwicklung dieser Repräsentativität im Laufe der Zeit informiert wird.
- (2) Hierzu stellt die Kommission sicher, dass [...] ihr die folgenden Parameter für die tatsächlichen CO₂-Emissionen und den tatsächlichen Energieverbrauch von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen ab dem 1. Januar 2021 je nach Sachlage durch Hersteller, nationale Behörden oder Direktübertragung der Daten von den Fahrzeugen in regelmäßigen Abständen zur Verfügung gestellt werden:
 - a) Fahrzeug-Identifizierungsnummer;
 - b) Kraftstoff- und/oder der Stromverbrauch;
 - c) zurückgelegte Gesamtfahrstrecke;
 - d) für extern aufladbare Hybrid-Elektrofahrzeuge: Kraftstoff- und Stromverbrauch und die je Fahrbetriebsart zurückgelegte Strecke.

Die Kommission verarbeitet die erhaltenen Daten für die Zwecke des Absatzes 1 zu einem anonymisierten, aggregierten Datensatz. Fahrzeug-Identifizierungsnummern werden lediglich für Zwecke der Datenverarbeitung verwendet und nicht länger als dafür notwendig gespeichert.

- (3) Die Kommission erlässt das genaue Verfahren für die Erhebung und die Verarbeitung der Daten gemäß Absatz 2 [...] im Wege von Durchführungsrechtsakten gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Prüfverfahren [...].

Artikel 13

Anpassung von M_0 und TM_0

- (1) Die Werte M_0 und TM_0 gemäß Anhang I Teile A und B werden wie folgt angepasst:
- a) bis 31. Oktober 2020 wird der 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. Dieser neue M_0 -Wert gilt vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2024;
 - 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 indicative 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.
- (2) Die Kommission erlässt die in Absatz 1 genannten Maßnahmen im Wege von delegierten Rechtsakten gemäß Artikel 16.

Überprüfung und Berichterstattung

- (1) Im Jahr 2024 überprüft die Kommission [...] die Wirksamkeit dieser Verordnung, einschließlich der Funktionsweise des Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge und anderer Aspekte der Verordnung, und [...] legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit dem Ergebnis dieser Überprüfung vor.
- (1a) [...] In dem Bericht gemäß Absatz 1 geht die Kommission unter anderem auf die tatsächliche Repräsentativität der gemäß der Verordnung [...] (EG) Nr. 715/2007 ermittelten CO₂-Emissions- und Energieverbrauchswerte, die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt und den Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gemäß der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates²¹, einschließlich deren Finanzierung, sowie auf Aspekte ein, die der weiteren Erleichterung eines wirtschaftlich tragfähigen und sozial gerechten Übergangs zu sauberer, wettbewerbsfähiger und erschwinglicher Mobilität in der Union dienen. Außerdem ermittelt die Kommission eine klare Marschroute für die weitere Senkung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen nach 2030, um einen wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung des langfristigen Ziels des Übereinkommens von Paris zu leisten.
- (1b) Dem Bericht gemäß Absatz 1 wird gegebenenfalls ein Vorschlag zur Änderung der vorliegenden Verordnung beigefügt, und zwar insbesondere zur Änderung der Verordnung durch die mögliche Aufnahme von Zielwerten für die Senkung der Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen ab 2040.
- (2) Die Kommission trägt den gemäß Artikel 12 durchgeführten Bewertungen Rechnung und kann gegebenenfalls die Verfahren zur Messung der CO₂-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 überarbeiten. Die Kommission unterbreitet insbesondere geeignete Vorschläge zur Anpassung der Verfahren, damit sie in angemessener Weise die tatsächlichen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen widerspiegeln.

²¹ 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).

- (3) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die Korrelationsparameter fest, die erforderlich sind, um jeder Änderung des vorgeschriebenen Prüfverfahrens zur Messung spezifischer CO₂-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 und gegebenenfalls der Verordnung (EU) 2017/1151 Rechnung zu tragen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 dieser Verordnung genannten Prüfverfahren erlassen.
- (3a) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 zur Anpassung der Formeln in Anhang I delegierte Rechtsakte zu erlassen, wobei sie nach der gemäß Absatz 3 festgelegten Methode verfährt und gleichzeitig sicherstellt, dass das alte und das neue Prüfverfahren für Hersteller und Fahrzeuge mit unterschiedlichem Nutzwert vergleichbar strenge Reduktionsauflagen vorsehen.

Artikel 15

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für Klimaänderung, [...] der durch [Artikel 37] der [Verordnung (EU) [...]] des Europäischen Parlaments und des Rates²² eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates²³.
- (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.

²² Verordnung (EU) [...] des Europäischen Parlaments und des Rates über das Governance-System der Energieunion (ABl. L ... vom ..., S. ...).

²³ 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).

Artikel 16

Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 7 Absatz 7a [...], Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, Artikel 13 Absatz 2 sowie Artikel 14 Absatz 3a [...] wird der Kommission [...] für einen Zeitraum von sechs Jahren ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von sechs 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.
- (2) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 7 Absatz 7a [...], Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, Artikel 13 Absatz 2 sowie Artikel 14 Absatz 3a [...] 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.

- (3) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (4) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 7 Absatz 7a [...], Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, Artikel 13 Absatz 2 sowie Artikel 14 Absatz 3a [...] 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.

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 CO₂-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 CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerten übereinstimmen.
- (2) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte gemäß Artikel 15 Absatz 2, um die Verfahren zur Prüfung von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen auf ihre Übereinstimmung im Betrieb mit den bescheinigten CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerten festzulegen."

Artikel 18

Aufhebung

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.

Artikel 19

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 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

ANHANG I

**TEIL A. ZIELVORGABEN FÜR SPEZIFISCHE EMISSIONEN FÜR
PERSONENKRAFTWAGEN**

1. Für das Kalenderjahr 2020 werden die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

$$\text{Spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 95 + a (M - M_0)$$

Dabei ist:

M	=	Masse in fahrbereitem Zustand des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)
M ₀	=	1 379,88
a	=	0,0333

2. Die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für einen Hersteller im Jahr 2020 wird berechnet als Durchschnitt der spezifischen CO₂-Emissionen jedes neuen, in jenem Kalenderjahr zugelassenen Personenkraftwagens, dessen Hersteller er ist.

3. Die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen eines Herstellers im Jahr 2021 wird wie folgt berechnet:

$$\text{WLTP-basierte Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$
$$\text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

Dabei ist:

$WLTP_{CO_2}$	der Mittelwert der gemäß Anhang XXI der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission ²⁴ bestimmten und gemäß Artikel 4 Absatz 3 zweiter Gedankenstrich der vorliegenden Verordnung berechneten spezifischen CO ₂ -Emissionen im Jahr 2020, ohne CO ₂ -Einsparungen infolge der Anwendung der Artikel 5 und 11 der vorliegenden Verordnung;
$NEFZ_{CO_2}$	der Mittelwert der gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153 der Kommission ²⁵ bestimmten und gemäß Artikel 4 Absatz 3 zweiter Gedankenstrich der vorliegenden Verordnung berechneten spezifischen CO ₂ -Emissionen im Jahr 2020, ohne CO ₂ -Einsparungen infolge der Anwendung der Artikel 5 und 11 der vorliegenden Verordnung;
$NEFZ_{2020Ziel}$	die Zielvorgabe 2020 für die spezifischen Emissionen, berechnet gemäß den Nummern 1 und 2 dieses Anhangs.

4. Für die Kalenderjahre 2021 bis 2024 wird die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen eines Herstellers wie folgt berechnet:

$$\text{Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen} = WLTP_{\text{Referenzziel}} + a [(M_{\emptyset} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

²⁴ 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).

²⁵ 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).

Dabei ist:

$WLTP_{reference\ target}$	die gemäß Nummer 3 für das Jahr 2021 berechnete WLTP-Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen;
a	0,0333;
$M\emptyset$	der Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand (M) der im Zieljahr neu zugelassenen Fahrzeuge in Kilogramm (kg);
M_0	1 379,88 im Jahr 2021, und wie in Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe a für die Jahre 2022, 2023 und 2024 festgelegt;
$M_{\emptyset 2020}$	der Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand (M) der im Jahr 2020 neu zugelassenen Fahrzeuge in Kilogramm (kg);
$M_{0,2020}$	1 379,88

5. Für einen Hersteller, dem bezüglich einer NEFZ-basierten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für das Jahr 2021 eine Ausnahme gewährt wurde, wird die WLTP-basierte Zielvorgabe für die Ausnahme wie folgt berechnet:

$$\text{Abweichungsziel}_{2021} = WLTP_{CO_2} \left(\frac{NEDC_{2021target}}{NEDC_{CO_2}} \right) WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right)$$

Dabei ist:

$WLTP_{CO_2}$	siehe Definition gemäß Nummer 3;
$NEFZ_{CO_2}$	siehe Definition gemäß Nummer 3;
$NEFZ_{2021Ziel}$	die von der Kommission gemäß Artikel 10 der vorliegenden Verordnung gewährte Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für das Jahr 2021.

6. Ab dem 1. Januar 2025 werden die EU-weiten Flottenziele und die Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers wie folgt berechnet:

6.0. EU-weites Flottenziel₂₀₂₁

Das EU-weite Flottenziel₂₀₂₁ ist der nach der Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen gewichtete Durchschnitt der Referenzwerte₂₀₂₁, die für jeden einzelnen Hersteller ermittelt werden, für den gemäß Nummer 4 eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gilt.

Der Referenzwert₂₀₂₁ wird für die einzelnen Hersteller wie folgt berechnet:

Referenzwert₂₀₂₁ = WLTP_{CO₂,gemessen} ·

$$\left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_0, 2020)]$$

Dabei ist:

WLTP_{CO₂,gemessen} der für jeden Hersteller ermittelte Durchschnitt der gemessenen CO₂-Emissionen (kombiniert) jedes 2020 neu zugelassenen Personenkraftwagens, die gemäß Artikel 7(a)(1)(b) der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153 ermittelt und gemeldet werden;

NEFZ_{2020Ziel} und NEFZ_{CO₂} siehe Definition gemäß Nummer 3;

M_{∅2021} der Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand der im Jahr 2021 neu zugelassenen Personenkraftwagen des Herstellers in Kilogramm (kg);

M₀ 1379,88²⁶;

a, M_{∅2020}, M_{0,2020} siehe Definition gemäß Nummer 4.

6.1. EU-weite Flottenziele für 2025 und für 2030

6.1.1. EU-weites Flottenziel für 2025 bis 2029

EU-weites Flottenziel₂₀₂₅ = EU-weites Flottenziel₂₀₂₁ · (1 - Reduktionsfaktor₂₀₂₅)

Dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₂₁ [...] siehe Definition gemäß Nummer 6.0.;

Reduktionsfaktor₂₀₂₅ die Verringerung gemäß Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a.

²⁶ Vgl. auch Nummer 4.

6.1.2. EU-weites Flottenziel ab 2030

EU-weites Flottenziel₂₀₃₀ = EU-weites Flottenziel₂₀₂₁ · (1 - Reduktionsfaktor₂₀₃₀)

Dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₂₁ [...] siehe Definition gemäß Nummer 6.0.;

Reduktionsfaktor₂₀₃₀ die Verringerung gemäß Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe a.

6.2. Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen ab 2025

6.2.1. 2025 bis 2029

Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen = EU-weites Flottenziel₂₀₂₅₊ a₂₀₂₅ (TM-TM₀)

Dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₂₅ im Einklang mit Nummer 6.1.1 bestimmt;

a₂₀₂₅ ist $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

Dabei ist:

a₂₀₂₁ die Neigung der am besten passenden Geraden, die durch Anwendung der linearen Methode der kleinsten Quadrate auf die Prüfmasse (explanatorische Variable) und die spezifischen CO₂-Emissionen (abhängige Variable) jedes neu zugelassenen Fahrzeugs der EU-Flotte 2021 festgelegt wird;

durchschnittliche Emissionen₂₀₂₁ die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen aller im Jahr 2021 neu zugelassenen Fahrzeuge jener Hersteller, für die eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gemäß Nummer 4 berechnet wird;

TM die durchschnittliche Prüfmasse (in kg) aller neu zugelassenen Fahrzeuge des Herstellers in dem betreffenden Kalenderjahr;

TM₀ der gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d bestimmte Wert.

6.2.2. Ab 2030

Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen = EU-weites Flottenziel₂₀₃₀+ a₂₀₃₀ (TM-TM₀)

Dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₃₀ im Einklang mit Nummer 6.1.2 bestimmt;

a₂₀₃₀ ist
$$\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$$

Dabei ist:

a₂₀₂₁ die Neigung der am besten passenden Geraden, die durch Anwendung der linearen Methode der kleinsten Quadrate auf die Prüfmasse (explanatorische Variable) und die spezifischen CO₂-Emissionen (abhängige Variable) jedes neu zugelassenen Fahrzeugs der EU-Flotte 2021 festgelegt wird;

durchschnittliche Emissionen₂₀₂₁ die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen aller im Jahr 2021 neu zugelassenen Fahrzeuge jener Hersteller, für die eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gemäß Nummer 4 berechnet wird;

TM die durchschnittliche Prüfmasse (in kg) aller neu zugelassenen Fahrzeuge des Herstellers in dem betreffenden Kalenderjahr;

TM₀ der gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d bestimmte Wert.

6.3. Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen ab 2025

Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen = Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen ZLEV-Faktor

Dabei ist:

Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen die Referenzzielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen, die für den Zeitraum 2025 bis 2029 gemäß Nummer 6.2.1 und für den Zeitraum ab 2030 gemäß Nummer 6.2.2 bestimmt wird;

ZLEV-Faktor (1+y-x), sofern diese Summe größer als 1,05 oder kleiner als 1,0 ist; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor jeweils auf 1,05 bzw. 1,0 festgesetzt.

Dabei ist:

y der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Flotte neu zugelassener Personenkraftwagen des Herstellers, der berechnet wird als die Gesamtzahl emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, bei der jedes im Einklang mit der unten stehenden Formel als $ZLEV_{\text{spezifisch}}$ gezählt wird, geteilt durch die Gesamtzahl der in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen Personenkraftwagen;

$$ZLEV_{\text{spezifisch}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions} \cdot 0,5}{50} \right)$$

x 15 % in den Jahren 2025 bis 2029 und [...] [35] % ab 2030.

TEIL B. ZIELVORGABEN FÜR DIE SPEZIFISCHEN CO₂-EMISSIONEN FÜR LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

1. Für das Jahr 2020 werden die spezifischen CO₂-Emissionen für jedes leichte Nutzfahrzeug nach folgender Formel bestimmt:

$$\text{Spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 147 + a (M - M_0)$$

Dabei ist

M	=	Masse in fahrbereitem Zustand des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)
M ₀	=	1 766,4
a	=	0,096

2. Die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für einen Hersteller im Jahr 2020 wird berechnet als Durchschnitt der spezifischen CO₂-Emissionen jedes neuen, in jenem Kalenderjahr zugelassenen leichten Nutzfahrzeugs, dessen Hersteller er ist.

3. Die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen eines Herstellers im Jahr 2021 wird wie folgt berechnet:

$$\text{WLTP-basierte Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) \text{ Dabei ist}$$

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ der Mittelwert der gemäß Anhang XXI der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission bestimmten spezifischen CO₂-Emissionen im Jahr 2020, ohne CO₂-Einsparungen infolge der Anwendung des Artikels 11 der vorliegenden Verordnung;

$\text{NEFZ}_{\text{CO}_2}$ der Mittelwert der gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1152 der Kommission bestimmten spezifischen CO₂-Emissionen im Jahr 2020, ohne CO₂-Einsparungen infolge der Anwendung des Artikels 11 der vorliegenden Verordnung;

$\text{NEFZ}_{2020\text{Ziel}}$ die Zielvorgabe 2020 für die spezifischen Emissionen, berechnet gemäß den Nummern 1 und 2 dieses Anhangs.

4. Für die Kalenderjahre 2021 bis 2024 wird die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen eines Herstellers wie folgt berechnet:

$$\text{Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen} = \text{WLTP}_{\text{Referenzziel}} + a [(M_{\emptyset} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

Dabei ist

<i>WLTP_{reference target}</i>	die gemäß Nummer 3 für das Jahr 2021 berechnete WLTP-Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen;
a	0,096;
M_{\emptyset}	der Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand (M) der im Zieljahr neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge in Kilogramm (kg);
M_0	1 766,4 im Jahr 2020 und im Zeitraum 2021, 2022 und 2023 der gemäß Artikel 13 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 angenommene Wert sowie im Jahr 2024 der gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe b der vorliegenden Verordnung angenommene Wert;
$M_{\emptyset 2020}$	der Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand (M) der im Jahr 2020 neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge in Kilogramm (kg);
$M_{0,2020}$	1 766,4.

5. Für einen Hersteller, dem bezüglich einer NEFZ-basierten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für das Jahr 2021 eine Ausnahme gewährt wurde, wird die WLTP-basierte Zielvorgabe für die Ausnahme wie folgt berechnet:

$$\text{Abweichungsziel}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

Dabei ist:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$	siehe Definition gemäß Nummer 3;
$\text{NEFZ}_{\text{CO}_2}$	siehe Definition gemäß Nummer 3;
$\text{NEFZ}_{2021\text{Ziel}}$	die von der Kommission gemäß Artikel 10 der vorliegenden Verordnung gewährte Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für das Jahr 2021.

6. Ab dem 1. Januar 2025 werden die EU-weiten Flottenziele und die Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers wie folgt berechnet:

6.0. EU-weites Flottenziel₂₀₂₁

Das EU-weite Flottenziel₂₀₂₁ ist der nach der Anzahl der neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge gewichtete Durchschnitt der Referenzwerte₂₀₂₁, die für jeden einzelnen Hersteller ermittelt werden, für den gemäß Nummer 4 eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gilt.

Der Referenzwert₂₀₂₁ wird für die einzelnen Hersteller wie folgt berechnet:

Referenzwert₂₀₂₁ = WLTP_{CO₂,gemessen} ·

$$\left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_0, 2020)]$$

Dabei ist:

WLTP_{CO₂,gemessen} der für jeden Hersteller ermittelte Durchschnitt der gemessenen CO₂-Emissionen (kombiniert) jedes 2020 neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeugs, die gemäß Artikel 7(a)(1)(b) der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1152 ermittelt und gemeldet werden;

NEFZ_{2020Ziel} und NEFZ_{CO₂} siehe Definition gemäß Nummer 3;

M_{∅2021} der Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand der im Jahr 2021 neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge des Herstellers in Kilogramm (kg);

M₀ der M₀-Wert gemäß Nummer 4 für das Jahr 2021;

a, M_{∅2020}, M_{0,2020} siehe Definition gemäß Nummer 4.

6.1. EU-weite Flottenziele für 2025 und für 2030

6.1.1. EU-weites Flottenziel für 2025 bis 2029

$$\text{EU-weites Flottenziel}_{2025} = \text{EU-weites Flottenziel}_{2021} \cdot (1 - \text{Reduktionsfaktor}_{2025})$$

Dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₂₁ [...] siehe Definition gemäß Nummer 6.0.;

Reduktionsfaktor₂₀₂₅ die Verringerung gemäß Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe b.

6.1.2. EU-weites Flottenziel ab 2030

$$\text{EU-weites Flottenziel}_{2030} = \text{EU-weites Flottenziel}_{2021} \cdot (1 - \text{Reduktionsfaktor}_{2030})$$

Dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₂₁ [...] siehe Definition gemäß Nummer 6.0.;

Reduktionsfaktor₂₀₃₀ die Verringerung gemäß Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe b.

6.2. Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen ab 2025

6.2.1. 2025 bis 2029

Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen = EU-weites Flottenziel₂₀₂₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

Dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₂₅ im Einklang mit Nummer 6.1.1 bestimmt;

α a_{2025} , wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neu zugelassenen Fahrzeuge eines Herstellers höchstens dem gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d ermittelten Wert TM_0 entspricht, und a_{2021} , wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neu zugelassenen Fahrzeuge eines Herstellers über dem gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d ermittelten Wert TM_0 liegt.

Dabei ist:

$a_{2025} = \frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$ a_{2021}

die Neigung der am besten passenden Geraden, die durch Anwendung der linearen Methode der kleinsten Quadrate auf die Prüfmasse (explanatorische Variable) und die spezifischen CO₂-Emissionen (abhängige Variable) jedes neu zugelassenen Fahrzeugs der EU-Flotte 2021 festgelegt wird;

durchschnittliche Emissionen₂₀₂₁ die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen aller im Jahr 2021 neu zugelassenen Fahrzeuge jener Hersteller, für die eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gemäß Nummer 4 berechnet wird;

TM die durchschnittliche Prüfmasse (in kg) aller neu zugelassenen Fahrzeuge des Herstellers in dem betreffenden Kalenderjahr;

TM₀ der gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d bestimmte Wert.

6.2.2. Ab 2030

Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen = EU-weites Flottenziel₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

Dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₃₀

im Einklang mit Nummer 6.1.2 bestimmt;

α

a_{2030} , wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neu zugelassenen Fahrzeuge eines Herstellers höchstens dem gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d ermittelten Wert TM_0 entspricht, und a_{2021} , wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neu zugelassenen Fahrzeuge eines Herstellers über dem gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d ermittelten Wert TM_0 liegt.

Dabei ist:

a_{2030}

$$\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}} \cdot a_{2021}$$

die Neigung der am besten passenden Geraden, die durch Anwendung der linearen Methode der kleinsten Quadrate auf die Prüfmasse (explanatorische Variable) und die spezifischen CO₂-Emissionen (abhängige Variable) jedes neu zugelassenen Fahrzeugs der EU-Flotte 2021 festgelegt wird;

durchschnittliche Emissionen₂₀₂₁ die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen aller im Jahr 2021 neu zugelassenen Fahrzeuge jener Hersteller, für die eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gemäß Nummer 4 berechnet wird;

TM

die durchschnittliche Prüfmasse (in kg) aller neu zugelassenen Fahrzeuge des Herstellers in dem betreffenden Kalenderjahr;

TM₀

der gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d bestimmte Wert.

6.3. Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen ab 2025

6.3.1. 2025 bis 2029

Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen = (Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen – (\emptyset_{Ziele} – EU-weites Flottenziel₂₀₂₅)) · ZLEV-Faktor

Dabei ist:

Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen, die für den Hersteller gemäß Nummer 6.2.1 bestimmt wurde;

\emptyset_{Ziele} der (nach der Anzahl der neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge jedes Herstellers gewichtete) Durchschnitt aller Referenzzielvorgaben für die spezifischen Emissionen, die gemäß Nummer 6.2.1 bestimmt wurden;

ZLEV-Faktor $(1+y-x)$, sofern diese Summe größer als 1,05 oder kleiner als 1,0 ist; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor jeweils auf 1,05 bzw. 1,0 festgesetzt.

Dabei ist:

y der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Flotte neu zugelassener leichter Nutzfahrzeuge des Herstellers, der berechnet wird als die Gesamtzahl emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, bei der jedes im Einklang mit der unten stehenden Formel als $ZLEV_{\text{spezifisch}}$ gezählt wird, geteilt durch die Gesamtzahl der in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge;

$$ZLEV_{\text{spezifisch}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

x 15 %.

6.3.2. Ab 2030

Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen = (Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen – (\emptyset_{Ziele} – EU-weites Flottenziel₂₀₃₀)) · ZLEV-Faktor

Dabei ist:

Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen, die für den Hersteller gemäß Nummer 6.2.2 bestimmt wurde;

\emptyset_{Ziele} der (nach der Anzahl der neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge jedes Herstellers gewichtete) Durchschnitt aller Referenzzielvorgaben für die spezifischen Emissionen, die gemäß Nummer 6.2.2 bestimmt wurden;

ZLEV-Faktor $(1+y-x)$, sofern diese Summe größer als 1,05 oder kleiner als 1,0 ist; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor jeweils auf 1,05 bzw. 1,0 festgesetzt.

Dabei ist:

y der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Flotte neu zugelassener leichter Nutzfahrzeuge des Herstellers, der berechnet wird als die Gesamtzahl emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, bei der jedes im Einklang mit der unten stehenden Formel als $ZLEV_{\text{spezifisch}}$ gezählt wird, geteilt durch die Gesamtzahl der in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge;

$$ZLEV_{\text{spezifisch}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

x 30 %.

ANHANG II

ÜBERWACHUNG UND MELDUNG DER EMISSIONEN NEUER PERSONENKRAFTWAGEN

TEIL A — Erfassung von Angaben über neue Personenkraftwagen und Ermittlung von Daten für die CO₂-Überwachung

1. Die Mitgliedstaaten erfassen für jedes Kalenderjahr die folgenden ausführlichen Daten zu jedem in ihrem Hoheitsgebiet neu in der Klasse M1 zugelassenen Personenkraftwagen:
 - a) Hersteller;
 - b) Typgenehmigungsnummer mit Erweiterung;
 - c) Typ, Variante und Version (soweit zutreffend);
 - d) Fabrikmarke und Handelsname;
 - e) Klasse des typgenehmigten Fahrzeugs;
 - f) Gesamtzahl der Neuzulassungen;
 - g) Masse in fahrbereitem Zustand;
 - h) spezifische CO₂-Emissionen (NEFZ und WLTP);
 - i) Fahrzeugstandfläche: Radstand, Spurweite der Lenkachse und Spurweite der anderen Achse;
 - j) Kraftstofftyp und Kraftstoffmodus;
 - k) Motorleistung;
 - l) Stromverbrauch;
 - m) Code für die innovative Technologie oder die Gruppe innovativer Technologien und die CO₂-Emissionsminderung aufgrund dieser Technologie (NEFZ und WLTP);
 - n) Nennleistung;
 - o) Fahrzeug-Identifizierungsnummer;
 - p) WLTP-Prüfmasse;
 - q) Abweichungs- und Prüffaktoren gemäß Anhang I Nummer 3.2.8 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153;
 - r) Klasse des zugelassenen Fahrzeugs;

- s) Identifizierungsnummer der Fahrzeugfamilie;
- t) gegebenenfalls elektrische Reichweite.

Die Mitgliedstaaten halten der Kommission gemäß Artikel 7 alle unter dieser Nummer genannten Parameter in dem Format gemäß Teil B Abschnitt 2 zur Verfügung.

2. Die ausführlichen Daten gemäß Nummer 1 werden aus der Übereinstimmungsbescheinigung des betreffenden Personenkraftwagens entnommen. Bei Fahrzeugen mit Zweistoffbetrieb (Benzin/Gas), in deren Übereinstimmungsbescheinigungen spezifische CO₂-Emissionen für beide Kraftstofftypen angegeben sind, verwenden die Mitgliedstaaten nur den für Gas gemessenen Wert.

3. Die Mitgliedstaaten stellen für jedes Kalenderjahr Folgendes fest:

- a) die Gesamtzahl der zugelassenen neuen Personenkraftwagen mit EG-Typgenehmigung;
- b) die Gesamtzahl der zugelassenen neuen Personenkraftwagen mit Einzelgenehmigung;
- c) die Gesamtzahl der zugelassenen neuen Personenkraftwagen mit einer nationalen Kleinserien-Typgenehmigung;

TEIL B — Format für die Datenübermittlung

Die Mitgliedstaaten übermitteln für jedes Jahr die Daten gemäß Teil A Nummern 1 und 3 in folgenden Formaten:

Abschnitt 1 – Aggregierte Überwachungsdaten

Mitgliedstaat ²⁷	
Jahr	
Gesamtzahl neu zugelassener Personenkraftwagen mit EG-Typgenehmigung	
Gesamtzahl neu zugelassener Personenkraftwagen mit Einzelgenehmigung	
Gesamtzahl neu zugelassener Personenkraftwagen mit einer nationalen Kleinserien-Typgenehmigung	

²⁷ ISO 3166 alpha-2-Codes mit Ausnahme Griechenlands (Code "EL") und des Vereinigten Königreichs (Code "UK").

Abschnitt 2 – Ausführliche Überwachungsdaten – für jeweils ein Fahrzeug

Querverweis zu Teil A Nummer 1	Ausführliche Daten, je zugelassenes Fahrzeug
a)	Name des Herstellers – EU-Standardbezeichnung
	Name des Herstellers – OEM-Angabe
	Name des Herstellers – Bezeichnung im nationalen Register des Mitgliedstaats ¹
b)	Typgenehmigungsnummer mit Erweiterung
c)	Typ
	Variante
	Version
d)	Fabrikmarke und Handelsname
e)	Klasse des typgenehmigten Fahrzeugs
f)	Gesamtzahl der Neuzulassungen
g)	Masse in fahrbereitem Zustand
h)	Spezifische CO ₂ -Emissionen (kombiniert) NEFZ-Wert bis zum 31. Dezember 2020 außer für Fahrzeuge, die in den Anwendungsbereich des Artikels 5 fallen, für die der NEFZ-Wert bis zum 31. Dezember 2022 im Einklang mit Artikel 5 der Verordnung (EU) 2017/1153 zu bestimmen ist
	Spezifische CO ₂ -Emissionen (kombiniert) WLTP-Wert
i)	Radstand
	Spurweite – Lenkachse (Achse 1)
	Spurweite – andere Achse (Achse 2)

j)	Kraftstofftyp
	Kraftstoffmodus
k)	Hubraum (cm ³)
l)	Stromverbrauch (Wh/km)
m)	Code für die ökoinnovative(n) Technologie(n)
	NEFZ-basierte ökoinnovationsbedingte Einsparungen von CO ₂ -Emissionen insgesamt bis einschließlich 2020
	WLTP-basierte ökoinnovationsbedingte Einsparungen von CO ₂ -Emissionen insgesamt
n)	Nennleistung
o)	Fahrzeug-Identifizierungsnummer
p)	WLTP-Prüfmasse
q)	Abweichungsfaktor De (soweit vorhanden)
	Prüffaktor (soweit vorhanden)
r)	Klasse des zugelassenen Fahrzeugs
s)	Identifizierungsnummer der Fahrzeugfamilie
t)	gegebenenfalls elektrische Reichweite

Anmerkungen:

- ¹ Bei nationalen Kleinserien-Typgenehmigungen (NSS) oder Einzelgenehmigungen (IVA) ist in der Spalte "Name des Herstellers – Bezeichnung im nationalen Register des Mitgliedstaats" der Name des Herstellers anzugeben; in der Spalte "Name des Herstellers – EU-Standardbezeichnung" ist je nach Fall "AA-NSS" bzw. "AA-IVA" einzutragen

ANHANG III

ÜBERWACHUNG UND MELDUNG DER EMISSIONEN LEICHTER NUTZFAHRZEUGE

A. Erfassung von Angaben über leichte Nutzfahrzeuge und Bestimmung von Daten für die CO₂-Überwachung

1. Detaillierte Angaben

1.1. Als N₁ zugelassene vollständige Fahrzeuge

Für als N₁ zugelassene vollständige Fahrzeuge mit EG-Typgenehmigung erfassen die Mitgliedstaaten für jedes Kalenderjahr und jedes neue leichte Nutzfahrzeug bei Erstzulassung in seinem Hoheitsgebiet die folgenden ausführlichen Angaben:

- a) Hersteller;
- b) Typgenehmigungsnummer mit Erweiterung;
- c) Typ, Variante und Version;
- d) Fabrikmarke;
- e) Klasse des typgenehmigten Fahrzeugs;
- f) Klasse des zugelassenen Fahrzeugs;
- g) spezifische CO₂-Emissionen (NEFZ und WLTP);
- h) Masse in fahrbereitem Zustand;
- i) technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand;
- j) Fahrzeugstandfläche: Radstand, Spurweite der Lenkachse und Spurweite der anderen Achse;
- k) Kraftstofftyp und Kraftstoffmodus;
- l) Hubraum;
- m) Stromverbrauch;
- n) Code für die innovative Technologie oder die Gruppe innovativer Technologien und die CO₂-Emissionsminderung aufgrund dieser Technologie (NEFZ und WLTP);

- o) Fahrzeug-Identifizierungsnummer;
- p) WLTP-Prüfmasse;
- q) Abweichungs- und Prüffaktoren gemäß Anhang I Nummer 3.2.8 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1152;
- r) Identifizierungsnummer der Fahrzeugfamilie, die im Einklang mit Anhang XXI Nummer 5.0 der Verordnung (EU) 2017/1151 bestimmt wurde;
- s) gegebenenfalls elektrische Reichweite.

Die Mitgliedstaaten halten der Kommission gemäß Artikel 7 alle unter dieser Nummer genannten Parameter in dem Format gemäß Teil C Abschnitt 2 dieses Anhangs zur Verfügung.

1.2. Als N₁ zugelassene und in einem Mehrstufenverfahren typgenehmigte Fahrzeuge

Für als N₁ zugelassene und in einem Mehrstufenverfahren typgenehmigte Fahrzeuge erfassen die Mitgliedstaaten für jedes Kalenderjahr die folgenden ausführlichen Angaben:

- a) für das (unvollständige) Basisfahrzeug: die Daten gemäß Nummer 1.1 Buchstaben a, b, c, d, e, g, h, i, n und o oder, anstelle der Daten gemäß den Buchstaben h und i, die Standardmasse, mitgeteilt als Teil der Typgenehmigungsangaben gemäß Anhang I Nummer 2.17.2 der Richtlinie 2007/46/EG;
- b) für das (vollständige) Basisfahrzeug: die Daten gemäß Nummer 1.1 Buchstaben a, b, c, d, e, g, h, i, n und o;
- c) für das vervollständigte Fahrzeug: die Daten gemäß Nummer 1.1 Buchstaben a, f, g, h, j, k, l, m und o.

Können die unter den Buchstaben a und b dieser Nummer vorgesehenen Daten für das Basisfahrzeug nicht mitgeteilt werden, so übermittelt der Mitgliedstaat stattdessen Daten für das vervollständigte Fahrzeug.

Für die Übermittlung der Daten für vervollständigte N₁-Fahrzeuge ist das Formblatt in Teil C Abschnitt 2 zu verwenden.

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

- 2. Die Angaben gemäß Nummer 1 sind der Übereinstimmungsbescheinigung zu entnehmen. Bei Fahrzeugen mit Zweistoffbetrieb (Benzin/Gas), in deren Übereinstimmungsbescheinigungen spezifische CO₂-Emissionen für beide Kraftstofftypen angegeben sind, verwenden die Mitgliedstaaten nur den für Gas gemessenen Wert.

3. Die Mitgliedstaaten stellen für jedes Kalenderjahr Folgendes fest:
- a) die Gesamtzahl der neu zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge mit EG-Typgenehmigung;
 - b) die Gesamtzahl der neu zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge mit Typgenehmigung im Mehrstufenverfahren, soweit bekannt;
 - c) die Gesamtzahl der neu zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge mit Einzelgenehmigung;
 - d) die Gesamtzahl der neu zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge mit nationaler Kleinserien-Typgenehmigung.

B. Verfahren zur Bestimmung der Daten für die CO₂-Überwachung neuer leichter Nutzfahrzeuge

Die für die Überwachung erforderlichen Daten, die die Mitgliedstaaten gemäß Teil A Nummern 1 und 3 dieses Anhangs ermitteln müssen, werden nach den im vorliegenden Teil beschriebenen Verfahren ermittelt.

1. Anzahl zugelassener neuer leichter Nutzfahrzeuge

Die Mitgliedstaaten ermitteln die Anzahl der in ihrem Hoheitsgebiet in dem betreffenden Überwachungsjahr zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugen mit EG-Typgenehmigung, mit Einzelgenehmigung und mit nationaler Kleinserien-Typgenehmigung sowie gegebenenfalls die Anzahl der Fahrzeuge mit Typgenehmigung im Mehrstufenverfahren.

2. Vervollständigte Fahrzeuge

Bei Mehrstufenfahrzeugen werden die spezifischen CO₂-Emissionen vervollständigter Fahrzeuge dem Hersteller des Basisfahrzeugs zugeteilt.

Um sicherzustellen, dass die Werte für die CO₂-Emissionen, die Kraftstoffeffizienz und die Masse der vervollständigten Fahrzeuge repräsentativ sind, legt die Kommission ein spezielles Überwachungsverfahren fest und schlägt gegebenenfalls die notwendigen Änderungen der einschlägigen Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung vor; dabei vermeidet die Kommission eine übermäßige Belastung des Herstellers des Basisfahrzeugs.

Ungeachtet, dass zur Berechnung der Zielvorgabe für 2020 gemäß Anhang I Teil B Nummer 2 für Teil C dieses Anhangs die Standardmasse zugrunde gelegt wird, kann, wenn dieser Massewert nicht ermittelt werden kann, für die vorläufige Berechnung der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gemäß Artikel 7 Absatz 4 die Masse des vervollständigten Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand herangezogen werden.

Handelt es sich beim Basisfahrzeug um ein vollständiges Fahrzeug, so wird für die Berechnung der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen die Masse dieses Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand herangezogen. Kann dieser Massewert jedoch nicht ermittelt werden, so kann für die vorläufige Berechnung der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen die Masse des vervollständigten Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand herangezogen werden.

C. Formate für die Übermittlung der Angaben

Die Mitgliedstaaten übermitteln für jedes Jahr die Daten gemäß Teil A Nummern 1 und 3 in folgenden Formaten:

<i>Abschnitt 1 – Aggregierte Überwachungsdaten</i>	
Mitgliedstaat ²⁸	
Jahr	
Gesamtzahl der Neuzulassungen neuer leichter Nutzfahrzeuge mit EG-Typgenehmigung	
Gesamtzahl der Neuzulassungen neuer leichter Nutzfahrzeuge mit Einzelgenehmigung	
Gesamtzahl der Neuzulassungen neuer leichter Nutzfahrzeuge mit nationaler Kleinserien-Typgenehmigung	
Gesamtzahl der Neuzulassungen neuer leichter Nutzfahrzeuge mit Typgenehmigung im Mehrstufenverfahren (soweit vorhanden)	

²⁸ ISO 3166 alpha-2-Codes mit Ausnahme Griechenlands (Code "EL") und des Vereinigten Königreichs (Code "UK").

<i>Abschnitt 2 – Detaillierte Überwachungsdaten – für jeweils ein Fahrzeug</i>	
Querverweis zu Teil A Nummer 1.1	Detaillierte Angaben je zugelassenes Fahrzeug ⁽¹⁾
a)	Name des Herstellers – EU-Standardbezeichnung ⁽²⁾
	Name des Herstellers – OEM-Angabe VOLLSTÄNDIGES FAHRZEUG/BASISFAHRZEUG ⁽³⁾
	Name des Herstellers – OEM-Angabe VERVOLLSTÄNDIGTES FAHRZEUG ⁽³⁾
	Name des Herstellers – Bezeichnung im nationalen Register des Mitgliedstaats ⁽²⁾
b)	Typgenehmigungsnummer mit Erweiterung
c)	Typ
	Variante
	Version
d)	Fabrikmarke
e)	Klasse des typgenehmigten Fahrzeugs
f)	Klasse des zugelassenen Fahrzeugs
g)	Spezifische CO ₂ -Emissionen (kombiniert) NEFZ-Wert bis 31. Dezember 2020
	Spezifische CO ₂ -Emissionen (kombiniert) WLTP-Wert
h)	Masse in fahrbereitem Zustand BASISFAHRZEUG
	Masse in fahrbereitem Zustand VERVOLLSTÄNDIGTES FAHRZEUG/VOLLSTÄNDIGES FAHRZEUG
i) ⁽⁴⁾	technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand

j)	Radstand
	Spurweite – Lenkachse (Achse 1)
	Spurweite – andere Achse (Achse 2)
k)	Kraftstofftyp
	Kraftstoffmodus
l)	Hubraum (cm ³)
m)	Stromverbrauch (Wh/km)
n)	Code für die ökoinnovative(n) Technologie(n)
	NEFZ-basierte ökoinnovationsbedingte Einsparungen von CO ₂ -Emissionen insgesamt bis zum 31. Dezember 2020
	WLTP-basierte ökoinnovationsbedingte Einsparungen von CO ₂ -Emissionen insgesamt
o)	Fahrzeug-Identifizierungsnummer
p)	WLTP-Prüfmasse
q)	Abweichungsfaktor De (soweit vorhanden)
	Prüffaktor (soweit vorhanden)
r)	Identifizierungsnummer der Fahrzeugfamilie
s)	gegebenenfalls elektrische Reichweite
Anhang I Nummer 2.17.2 der Richtlinie 2007/46/EG ²⁹	Standardmasse (soweit zutreffend im Fall von Mehrstufenfahrzeugen)

²⁹ Bei Mehrstufenfahrzeugen können die Angaben zur Masse in fahrbereitem Zustand und zur technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand des Basisfahrzeugs durch die unter den Beschreibungsmerkmalen gemäß Anhang I Nummer 2.17.2 der Richtlinie 2007/46/EG angegebene Standardmasse ersetzt werden.

Anmerkungen:

- (1) Können im Falle von Mehrstufenfahrzeugen keine Daten für das Basisfahrzeug angegeben werden, so gibt der Mitgliedstaat zumindest die für das Formblatt vorgegebenen Daten für das vervollständigte Fahrzeug an.
- (2) Bei nationalen Kleinserien-Typgenehmigungen (NSS) oder Einzelgenehmigungen (IVA) ist in der Spalte "Name des Herstellers – Bezeichnung im nationalen Register" der Name des Herstellers anzugeben; in der Spalte "Name des Herstellers – EU-Standardbezeichnung" ist je nach Fall "AA-NSS" bzw. "AA-IVA" einzutragen.
- (3) Bei Mehrstufenfahrzeugen ist der Hersteller des (unvollständigen/vollständigen) Basisfahrzeugs anzugeben. Ist der Hersteller des Basisfahrzeugs nicht bekannt, muss nur der Hersteller des vervollständigten Fahrzeugs angegeben werden.
- (4) Bei Mehrstufenfahrzeugen ist die technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand des Basisfahrzeugs anzugeben.
- (5) Bei Mehrstufenfahrzeugen können die Angaben zur Masse in fahrbereitem Zustand und zur technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand des Basisfahrzeugs durch die unter den Beschreibungsmerkmalen gemäß Anhang I Nummer 2.17.2 der Richtlinie 2007/46/EG angegebene Standardmasse ersetzt werden.

ANHANG IV

Aufgehobene Verordnungen mit Verzeichnis ihrer sukzessiven Änderungen

Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates	(ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1)
Verordnung (EU) Nr. 397/2013 der Kommission	(ABl. L 120 vom 1.5.2013, S. 4)
Verordnung (EU) Nr. 333/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates	(ABl. L 103 vom 5.4.2014, S. 15)
Delegierte Verordnung (EU) 2015/6 der Kommission	(ABl. L 3 vom 7.1.2015, S. 1)
Delegierte Verordnung (EU) 2017/1502 der Kommission	(ABl. L 221 vom 26.8.2017, S. 4)
Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates	(ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1)
Delegierte Verordnung (EU) Nr. 205/2012 der Kommission	(ABl. L 72 vom 10.3.2012, S. 2)
Verordnung (EU) Nr. 253/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates	(ABl. L 84 vom 20.3.2014, S. 38)
Delegierte Verordnung (EU) Nr. 404/2014 der Kommission	(ABl. L 121 vom 24.4.2014, S. 1)
Delegierte Verordnung (EU) 2017/748 der Kommission	(ABl. L 113 vom 29.4.2017, S. 9)
Delegierte Verordnung (EU) 2017/1499 der Kommission	(ABl. L 219 vom 25.8.2017, S. 1)

ANHANG V

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Verordnung (EG) Nr. 443/2009	Verordnung (EU) Nr. 510/2011	Diese Verordnung
Artikel 1 Unterabsatz 1	Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1
Artikel 1 Unterabsatz 2	Artikel 1 Absatz 2	Artikel 1 Absatz 2
Artikel 1 Unterabsatz 3	–	Artikel 1 Absatz 3
–	–	Artikel 1 Absatz 4
Artikel 2 Absatz 1	Artikel 2 Absatz 1	Artikel 2 Absatz 1
Artikel 2 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 2
Artikel 2 Absatz 3	Artikel 2 Absatz 3	Artikel 2 Absatz 3
Artikel 2 Absatz 4	Artikel 2 Absatz 4	Artikel 2 Absatz 4
Artikel 3 Absatz 1 einleitender Satz	Artikel 3 Absatz 1 einleitender Satz	Artikel 3 Absatz 1 einleitender Satz
Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben a und b	Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben a und b	Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben a und b
–	Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben c, d und e	Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben c, d und e
Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben c und d	Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben f und g	Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben f und g
Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe e	Artikel 3 Absatz Buchstabe j	–
Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben f und g	Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe h und i	Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe h und i
–	–	Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe j, k und l
Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe k	–	–
Artikel 3 Absatz 2	Artikel 3 Absatz 2	Artikel 3 Absatz 2
Artikel 4 Absatz 1	–	–

–	–	Artikel 4 Absatz 1 einleitender Satz
–	–	Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a
–	Artikel 4 Unterabsatz 1	Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b
–	–	Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c
–	Artikel 4 Unterabsatz 2	Artikel 4 Absatz 2
Artikel 4 Unterabsatz 2	Artikel 4 Unterabsatz 3	Artikel 4 Absatz 3
Artikel 5	Artikel 5	–
Artikel 5a	–	Artikel 5
Artikel 6	Artikel 6	–
Artikel 7 Absatz 1	Artikel 7 Absatz 1	Artikel 6 Absatz 1
Artikel 7 Absatz 2 Buchstaben a, b und c	Artikel 7 Absatz 2 Buchstaben a, b und c	Artikel 6 Absatz 2 Buchstaben a, b und c
–	–	Artikel 6 Absatz 2, Buchstabe d
Artikel 7 Absatz 3	Artikel 7 Absatz 3	Artikel 6 Absatz 3
Artikel 7 Absatz 4	Artikel 7 Absatz 4	Artikel 6 Absatz 4
Artikel 7 Absatz 5	Artikel 7 Absatz 5	Artikel 6 Absatz 5
Artikel 7 Absatz 6	Artikel 7 Absatz 6	Artikel 6 Absatz 6
Artikel 7 Absatz 7	Artikel 7 Absatz 7	Artikel 6 Absatz 7
Artikel 8 Absatz 1	Artikel 8 Absatz 1	Artikel 7 Absatz 1
Artikel 8 Absatz 2	Artikel 8 Absatz 2	Artikel 7 Absatz 2
Artikel 8 Absatz 3	Artikel 8 Absatz 3	Artikel 7 Absatz 3
Artikel 8 Absatz 4 Unterabsätze 1 und 2	Artikel 8 Absatz 4 Unterabsätze 1 und 2	Artikel 7 Absatz 4 Unterabsätze 1 und 2

Artikel 8 Absatz 4 Unterabsatz 3	–	Artikel 7 Absatz 4 Unterabsatz 3
Artikel 8 Absatz 5 Unterabsatz 1	Artikel 8 Absatz 5	Artikel 7 Absatz 5 Unterabsatz 1
Artikel 8 Absatz 5 Unterabsatz 2	Artikel 8 Absatz 6	–
Artikel 8 Absatz 6	Artikel 8 Absatz 7	–
Artikel 8 Absatz 7	–	Artikel 7 Absatz 6 Unterabsatz 1
–	–	Artikel 7 Absatz 6 Unterabsatz 2
–	Artikel 8 Absatz 8	–
Artikel 8 Absatz 8	–	–
Artikel 8 Absatz 9	Artikel 8 Absatz 9	Artikel 7 Absatz 7
–	–	Artikel 7 Absatz 8
–	Artikel 8 Absatz 10	Artikel 7 Absatz 9
Artikel 9 Absatz 1	Artikel 9 Absatz 1	Artikel 8 Absatz 1
Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 einleitender Satz	Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 einleitender Satz	Artikel 8 Absatz 2
Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe a	Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe a	–
Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe b	Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe b	Artikel 8 Absatz 2
Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 2	Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 2	Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 2
Artikel 9 Absatz 3	Artikel 9 Absatz 3	Artikel 8 Absatz 3
Artikel 9 Absatz 4	Artikel 9 Absatz 4	Artikel 8 Absatz 4
Artikel 10 Absatz 1 einleitender Satz	Artikel 10 Absatz 1 einleitender Satz	Artikel 9 Absatz 1 einleitender Satz

Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a, b, c, d und e	Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a, b, c, d und e	Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben a, b, c, d und e
–	–	Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe f
Artikel 10 Absatz 2	Artikel 10 Absatz 2	Artikel 9 Absatz 2
Artikel 11 Absatz 1	Artikel 11 Absatz 1	Artikel 10 Absatz 1
Artikel 11 Absatz 2	Artikel 11 Absatz 2	Artikel 10 Absatz 2
Artikel 11 Absatz 3	Artikel 11 Absatz 3	Artikel 10 Absatz 3
Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 1	–	Artikel 10 Absatz 4 Unterabsatz 1
Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 2 einleitender Satz	–	Artikel 10 Absatz 4 Unterabsatz 2 einleitender Satz
Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe a	–	Artikel 10 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe a
Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe b	–	–
Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe c	–	Artikel 10 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe b
Artikel 11 Absatz 4 Unterabsätze 3 und 4	–	Artikel 10 Absatz 4 Unterabsätze 3 und 4
Artikel 11 Absatz 5	Artikel 11 Absatz 4	Artikel 10 Absatz 5
Artikel 11 Absatz 6	Artikel 11 Absatz 5	Artikel 10 Absatz 6
Artikel 11 Absatz 7	Artikel 11 Absatz 6	Artikel 10 Absatz 7
Artikel 11 Absatz 8	Artikel 11 Absatz 7	Artikel 10 Absatz 8
Artikel 11 Absatz 9	Artikel 11 Absatz 8	Artikel 10 Absatz 9
Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 1	Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 1	Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 1
Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 2	–	Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 2

Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 3	Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 2	Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 3
–	–	Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4
Artikel 12 Absatz 2	Artikel 12 Absatz 2	Artikel 11 Absatz 2
Artikel 12 Absatz 3	Artikel 12 Absatz 3	Artikel 11 Absatz 3
Artikel 12 Absatz 4	Artikel 12 Absatz 4	Artikel 11 Absatz 4
–	–	Artikel 12 Absatz 1
–	–	Artikel 12 Absatz 2
–	–	Artikel 12 Absatz 3
Artikel 13 Absatz 1	–	–
–	–	Artikel 13 Überschrift
–	–	Artikel 13 Absatz 1 Unterabsatz 1 einleitender Satz
Artikel 13 Absatz 2 Unterabsatz 1	–	Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe a
–	Artikel 13 Absatz 2	Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe b
		Artikel 13 Absatz 1 Buchstaben c und d
Artikel 13 Absatz 2 Unterabsatz 2	–	–
Artikel 13 Absatz 2 Unterabsatz 3	–	Artikel 13 Absatz 2
–	Artikel 13 Absatz 1	Artikel 14 Absatz 1
–	Artikel 13 Absatz 4	–
–	Artikel 13 Absatz 5	–
Artikel 13 Absatz 3	Artikel 13 Absatz 6	Artikel 14 Absatz 2
Artikel 13 Absatz 4	–	–
Artikel 13 Absatz 5	–	–

Artikel 13 Absatz 6	Artikel 13 Absatz 3	–
Artikel 13 Absatz 7	–	Artikel 14 Absatz 3
Artikel 14 Absatz 1	Artikel 14 Absatz 1	Artikel 15 Absatz 1
Artikel 14 Absatz 2	Artikel 14 Absatz 2	Artikel 15 Absatz 2
Artikel 14 Absatz 3	Artikel 14 Absatz 3	Artikel 15 Absatz 3
Artikel 14a Absatz 1	Artikel 15 Absatz 3	Artikel 16 Absatz 1
Artikel 14a Absatz 2	Artikel 15 Absatz 1	Artikel 16 Absatz 2
Artikel 14a Absatz 3	Artikel 16	Artikel 16 Absatz 3
Artikel 14a Absatz 4	Artikel 15 Absatz 2	–
Artikel 14a Absatz 5	Artikel 17	–
–	–	Artikel 17
Artikel 15	–	Artikel 17
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 18
Anhang I	–	Anhang I Teil A
–	Anhang I	Anhang I Teil B
Anhang II Teil A	–	Anhang II Teil A
Anhang II Teil B	–	–
Anhang VI Teil C	–	Anhang II Teil B
–	Anhang II	Anhang III
–	–	Anhang IV
–	–	Anhang V