



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 19.12.2007
KOM(2007) 856 endgültig

2007/0297 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des
Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von
Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen**

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

1) KONTEXT DES VORSCHLAGS

- Gründe und Ziele des Vorschlags

Der Binnenmarkt ist ein Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital sichergestellt werden muss.

Gemäß der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, die mit Beschluss 94/69/EG des Rates vom 15. Dezember 1993 über den Abschluss des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen¹ im Namen der Europäischen Gemeinschaft angenommen wurde, müssen alle Parteien nationale und gegebenenfalls regionale Programme mit Maßnahmen zur Eindämmung des Klimawandels aufstellen und durchführen. In diesem Zusammenhang schlug die Kommission im Januar 2007 vor, dass die EU bis zum Jahr 2020 im Rahmen von internationalen Verhandlungen eine Senkung der Treibhausgasemissionen der Industrieländer um 30 % (gegenüber dem Stand von 1990) anstreben und sich unabhängig davon fest verpflichten sollte, die Treibhausgasemissionen bis 2020 um mindestens 20 % (gegenüber dem Stand von 1990) zu reduzieren². Dieses Ziel wurde vom Rat und vom Europäischen Parlament gutgeheißen.

Diese Verpflichtungen bedeuten unter anderem, dass alle Mitgliedstaaten die Emissionen von Personenkraftwagen erheblich verringern müssen. Das Auto ist für viele Europäer ein wichtiger Teil ihres täglichen Lebens, und die Automobilindustrie ist in vielen Regionen der EU ein bedeutender Beschäftigungs- und Wachstumsfaktor. Der Autoverkehr trägt in erheblichem Maße zum Klimawandel bei. Etwa 12 % der Gesamtemissionen des wichtigsten Treibhausgases Kohlendioxid (CO₂) in der EU stammen aus dem Personenkraftverkehr. Durch Verbesserungen bei der Motorentechnik konnte von 1995 bis 2004 eine Verbesserung der Kraftstoffeffizienz um 12,4 % erreicht werden. Die Verbesserungen bei der Kraftstoffeffizienz wurden jedoch in erster Linie durch den steigenden Transportbedarf und die zunehmende Nachfrage nach größeren Fahrzeugen wieder ausgeglichen. Während die EU insgesamt ihre Treibhausgasemissionen im Zeitraum 1990-2004 um etwa 5 % gesenkt hat und die Emissionen aus anderen Quellen als dem Verkehr zurückgegangen sind, haben die CO₂-Emissionen aus dem Straßenverkehr um 26 % zugenommen. Trotz wichtiger Verbesserungen in der Motorentechnik, insbesondere bei der Kraftstoffeffizienz (was auch einen geringeren CO₂-Ausstoß bedeutet), ist aber der Transportbedarf und die Nachfrage nach größeren Autos gestiegen, und die Fortschritte haben daher nicht ausgereicht, um das Gemeinschaftsziel einer Senkung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte auf 120 g/km zu erreichen.

Ziel dieses Vorschlags ist es nun, durch einheitliche Vorschriften, mit denen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte in der Gemeinschaft bis 2012 auf 130 g/km begrenzt werden, das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes für Personenkraftwagen zu gewährleisten. Ohne eine solche Harmonisierung ist die Gefahr groß, dass der Binnenmarkt gestört würde, weil die Mitgliedstaaten einseitig

¹ ABl. L 33 vom 7.2.1994, S. 11.

² KOM(2007) 2.

Maßnahmen treffen, um die Kraftstoffeffizienz von Personenkraftwagen zu verbessern und die CO₂-Emissionen zu verringern. Dieser Vorschlag ist Teil eines Gesamtkonzepts und wird durch Maßnahmen ergänzt, die eine weitere Verringerung des CO₂-Ausstoßes um 10 g/km bewirken sollen, durch die das in der Mitteilung KOM(2007) 19 genannte Gemeinschaftsziel von 120 g/km verwirklicht würde.

Die Aufstellung von Gemeinschaftszielen für neue Personenkraftwagen ist notwendig, um eine Zersplitterung des Binnenmarktes zu verhindern, die sich aus der Annahme unterschiedlicher Maßnahmen in den einzelnen Mitgliedstaaten ergäbe. Gemeinschaftsziele bieten den Herstellern mehr Planungssicherheit und mehr Flexibilität für die Erfüllung der geforderten CO₂-Verringerung, als dies bei gesonderten nationalen Reduktionszielen der Fall wäre. Bei der Festlegung von Emissionsnormen muss berücksichtigt werden, wie sich dies auf die Märkte und die Wettbewerbsfähigkeit der Hersteller auswirkt, indem Innovation gefördert und der Energieverbrauch verringert wird. Bei der Festlegung dieser Normen muss den Automobilherstellern in ganz Europa Planungssicherheit geboten werden.

Mit dieser Verordnung sollen der Automobilindustrie Anreize für Investitionen in neue Technologien gegeben werden. Die Verordnung fördert aktiv die Ökoinnovation und trägt künftigen Technologieentwicklungen Rechnung. So wird die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie gestärkt, und es entstehen mehr hochwertige Arbeitsplätze.

- Allgemeiner Kontext

Die Kommission hat erstmals 1995 eine Gemeinschaftsstrategie zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen angenommen. Diese Strategie stützte sich auf drei Säulen: Selbstverpflichtungen der Automobilindustrie zur Senkung der Emissionen, bessere Informationen für die Verbraucher und Förderung sparsamer Autos durch steuerliche Maßnahmen. 1998 hat sich der Verband europäischer Automobilhersteller verpflichtet, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der verkauften Neuwagen bis 2008 auf 140 g/km zu senken. 1999 sind auch die Verbände der japanischen und der koreanischen Automobilhersteller einer vergleichbaren Verpflichtung zur Senkung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen verkaufter Neuwagen auf 140 g/km bis 2009 eingegangen.

Am 7. Februar 2007 verabschiedete die Kommission zwei parallele Mitteilungen: eine Mitteilung über die Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen und eine Mitteilung über ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert - CARS 21 („die Mitteilungen“). In den Mitteilungen wurde darauf hingewiesen, dass zwar Fortschritte in Richtung auf die Vorgabe von 140 g CO₂/km bis 2008/09 erzielt wurden, das Gemeinschaftsziel von durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte von 120 g/km bis 2012 jedoch nicht ohne zusätzliche Maßnahmen erreicht werden könne. Daher wurde in den Mitteilungen vorgeschlagen, ein Gesamtkonzept zur Erreichung des Gemeinschaftsziels anzunehmen, und es wurde angekündigt, die Kommission werde einen Rechtsrahmen zur Verwirklichung des EU-Ziels vorschlagen mit Schwerpunkt auf obligatorischen Verringerungen der CO₂-Emissionen, damit das Ziel von durchschnittlich 130 g/km für die Neuwagenflotte durch Verbesserungen bei der Motorentechnik sowie eine weitere Verringerung um 10 g CO₂/km oder deren Äquivalent, falls dies technisch erforderlich ist, durch andere

technische Verbesserungen und einen erhöhten Einsatz von Biokraftstoffen erreicht wird.

In den Mitteilungen wurde auch hervorgehoben, dass der Rechtsrahmen zur Erreichung des Zielwertes für die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte wettbewerbsneutrale, sozialverträgliche und nachhaltige Reduktionsziele gewährleisten sollte, die der Vielfalt der europäischen Automobilhersteller gerecht werden und zu keiner ungerechtfertigten Verzerrung des Wettbewerbs unter ihnen führen. Der Rechtsrahmen sollte mit dem übergeordneten Ziel der Erreichung der Kyoto-Ziele vereinbar sein.

Der Rat „Wettbewerb“ unterstützte im Mai 2007 „den von der Kommission vorgeschlagenen integrierten Ansatz zur Reduzierung der CO₂-Emissionen von Kraftfahrzeugen“, unterstrich, „dass alle Akteure ihren Beitrag zur Verminderung klimaschädlicher Emissionen leisten müssen“ und betonte „die Zweckmäßigkeit eines Regelungsrahmens, der kosteneffizient ist, eine für alle finanziell tragbare Mobilität sicherstellt und zur Wahrung der weltweiten Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie beiträgt“. Im Juni 2007 appellierte der Rat „Umwelt“ an die Europäische Kommission, so bald wie möglich und noch im Jahr 2007 einen Rechtsrahmen für die Senkung der CO₂-Emissionen von Pkw vorzuschlagen.

Im Juni 2007 forderten diese beiden Ratsformationen sowie der Rat „Verkehr“ „die Kommission auf, den geplanten Rahmen zur Erreichung des Zielwertes für die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der in der EU verkauften Neuwagenflotte auf der Basis einer gründlichen Folgenabschätzung so wettbewerbsneutral wie möglich sowie sozialverträglich und nachhaltig zu gestalten. Er sollte so konzipiert sein, dass sichergestellt ist, dass alle Hersteller ihre Bemühungen intensivieren, ihre gesamte Fahrzeugproduktion in kosteneffizienter Weise umweltfreundlicher zu gestalten“.

Das Europäische Parlament begrüßte in seiner Entschließung vom 24. Oktober 2007 den Plan der Kommission, einen Rechtsrahmen vorzulegen, und schlug die Festlegung von mit Wirkung von 2011 verbindlichen Emissionszielen vor, um sicherzustellen, dass die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen, die ab 2015 auf den Markt kommen, allein durch technische Verbesserungen an den Fahrzeugen auf 125 g/km gesenkt werden können. Das Parlament empfahl, die Reduktionsziele anhand einer Grenzwertkurve auf Basis der Fahrzeugstandfläche (Spurbreite mal Radstand) zu definieren. Nach Auffassung des Parlaments muss der Prozess im Hinblick auf die längerfristigen Ziele noch weiter gehen: Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte sollten bis 2020 nur noch 95 g/km und – vorbehaltlich einer Bestätigung oder Änderung durch die Kommission bis spätestens 2016 – ab 2025 möglicherweise nur noch 70 g/km betragen.

Das Verbraucherverhalten beeinflusst die Gesamtemissionen von Personenkraftwagen. Deswegen sollten die Verbraucher darüber informiert werden, ob neue Personenkraftwagen die Emissionsziele erfüllen. Die Kommission wird einen Änderungsvorschlag annehmen, um die Wirksamkeit der Richtlinie 1999/94/EG über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch zu verbessern. Die Kfz-Steuer ist ebenfalls ein wirksames Instrument, um die Kaufentscheidungen der Verbraucher zu beeinflussen. Gestaffelte Steuern zur Förderung der Einführung von sparsamen Fahrzeugen mit geringem CO₂-Ausstoß auf dem Markt könnten zur Verwirklichung des EU-Ziels beitragen. In einem Vorschlag für eine

Richtlinie des Rates über die Besteuerung von Personenkraftwagen (KOM(2005) 261) hat die Kommission diese Möglichkeit vorgesehen und verlangt, die Steuer anhand der CO₂-Emissionen jedes Fahrzeugs zu staffeln, wobei der Anteil des Steueraufkommens, das auf der CO₂-Komponente beruht, von 25 % auf 50 % steigen soll.

In der Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch (KOM(2006) 314) wurden die Ziele Schutz der Umwelt und Gewährleistung der Energieversorgungssicherheit bestätigt und die CO₂-Emissionen als eine Herausforderung genannt.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Empfehlung 1999/125/EG der Kommission über die Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen: <http://ec.europa.eu/environment/co2/99125/de.pdf>

Empfehlung 2000/303/EG der Kommission über die Minderung von CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen (KAMA): http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/oj/2000/l_100/l_10020000420de00550056.pdf

Empfehlung 2000/304/EG der Kommission über die Minderung von CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen (JAMA): http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/oj/2000/l_100/l_10020000420de00570058.pdf

Entscheidung Nr. 1753/2000/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/oj/2000/l_202/l_20220000810de00010013.pdf

- **Vereinbarkeit mit der Politik und den Zielen der Union in anderen Bereichen**

Der Vorschlag steht im Einklang mit den drei Pfeilern der Lissabon-Strategie, denn strengere Anforderungen an CO₂-Emissionen und an die Kraftstoffeffizienz dürften die Entwicklung und Anwendung neuer Umwelttechnologien fördern, was wiederum die Ausfuhr von Technologie und Fahrzeugen mit hoher Wertschöpfung in Schwellenländer, in denen Öl knapp ist, fördern und damit hochqualifizierte Arbeitsplätze in Europa sichern könnte.

Der Vorschlag trägt auch zur neuen EU-Strategie für nachhaltige Entwicklung bei, die der Europäische Rat im Juni 2006 verabschiedet hat, denn er fördert eine nachhaltigere Mobilität, was wiederum zur Verwirklichung anderer Ziele der nachhaltigen Entwicklung beitragen kann. Besonders eng ist diese Beziehung zwischen den Bereichen Verkehr, Klimawandel, Gesundheit, Erhaltung der natürlichen Ressourcen und Energieverbrauch.

2) ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Anhörung von interessierten Kreisen**

Anhörungsverfahren, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Im Zusammenhang mit den genannten Mitteilungen führte die Kommission 2005 und

2006 über das Internet eine erste öffentliche Konsultation durch. Sie wurde ergänzt durch die Tätigkeit einer speziellen Arbeitsgruppe, die im Rahmen des Europäischen Programms zur Klimaänderung eingesetzt wurde. Außerdem haben die in der Gruppe CARS 21 vertretenen Interessengruppen geprüft, welche Rolle die Umweltpolitik und die CO₂-Emissionen bei der Ausarbeitung eines übergreifenden, integrierten Regelungsrahmens für den Automobilsektor spielen.

Auf dieser Basis wurden die folgenden zusätzlichen Konsultationen sowie eine externe Studie durchgeführt, um mögliche Regelungskonzepte für die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen zu untersuchen.

- Vom 5. Mai bis 15. Juli 2007 fand eine Online-Konsultation der Öffentlichkeit statt, bei der die Meinungen aller Interessenträger und der Öffentlichkeit zur Umsetzung der überarbeiteten Strategie für CO₂ und Personenkraftwagen eingeholt werden sollten.

- Zur Ergänzung dieser Internet-Konsultation wurde am 11. Juli 2007 eine öffentliche Anhörung veranstaltet, auf der die von den geplanten Rechtsvorschriften unmittelbar betroffenen Interessengruppen (Automobilindustrie, Zulieferer, im Umweltschutz tätige NRO, Sozialpartner, Verbraucher) Gelegenheit hatten, ihre Standpunkte darzulegen.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Die Ergebnisse der Befragung von Interessengruppen wurden bei der Konzipierung der vorgeschlagenen Regelung berücksichtigt. Die Einzelheiten dieser Berücksichtigung sind der Folgenabschätzung zu entnehmen, die dem Vorschlag beigelegt ist.

Die Kommission erhielt 2390 Beiträge zu der von Mai bis Juli 2007 durchgeführten Internet-Konsultation. Die Ergebnisse sind unter der Internetadresse http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_de.htm zu finden. Der Anhang der dem Vorschlag beigelegten Folgenabschätzung enthält außerdem eine Zusammenfassung dieser Ergebnisse und des vollständigen Berichts über die öffentliche Anhörung.

• Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

(1) Fachwissen aus der Automobilindustrie, u. a. von Herstellern, und (2) Fachkenntnisse auf dem Gebiet der Modellierung, die von externen Beratern eingebracht wurden (Angaben zu Referenzdokumenten und Überlegungen zur Modellierung sind Anhang I der Folgenabschätzung zu entnehmen, die dem Vorschlag beigelegt ist).

Methodik

Modellierung anhand mathematischer Formeln und Berechnungen auf Basis statistischer Angaben.

Konsultierte Organisationen/Sachverständige

Behörden, Industrie- und Berufsverbände, Umweltorganisationen, Verbraucherverbände sowie externe Berater.

Zusammenfassung der Stellungnahmen und Gutachten

Anhand des Gutachtens des externen Beraters wurde bewertet, wie sich die verschiedenen politischen Optionen, mit denen sich die Ziele des Vorschlags verwirklichen lassen, auswirken. Diese Optionen sowie ihre jeweiligen Auswirkungen sind in der Folgenabschätzung beschrieben, die diesem Vorschlag beigelegt ist.

Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

Als Beitrag zur Folgenabschätzung wurde eine Studie durchgeführt, die zusammen mit früheren Arbeiten auf den folgenden Webseiten zu finden ist:
http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm

http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm

- **Folgenabschätzung**

Bei der Folgenabschätzung wurden drei Hauptoptionen untersucht:

Die erste Option war die Festsetzung einer für alle Hersteller einheitlichen Grenze der durchschnittlichen CO₂-Emissionen ihrer Neuwagenflotte ab 2012 auf 130 g/km.

Die zweite Option bestand darin, eine lineare Kurve festzulegen, die den von einem bestimmten Fahrzeug zu erzielenden CO₂-Wert in Abhängigkeit von seiner „Funktion“ (Masse oder Fahrzeugstandfläche) angibt, so dass neue Personenkraftwagen ab 2012 das Ziel von durchschnittlich 130 g/km erfüllen würden.

Die dritte und letzte Option sah vor, den Herstellern eine Reduzierung um einen bestimmten Prozentsatz vorzuschreiben, welcher der Reduzierung entspricht, die gegenüber dem Stand von 2006 erforderlich ist, um 2012 das Ziel von 130 g CO₂/km zu erreichen.

Für alle drei Optionen wurden auch Flexibilitätsmechanismen wie die Ermittlung des Flottendurchschnitts, die Bildung von Pools und der Handel zwischen den Herstellern geprüft. Außerdem wurden verschiedene Durchsetzungsmechanismen untersucht, und die potenziellen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen wurden eingehend geprüft.

Die Folgenabschätzung, die dem Vorschlag beigelegt ist, enthält die ausführliche Bewertung der verschiedenen Optionen. Sie ist unter folgenden Internetadressen zu finden: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm und http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm.

3) RECHTLICHE ASPEKTE

- **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Ziel des Vorschlags ist es, durch die Vorschrift, dass der Durchschnitt der spezifischen

CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen in der Gemeinschaft ab 2012 130 g/km nicht überschreiten darf, das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes für Personenkraftwagen zu gewährleisten.

Die Kernpunkte des Vorschlags sind Folgende:

- Der Vorschlag gilt für Fahrzeuge der Kategorie M1 (Personenkraftwagen).
- Der Vorschlag sieht Zielvorgaben für die spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen in der Gemeinschaft in Abhängigkeit von ihrer Masse vor.
- Der Vorschlag sieht verbindliche Zielvorgaben für die spezifischen CO₂-Emissionen vor, die Personenkraftwagen ab 2012 erfüllen müssen. Die Zielvorgaben gelten für die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen in g/km der neuen Personenkraftwagen jedes Herstellers, die in jedem Kalenderjahr in der EU zugelassen werden. Hersteller können einen Pool bilden, um die Ziele zu erfüllen. Bilden zwei oder mehr Hersteller einen Pool, so werden sie bei der Beurteilung, ob die Ziele erfüllt werden, wie ein Hersteller behandelt.
- Die Mitgliedstaaten werden verpflichtet, Daten über die in ihrem Hoheitsgebiet neu zugelassenen Personenkraftwagen zu erfassen und der Kommission zu übermitteln, damit diese beurteilen kann, ob die Zielvorgaben eingehalten werden.
- Kann ein Hersteller seine CO₂-Zielvorgabe nicht erfüllen, so muss er ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Überschreitungsabgabe ergibt sich aus der Multiplikation der Zielüberschreitung in Gramm CO₂/km mit der Zahl der neu zugelassenen Fahrzeuge und der in dem betreffenden Jahr geltenden Emissionsüberschreitungsabgabe. Die Überschreitungsabgabe beträgt 20 EUR für Emissionen im Jahr 2012, 35 EUR für Emissionen im Jahr 2013, 60 EUR für Emissionen im Jahr 2014 und 95 EUR für Emissionen im Jahr 2015 und danach.
- Die in der Verordnung aufgestellten Ziele basieren auf den besten zurzeit verfügbaren Kenntnissen, insbesondere in Bezug auf die voraussichtliche Entwicklung der autonomen Gewichtszunahme der Fahrzeugflotte bis 2012.

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 95 EG-Vertrag ist die geeignete Rechtsgrundlage, denn es ist erforderlich, für alle Wirtschaftsakteure auf dem Binnenmarkt gleiche Bedingungen zu schaffen und gleichzeitig ein hohes Schutzniveau für Gesundheit und Umwelt sicherzustellen.

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden:

Die Notwendigkeit, dem Entstehen von Handelshemmnissen im Binnenmarkt vorzubeugen, der grenzübergreifende Charakter des Klimawandels und die

beträchtlichen Unterschiede zwischen den durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen in den verschiedenen Mitgliedstaaten. Die Überwachung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen von Neuwagen zeigt nämlich, dass diese Werte von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat sehr stark variieren (2006 betrug der durchschnittliche CO₂-Ausstoß von Neuwagen in Portugal 144 g/km, in Schweden dagegen 187 g/km). Daher könnten die Mitgliedstaaten keine einzelstaatlichen Maßnahmen durchführen, mit denen der EU-Durchschnitt von 130 g CO₂/km erreicht würde.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgenden Gründen besser durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreicht werden:

Harmonisierte Maßnahmen zur Reduzierung der Klimaauswirkungen von Personenkraftwagen lassen sich am besten durch Rechtsvorschriften auf Gemeinschaftsebene verwirklichen. Die Festlegung von Zielvorgaben für die CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen auf Gemeinschaftsebene verhindert eine Fragmentierung des Binnenmarktes. Sie bietet den Herstellern auch mehr Flexibilität bei der Verwirklichung der verlangten CO₂-Reduzierungen bei allen Fahrzeugen ihrer Neuwagenflotte in der Gemeinschaft, als bei spezifischen Strategien für einzelstaatliche Reduzierungsziele möglich wäre.

Die Gemeinschaft verfolgt schon seit langem das Ziel, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von Neuwagen in der Gemeinschaft zu senken. Der Rat und das Europäische Parlament haben die Kommission aufgefordert, einen Vorschlag für eine diesbezügliche Rechtsvorschrift vorzulegen.

Der Geltungsbereich des Vorschlags ist darauf begrenzt, für die Hersteller Zielvorgaben für die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte von 130 g/km aufzustellen. Es werden keine ergänzenden Maßnahmen (Anforderungen an die Werbung, steuerliche Anreize) vorgeschrieben, die die Mitgliedstaaten treffen können und die zu dem übergeordneten Ziel der Reduzierung des CO₂-Ausstoßes von Autos beitragen könnten, selbst wenn sie alleine nicht ausreichen würden, um das Ziel von 130 g CO₂/km zu erreichen.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Er geht nicht über das Maß hinaus, das notwendig ist, um die Ziele – das Funktionieren des Binnenmarktes und ein hohes Umweltschutzniveau – zu erreichen.

Der Vorschlag steht in angemessenem Verhältnis zu dem übergeordneten Ziel der EU, die Kyoto-Ziele zu erreichen, und enthält wettbewerbsneutrale, sozialverträgliche und nachhaltige Reduktionsziele, die der Vielfalt der europäischen Automobilhersteller gerecht werden und zu keiner ungerechtfertigten Verzerrung des Wettbewerbs unter ihnen führen.

Der Vorschlag baut auf einem bereits bestehenden Überwachungssystem auf, das

eingerrichtet wurde, um die Umsetzung der Strategie für CO₂ und Personenkraftwagen zu verfolgen.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument: Verordnung.

Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht angemessen:

Die Verordnung wurde erarbeitet, da die Selbstverpflichtungen der Automobilindustrie für ungeeignet gehalten werden, um im Rahmen der überarbeiteten Strategie für CO₂ und Personenkraftwagen (Rechtsrahmen zur Umsetzung des Gesamtkonzepts) weitere Fortschritte zu erzielen.

Eine Verordnung gilt als das zweckmäßige Rechtsinstrument, weil damit eine sichere Einhaltung gewährleistet ist, ohne dass die Mitgliedstaaten sie in ihre eigene Gesetzgebung umzusetzen brauchen. Das Gemeinschaftsziel gilt für die gesamte Gemeinschaft. Daher muss eine einheitliche Vorgehensweise in allen Mitgliedstaaten sichergestellt werden. Ein harmonisiertes Vorgehen ist auch erforderlich, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, die den Binnenmarkt beeinträchtigen könnten.

4) AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Wenn der Vorschlag angenommen ist, werden für seine Umsetzung Mittel auf EU-Ebene benötigt, um überwachen zu können, ob die Hersteller ihre Ziele zur CO₂-Reduzierung einhalten, und um erforderlichenfalls die in der Verordnung vorgesehene Überschreitungsabgabe erheben zu können, die in den allgemeinen EU-Haushalt einfließen wird.

5) WEITERE ANGABEN

- **Aufhebung geltender Rechtsvorschriften**

Durch die Annahme des Vorschlags werden bestehende Rechtsvorschriften aufgehoben.

- **Überprüfungs-/Revisions-/Verfallsklausel**

Der Vorschlag enthält eine Überprüfungsklausel.

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95,

auf Vorschlag der Kommission³,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁴,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁵,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag⁶,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Ziel dieser Verordnung ist die Festsetzung von Emissionsnormen für in der Gemeinschaft zugelassene Neuwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes gewährleisten und einen Beitrag zu dem Gesamtkonzept der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen leisten.
- (2) Der Binnenmarkt ist ein Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital sichergestellt werden muss. Die Gemeinschaft hat im Automobilsektor einen gut funktionierenden Binnenmarkt geschaffen, der eine solide Grundlage für den ungehinderten innergemeinschaftlichen Handel mit Erzeugnissen der Automobilindustrie bietet. Die CO₂-Zielvorgaben sollten harmonisiert werden, um unterschiedliche Anforderungen in den Mitgliedstaaten zu vermeiden, die Errungenschaften des Binnenmarktes zu wahren, den freien Verkehr von Personenkraftwagen innerhalb der Gemeinschaft zu gewährleisten und ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen.

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁶ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

- (3) Gemäß der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, die mit Beschluss 94/69/EG des Rates vom 15. Dezember 1993 über den Abschluss des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen⁷ im Namen der Europäischen Gemeinschaft angenommen wurde, müssen alle Parteien nationale und gegebenenfalls regionale Programme mit Maßnahmen zur Eindämmung des Klimawandels aufstellen und durchführen. In diesem Zusammenhang schlug die Kommission im Januar 2007 vor, dass die EU bis zum Jahr 2020 im Rahmen von internationalen Verhandlungen eine Senkung der Treibhausgasemissionen der Industrieländer um 30 % (gegenüber dem Stand von 1990) anstreben und sich unabhängig davon fest verpflichten sollte, die Treibhausgasemissionen bis 2020 um mindestens 20 % (gegenüber dem Stand von 1990) zu reduzieren⁸. Dieses Ziel wurde vom Rat und vom Europäischen Parlament gutgeheißen.
- (4) Diese Verpflichtungen bedeuten unter anderem, dass alle Mitgliedstaaten die Emissionen von Personenkraftwagen erheblich verringern müssen. Strategien und Maßnahmen sollten von den Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft in allen Wirtschaftssektoren der Gemeinschaft und nicht nur in den Sektoren Industrie und Energie durchgeführt werden, um die notwendigen umfangreichen Reduktionen herbeizuführen. Der Straßenverkehr ist der zweitgrößte Treibhausgasverursacher in der EU und seine Emissionen steigen weiter. Wenn die Klimafolgen des Straßenverkehrs weiter zunehmen, werden sie die Reduzierungen untergraben, die in anderen Sektoren zur Bekämpfung des Klimawandels erreicht werden.
- (5) Die Aufstellung von Gemeinschaftszielen für neue Personenkraftwagen ist notwendig, um eine Zersplitterung des Binnenmarktes zu verhindern, die sich aus der Annahme verschiedener Maßnahmen in den einzelnen Mitgliedstaaten ergäbe. Gemeinschaftsziele bieten den Herstellern mehr Planungssicherheit und mehr Flexibilität für die Erfüllung der geforderten CO₂-Verringerung, als dies bei gesonderten nationalen Reduktionszielen der Fall wäre. Bei der Festlegung von Emissionsnormen muss berücksichtigt werden, wie sich dies auf die Märkte und die Wettbewerbsfähigkeit der Hersteller auswirkt, welche direkten und indirekten Kosten sich für die Wirtschaft ergeben und welche Vorteile in Form von Anreizen für Innovation und einer Verringerung des Energieverbrauchs damit verbunden sind.
- (6) Diese Verordnung baut auf ein gut eingespieltes Verfahren der Messung und Überwachung der CO₂-Emissionen der Automobilhersteller auf europäischer Ebene gemäß der Entscheidung Nr. 1753/2000/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 2000 zur Einrichtung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen⁹ auf, und es ist wichtig, dass die verlangten CO₂-Reduzierungen so festgelegt werden, dass für die Automobilhersteller in ganz Europa in Bezug auf ihre Neuwagenflotte in der Gemeinschaft weiterhin Berechenbarkeit und Planungssicherheit gegeben sind.
- (7) Die Kommission hat erstmals 1995 eine Gemeinschaftsstrategie zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen angenommen¹⁰. Diese Strategie stützte sich

⁷ ABl. L 33 vom 7.2.1994, S. 11.

⁸ KOM(2007) 2.

⁹ ABl. L 202 vom 10.8.2000, S. 1.

¹⁰ KOM(95) 689 endg.

auf drei Säulen: Selbstverpflichtungen der Automobilindustrie zur Senkung der Emissionen, bessere Informationen für die Verbraucher und die Förderung sparsamer Autos durch steuerliche Maßnahmen.

- (8) 1998 hat sich der Verband europäischer Automobilhersteller (ACEA) verpflichtet, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der verkauften Neuwagen bis 2008 auf 140 g/km zu senken, 1999 sind auch der Verband der japanischen Automobilhersteller (JAMA) und der Verband der koreanischen Automobilhersteller (KAMA) eine Verpflichtung zur Senkung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen verkaufter Neuwagen auf 140 g/km bis 2009 eingegangen. Diese Verpflichtungen hat die Kommission in ihrer Empfehlung 1999/125/EG vom 5. Februar 1999 über die Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen¹¹ (ACEA), ihrer Empfehlung 2000/303/EG vom 13. April 2000 über die Minderung von CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen (KAMA)¹² und ihrer Empfehlung 2000/304/EG vom 13. April 2000 über die Minderung von CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen (JAMA)¹³ anerkannt.
- (9) Am 7. Februar 2007 verabschiedete die Kommission zwei parallele Mitteilungen: eine Mitteilung über die Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen¹⁴ und eine Mitteilung über ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert - CARS 21¹⁵. In den Mitteilungen wurde darauf hingewiesen, dass zwar Fortschritte in Richtung auf die Vorgabe von 140 g CO₂/km bis 2008/09 erzielt worden sind, das Gemeinschaftsziel von 120 g CO₂/km bis 2012 jedoch nicht ohne zusätzliche Maßnahmen erreicht werden könne.
- (10) In den Mitteilungen wurde ein Gesamtkonzept zur Erreichung des Gemeinschaftsziels von 120 g CO₂/km bis 2012 vorgeschlagen, und es wurde angekündigt, dass die Kommission einen Rechtsrahmen zur Verwirklichung des Gemeinschaftsziels vorschlagen wird mit Schwerpunkt auf obligatorischen Verringerungen der CO₂-Emissionen, damit das Ziel von durchschnittlich 130 g/km für die Neuwagenflotte durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht wird. In Einklang mit dem Ansatz, der im Rahmen der Selbstverpflichtungen der Hersteller gewählt wurde, umfasst dies die Aspekte, die bei der Messung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge¹⁶ berücksichtigt werden. Eine weitere CO₂-Reduzierung um 10 g/km oder deren Äquivalent, falls dies technisch erforderlich ist, wird durch andere technische Verbesserungen und einen erhöhten Einsatz von Biokraftstoffen erreicht. Da auch das Verbraucherverhalten Auswirkungen auf die Gesamtemissionen von Personenkraftwagen hat, sollten die Verbraucher darüber

¹¹ K(1999) 107, ABl. L 40 vom 13.2.1999, S. 49.

¹² K(2000) 803, ABl. L 100 vom 20.4.2000, S. 55.

¹³ K(2000) 801, ABl. L 100 vom 20.4.2000, S. 57.

¹⁴ KOM(2007) 19 endg.

¹⁵ KOM(2007) 22 endg.

¹⁶ ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.

informiert werden, ob neue Personenkraftwagen die in dieser Verordnung festgesetzten Emissionsziele erfüllen.

- (11) Der Rechtsrahmen zur Erreichung des Zielwertes für die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte sollte wettbewerbsneutrale, sozialverträgliche und nachhaltige Reduktionsziele gewährleisten, die der Vielfalt der europäischen Automobilhersteller gerecht werden und zu keiner ungerechtfertigten Verzerrung des Wettbewerbs unter ihnen führen. Der Rechtsrahmen sollte mit dem Gesamtziel der Verwirklichung der Kyoto-Ziele der EU vereinbar sein und durch andere, eher nutzungsbezogene Instrumente wie gestaffelte Kfz- und Energiesteuern ergänzt werden.
- (12) Damit die Vielfalt des Automarkts und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die CO₂-Ziele für Personenkraftwagen in linearer Abhängigkeit von der Funktion der Fahrzeuge festgesetzt werden. Der am besten geeignete Parameter zur Beschreibung dieser Funktion ist die Masse, da sie in einer aussagekräftigen Korrelation zu den derzeitigen Emissionen steht und somit zu realistischeren und wettbewerbsneutralen Zielvorgaben führen würde und da die Masse bekannt ist. Es sollten jedoch auch Daten zu dem alternativen Parameter für die Funktion, der Fahrzeugstandfläche (Produkt aus Spurweite und Radstand) erfasst werden, um längerfristige Bewertungen des auf der Funktion basierenden Konzepts zu erleichtern. Bei der Festsetzung der Ziele sollte die voraussichtliche Entwicklung der Masse von Neuwagen bis 2012 berücksichtigt werden, und potenzielle Anreize, die Fahrzeugmasse zu erhöhen, um von einem höheren CO₂-Grenzwert zu profitieren, sollten vermieden werden. Daher sollte bei der Festsetzung der Ziele für 2012 die mögliche künftige Entwicklung der autonomen Massenzunahme von Fahrzeugen, die von den Herstellern in der EU gebaut und auf dem EU-Markt verkauft werden, berücksichtigt werden. Schließlich sollten durch die Differenzierung der Zielvorgaben Emissionsminderungen bei allen Fahrzeugkategorien gefördert werden, wobei anerkannt wird, dass bei schwereren Fahrzeugen größere Emissionsminderungen erzielt werden können.
- (13) Mit dieser Verordnung sollen der Automobilindustrie Anreize für Investitionen in neue Technologien gegeben werden. Die Verordnung fördert aktiv die Ökoinnovation und trägt künftigen Technologieentwicklungen Rechnung. So wird die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie gestärkt, und es entstehen mehr hochwertige Arbeitsplätze.
- (14) Damit die Zielvorgaben mit dem Konzept der Strategie der Kommission für CO₂ und Personenkraftwagen, insbesondere in Bezug auf die Selbstverpflichtungen der Herstellerverbände, in Einklang stehen, sollten sie für neue Personenkraftwagen gelten, die in der Gemeinschaft zum ersten Mal zugelassen werden und die, mit Ausnahme eines befristeten Zeitraums, um Missbrauch vorzubeugen, zuvor nicht außerhalb der Gemeinschaft zugelassen waren.
- (15) Die Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und

selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge¹⁷ enthält einen einheitlichen Rahmen mit Verwaltungsvorschriften und allgemeinen technischen Anforderungen für die Genehmigung aller Neuwagen in ihrem Geltungsbereich. Für die Anwendung dieser Verordnung sollte die Stelle zuständig sein, die auch für sämtliche Aspekte des Typgenehmigungsverfahrens nach jener Richtlinie und für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion zuständig ist.

- (16) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, für die besondere Vorschriften für die Typgenehmigung gelten, einschließlich Fahrzeuge, die für gewerbliche Zwecke hergestellt werden und in denen in Einklang mit der Gemeinschaftspolitik zugunsten Behinderter ein Rollstuhl benutzt werden kann, sollten vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgeschlossen werden.
- (17) Den Herstellern sollte die Flexibilität geboten werden, selbst zu entscheiden, wie sie die Zielvorgaben gemäß dieser Verordnung erfüllen wollen, und es sollte erlaubt werden, dass die CO₂-Zielvorgaben nicht für jeden einzelnen Personenkraftwagen, sondern für den Durchschnitt der Neuwagenflotte eines Herstellers gelten. Die Hersteller sollten daher verpflichtet werden sicherzustellen, dass die durchschnittlichen spezifischen Emissionen aller in der Gemeinschaft zugelassenen Neuwagen, für die sie verantwortlich sind, den Durchschnitt der Emissionsziele für diese Wagen nicht überschreiten.
- (18) Um diese Flexibilität zu ermöglichen, können sich die Hersteller für die Zwecke der Erfüllung ihrer Zielvorgaben gemäß dieser Verordnung auf offener, transparenter und diskriminierungsfreier Basis zu Pools zusammenschließen. Eine Vereinbarung über den Zusammenschluss zu einem Pool sollte nicht länger als fünf Jahre gültig sein, darf jedoch erneuert werden. Bilden mehrere Hersteller einen Pool, so sollten ihre Zielvorgaben gemäß dieser Verordnung als erfüllt gelten, wenn die durchschnittlichen Emissionen des Pools insgesamt die für den Pool gesetzten Emissionsziele nicht überschreiten.
- (19) Um sicherzustellen, dass die Ziele dieser Verordnung erfüllt werden, ist ein solider Durchsetzungsmechanismus erforderlich.
- (20) Die spezifischen Kohlendioxidemissionen neuer Personenkraftwagen werden in der Gemeinschaft in einheitlicher Weise nach der in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgesehenen Methodik gemessen. Um den mit der Regelung verbundenen Verwaltungsaufwand zu minimieren, sollte ihre Einhaltung anhand der von den Mitgliedstaaten erfassten und der Kommission gemeldeten Angaben über Neuwagenzulassungen in der Gemeinschaft beurteilt werden. Damit die für diese Beurteilung verwendeten Angaben vergleichbar sind, sollten die Bestimmungen für ihre Erfassung und Meldung möglichst harmonisiert werden.
- (21) Gemäß der Richtlinie 2007/46/EG legt der Hersteller jedem neuen Personenkraftwagen eine Übereinstimmungsbescheinigung bei, und die Mitgliedstaaten gestatten die Zulassung und die Inbetriebnahme neuer Personenkraftwagen nur dann, wenn eine gültige Übereinstimmungsbescheinigung vorliegt. Die von den Mitgliedstaaten erfassten Daten sollten mit der vom Hersteller

¹⁷

ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

erteilten Übereinstimmungsbescheinigung für den Personenkraftwagen in Einklang stehen.

- (22) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte auch im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten widerspiegeln. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union angesehen werden.
- (23) Die Verordnung sollte die vollständige Anwendung der Wettbewerbsregeln der Gemeinschaft nicht berühren.
- (24) Da die Reduzierung der CO₂-Emissionen Priorität genießt, sollte die Durchführung dieser Verordnung auf Gemeinschaftsebene durch das bestehende Finanzierungsinstrument der Gemeinschaft für die Umwelt (LIFE+) gemäß den Vorschriften und Bedingungen unterstützt werden, die für die Verordnung (EG) Nr. 614/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Mai 2007 über das Finanzierungsinstrument für die Umwelt (LIFE+)¹⁸ gelten.
- (25) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹⁹ beschlossen werden.
- (26) Der Kommission sollte insbesondere die Befugnis übertragen werden, im Lichte der Erfahrung mit der Anwendung dieser Verordnung die Vorschriften für die Überwachung und Datenübermittlung zu ändern, Verfahren für die Erhebung der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung einzuführen und die Durchführungsbestimmungen für die Verbesserung der Ausnahmeregelung für unabhängige Hersteller anzunehmen, die in kleiner Stückzahl Spezialfahrzeuge herstellen. Da es sich hierbei um Maßnahmen allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung und eine Ergänzung dieser Verordnung durch die Hinzufügung von neuen nicht wesentlichen Bestimmungen bewirken, sollten diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG erlassen werden.
- (27) Der Vereinfachung und Rechtsklarheit halber sollte die Entscheidung Nr. 1753/2000/EG aufgehoben werden.
- (28) Da die Ziele der beabsichtigten Maßnahme von den Mitgliedstaaten einzeln nicht erreicht werden können und daher wegen der Tragweite und Wirkung der vorgeschlagenen Maßnahmen besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann

¹⁸ ABl. L 149 vom 9.6.2007, S. 1.

¹⁹ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Geändert durch den Beschluss 2006/512/EG (ABl. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

die Gemeinschaft in Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip nach Artikel 5 EG-Vertrag tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus -

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Ziele

Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der EU verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten. Der in der Verordnung festgelegte, durch Verbesserungen bei der Motorentechnik zu erreichende CO₂-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen. Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die 10 g CO₂/km entsprechen.

Artikel 2

Geltungsbereich

1. Diese Verordnung gilt für Kraftfahrzeuge der Kategorie M₁ gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von höchstens 2610 kg und Fahrzeuge, auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wurde („Personenkraftwagen“), die in der Gemeinschaft erstmals zugelassen werden und zuvor nicht außerhalb der Gemeinschaft zugelassen waren („neue Personenkraftwagen“).
2. Eine vorherige Zulassung außerhalb der Gemeinschaft weniger als drei Monate vor der Zulassung in der Gemeinschaft wird nicht berücksichtigt.
3. Die Verordnung gilt nicht für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gemäß der Definition in Anhang II Teil A Nummer 5 der Richtlinie 2007/46/EG.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

1. Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:
 - (a) „durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen“: für einen Hersteller der Durchschnitt der spezifischen CO₂-Emissionen aller neuen Personenkraftwagen, deren Hersteller er ist;
 - (b) „Übereinstimmungsbescheinigung“: die Bescheinigung nach Artikel 18 der Richtlinie 2007/46/EG²⁰;

²⁰ ABL L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

- (c) „Hersteller“: die Person oder Stelle, die gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des EG-Typgenehmigungsverfahrens gemäß der Richtlinie 2007/46/EG sowie für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich ist;
 - (d) „Masse“: die in der Übereinstimmungsbescheinigung angegebene und in Anhang I Abschnitt 2.6 der Richtlinie 2007/46/EG definierte Masse eines Fahrzeugs mit Aufbau in fahrbereitem Zustand;
 - (e) „spezifische CO₂-Emissionen“: die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 gemessenen und als CO₂-Massenemission (kombiniert) in der Übereinstimmungsbescheinigung angegebenen Emissionen eines Personenkraftwagens;
 - (f) „Zielvorgabe für spezifische Emissionen“: für einen Hersteller der Durchschnitt der spezifischen CO₂-Emissionen gemäß Anhang I für alle neuen Personenkraftwagen, deren Hersteller er ist, oder, wenn dem Hersteller eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wird, die spezifischen CO₂-Emissionen in Einklang mit dieser Ausnahme.
2. Für die Zwecke dieser Verordnung gelten Hersteller als verbunden, wenn es sich um verbundene Unternehmen handelt. „Verbundene Unternehmen“ sind
- (a) Unternehmen, bei denen Partner eines Vertrags zwischen einem oder mehreren Unternehmen unmittelbar oder mittelbar
 - 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 bei einem Vertragspartner unmittelbar oder mittelbar die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten haben;
 - (c) Unternehmen, bei denen ein unter Buchstabe b genanntes Unternehmen unmittelbar oder mittelbar die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten hat;
 - (d) Unternehmen, bei denen ein Vertragspartner zusammen mit einem oder mehreren der unter den Buchstaben a, b oder c genannten Unternehmen, oder bei denen zwei oder mehr der letztgenannten Unternehmen gemeinsam die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten haben;
 - (e) Unternehmen, bei denen die in Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten gemeinsam ausgeübt werden von
 - i) den Partnern eines solchen Vertrags oder ihren jeweiligen in den Buchstaben a bis d genannten verbundenen Unternehmen oder

- ii) einem oder mehreren Partnern eines solchen Vertrags oder einem oder mehreren ihrer jeweiligen in den Buchstaben a bis d genannten verbundenen Unternehmen und einem oder mehreren Dritten.

Artikel 4

Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen nicht überschreiten oder, bei Herstellern denen eine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

Artikel 5

Pools

1. Hersteller, denen keine Ausnahme nach Artikel 9 gewährt wurde, können einen Pool bilden, um ihren Verpflichtungen gemäß Artikel 4 nachzukommen.
2. Die Vereinbarung über die Bildung eines Pools kann sich auf ein oder mehrere Kalenderjahre beziehen, solange die Gesamtlaufzeit jeder Vereinbarung fünf Kalenderjahre nicht überschreitet, und ihr ist spätestens am 31. Dezember des ersten Kalenderjahres beizutreten, für das die Emissionen gepoolt werden sollen. Hersteller, die einen Pool bilden, übermitteln der Kommission Folgendes:
 - (a) Angabe der Hersteller, die dem Pool angehören sollen;
 - (b) Ernennung eines Herstellers zum Poolmanager, der als Kontaktstelle für den Pool fungiert und für die Zahlung etwaiger Abgaben wegen Emissionsüberschreitung verantwortlich ist, die dem Pool gemäß Artikel 7 auferlegt werden können; und
 - (c) Nachweis, dass der Poolmanager in der Lage ist, seinen Verpflichtungen gemäß Buchstabe b nachzukommen.
3. Erfüllt der vorgeschlagene Poolmanager die Anforderungen gemäß Absatz 2 Buchstabe c nicht, so teilt die Kommission den Herstellern dies mit.
4. Die Hersteller, die einem Pool angehören, setzen die Kommission gemeinsam von jedem Wechsel des Poolmanagers oder jeder Änderung seines Finanzstatus, soweit dies seine Fähigkeit beeinträchtigen könnte, die Anforderungen gemäß Absatz 2 Buchstabe c zu erfüllen, sowie von jeder Änderung der Poolzusammensetzung oder von der Auflösung des Pools in Kenntnis.
5. Die Hersteller können Vereinbarungen über die Poolbildung treffen, sofern diese Vereinbarungen mit den Artikeln 81 und 82 EG-Vertrag in Einklang stehen und jedem Hersteller, der beantragt, in den Pool aufgenommen zu werden, eine offene, transparente und diskriminierungsfreie Beteiligung unter wirtschaftlich angemessenen Bedingungen möglich ist. Ohne die allgemeine Gültigkeit der EU-Wettbewerbsregeln für solche Pools einzuschränken, sorgen alle Poolmitglieder

insbesondere dafür, dass im Kontext der Vereinbarung über die Poolbildung außer den nachstehend genannten keine Daten oder Informationen ausgetauscht werden:

- i) durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen;
- ii) Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen;
- iii) Gesamtzahl der zugelassenen Fahrzeuge.

6. Absatz 5 gilt nicht, wenn alle Hersteller eines Pools verbundene Unternehmen sind.
7. Außer im Falle der Mitteilung nach Absatz 3 werden die Hersteller, die einem Pool angehören, zu dem die einschlägigen Angaben der Kommission übermittelt wurden, für die Zwecke dieser Verordnung als ein Hersteller behandelt.

Artikel 6

Überwachung und Meldung der durchschnittlichen Emissionen

1. Jeder Mitgliedstaat erfasst für das am 1. Januar 2010 beginnende Jahr und für jedes folgende Jahr gemäß Anhang II Teil A die Angaben über alle neuen Personenkraftwagen, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen werden.
2. Die Mitgliedstaaten ermitteln bis zum 28. Februar 2011 und in jedem folgenden Jahr die in Anhang II Teil B genannten Daten für das vorangegangene Kalenderjahr und übermitteln sie der Kommission. Die Daten werden in dem in Anhang II Teil C festgelegten Format übermittelt.
3. Auf Verlangen der Kommission übermittelt der Mitgliedstaat auch das vollständige, gemäß Absatz 1 erfasste Datenmaterial.
4. Die Kommission führt ein zentrales Verzeichnis der von den Mitgliedstaaten gemäß diesem Artikel gemeldeten Daten und berechnet bis spätestens 30. Juni 2011 und in jedem folgenden Jahr vorläufig für jeden Hersteller Folgendes:
 - (a) die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr in der Gemeinschaft;
 - (b) die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr; und
 - (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 und zu ihren spezifischen CO₂-Emissionen.

Das Verzeichnis ist öffentlich einsehbar.

5. Die Hersteller können der Kommission innerhalb von zwei 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 30. September entweder bestätigen oder ändern und bestätigen.

6. Gelangt die Kommission auf der Grundlage der Berechnungen gemäß Absatz 5 zu der Auffassung, dass die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers im Kalenderjahr 2010 oder 2011 seine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für das betreffende Jahr übersteigen, so setzt sie den Hersteller davon in Kenntnis.
7. Die Mitgliedstaaten bestimmen eine zuständige Behörde für die Erfassung und Übermittlung der Überwachungsdaten gemäß dieser Verordnung und setzen die Kommission spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung davon in Kenntnis.
8. Die Kommission kann nach dem Verfahren gemäß Artikel 12 Absatz 2 Durchführungsvorschriften für die Überwachung und Datenübermittlung nach dem vorliegenden Artikel und über die Anwendung von Anhang II erlassen.

Die Kommission kann Anhang II im Lichte der mit der Anwendung dieser Verordnung gewonnenen Erfahrung ändern. Diese Maßnahmen zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung werden nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Artikel 7

Abgabe wegen Emissionsüberschreitung

1. Übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers im Kalenderjahr 2012 oder einem folgenden Kalenderjahr die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers in dem betreffenden Jahr, so erhebt die Kommission von ihm bzw., im Falle eines Pools, vom Poolmanager eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.
2. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgender Formel berechnet:

Überschreitung x Anzahl neuer Personenkraftwagen x Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 3.

Dabei ist:

„Überschreitung“: die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen Emissionen des Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr übersteigen, gerundet auf drei Dezimalstellen; und

„Anzahl neuer Personenkraftwagen“: die Anzahl der neuen Personenkraftwagen, deren Hersteller er ist und die in dem Jahr zugelassen wurden.

3. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung beträgt
 - (a) für im Kalenderjahr 2012 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 20 Euro;
 - (b) für im Kalenderjahr 2013 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 35 Euro;
 - (c) für im Kalenderjahr 2014 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 60 Euro; und
 - (d) für im Kalenderjahr 2015 die Zielvorgabe überschreitende Emissionen: 95 Euro.
4. Die Kommission legt die Methoden für die Erhebung der Überschreitungsabgabe gemäß Absatz 1 fest.

Diese Maßnahmen zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung durch Hinzufügung werden nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.
5. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe gelten als Einnahmen für den Haushalt der Europäischen Union.

Artikel 8

Veröffentlichung der Leistungen der Hersteller

1. Die Kommission veröffentlicht bis spätestens 31. Oktober 2011 und in jedem folgenden Jahr eine Liste, in der für jeden Hersteller Folgendes angegeben ist:
 - (a) seine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für das vorangegangene Kalenderjahr;
 - (b) seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;
 - (c) die Differenz zwischen seinen durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr und seiner Zielvorgabe in dem Jahr; und
 - (d) die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen aller neuen Personenkraftwagen in der Gemeinschaft im vorangegangenen Kalenderjahr.
2. Ab 31. Oktober 2013 wird in der gemäß Absatz 1 veröffentlichten Liste auch angegeben, ob der Hersteller die Anforderungen des Artikels 4 für das vorangegangene Kalenderjahr erfüllt hat.

Artikel 9

Ausnahmeregelung für unabhängige Hersteller von in kleinen Stückzahlen gebauten Spezialfahrzeugen

1. Ein Hersteller kann eine Ausnahme von der gemäß Anhang I berechneten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen beantragen, wenn
 - (a) er für weniger als 10 000 neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden, und
 - (b) er nicht mit einem anderen Hersteller verbunden ist.
2. Ein Antrag auf eine Ausnahme gemäß Absatz 1 kann sich auf höchstens fünf Kalenderjahre beziehen. Der Antrag wird an die Kommission gerichtet und enthält Folgendes:
 - (a) Name des Herstellers und Kontaktperson,
 - (b) Nachweis, dass der Hersteller für eine Ausnahme gemäß Absatz 1 in Betracht kommt,
 - (c) Angaben zu den Personenkraftwagen, die er herstellt, einschließlich Masse und spezifische CO₂-Emissionen dieser Personenkraftwagen, und
 - (d) eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen, die mit dem Reduktionspotenzial des Herstellers, einschließlich des technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO₂-Emissionen, in Einklang steht.
3. Ist die Kommission der Auffassung, dass der Hersteller für die Ausnahme gemäß Absatz 1 in Betracht kommt und dass die vom Hersteller vorgeschlagene Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen mit seinem Reduktionspotenzial, einschließlich des technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO₂-Emissionen, in Einklang steht, so gewährt sie dem Hersteller eine Ausnahme. Die Ausnahme gilt ab 1. Januar des auf den Antrag folgenden Jahres.
4. 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.
5. Ist die Kommission aufgrund einer Mitteilung gemäß Absatz 4 oder aus anderen Gründen der Auffassung, dass der Hersteller nicht mehr für die Ausnahme in Betracht kommt, so hebt sie die Ausnahme mit Wirkung vom 1. Januar des folgenden Kalenderjahrs auf und unterrichtet den Hersteller darüber.
6. Ist die Kommission der Auffassung, dass der Hersteller das in seinem Antrag dargestellte Programm zur Emissionsreduzierung nicht umsetzt, so kann sie die Ausnahme aufheben.
7. Die Kommission kann Durchführungsbestimmungen zu den Absätzen 1 bis 6 erlassen, in denen auch die Auslegung der Voraussetzungen für die Gewährung einer Ausnahme, der Inhalt der Anträge sowie der Inhalt und die Beurteilung der

Programme zur Reduzierung der spezifischen CO₂-Emissionen geregelt werden können.

Diese Maßnahmen zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung durch Hinzufügung werden nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

Artikel 10

Überprüfung und Berichterstattung

1. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat im Jahr 2010 einen Bericht darüber vor, inwieweit das Gesamtkonzept der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen umgesetzt wurde.
2. Im Jahr 2010 untersucht die Kommission anhand der nach der Entscheidung Nr. 1753/2000/EG übermittelten Daten, ob von 2006 bis 2009 bei neuen Personenkraftwagen eine Massenänderung von über oder unter 0 zu beobachten war.

Hat sich die Masse der neuen Personenkraftwagen geändert, so wird die Zahl für den autonomen Massenzuwachs in Anhang I durch den Durchschnitt der jährlichen Massenänderung der Kalenderjahre 2006 bis 2009 ersetzt.

Diese Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung wird nach dem in Artikel 12 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

3. Die Kommission überprüft die technische Entwicklung mit dem Ziel, gegebenenfalls die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen zu ändern.

Artikel 11

Informationen für die Verbraucher

Die Hersteller tragen dafür Sorge, dass ab 1. Januar 2010 auf allen Kennzeichnungen und Werbeplakaten, in allen Werbeunterlagen und in sämtlichen Schriften gemäß den Artikeln 3, 5 und 6 der Richtlinie 1999/94/EG angegeben wird, inwieweit die spezifischen CO₂-Emissionen des beworbenen Personenkraftwagens von der gemäß Anhang I bestimmten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des betreffenden Personenkraftwagens abweichen.

Artikel 12

Ausschuss

1. Die Kommission wird von dem durch Artikel 8 der Entscheidung 93/389/EWG eingesetzten Ausschuss unterstützt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Artikel 13

Gemeinschaftsfinanzierung

Die Durchführung dieser Verordnung auf Gemeinschaftsebene wird durch das bestehende Finanzierungsinstrument der Gemeinschaft für die Umwelt (LIFE+) gemäß den Vorschriften und Bedingungen unterstützt, die für die Verordnung (EG) Nr. 614/2007 gelten.

Artikel 14

Aufhebung

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

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

Artikel 15

Inkrafttreten

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

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

Brüssel, den [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

[...]

Im Namen des Rates

Der Präsident

[...]

ANHANG I
ZIELVORGABE FÜR DIE SPEZIFISCHEN CO₂-EMISSIONEN

1. Die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen nach folgender Formel festgelegt:

$$\text{Zulässige spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 130 + a \times (M - M_0)$$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + \text{AMI})^6$$

Autonome Massenzunahme (Autonomous mass increase AMI) = 0 %

$$a = 0,0457$$

2. Die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für einen Hersteller in einem Kalenderjahr wird berechnet als Durchschnitt der in dem Kalenderjahr zulässigen spezifischen Emissionen jedes neuen Personenkraftwagens, dessen Hersteller er ist.

ANHANG II
ÜBERWACHUNG UND MELDUNG DER EMISSIONEN

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

1. Die Mitgliedstaaten erfassen für das am 1. Januar 2010 beginnende Jahr und für jedes folgende Jahr die folgenden Angaben über neue Personenkraftwagen, die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen werden:
 - (a) Hersteller,
 - (b) Typ, Variante und Version;
 - (c) spezifische CO₂-Emissionen (g/km);
 - (d) Masse (kg);
 - (e) Radstand (mm); und
 - (f) Spurweite (mm).
2. Die Angaben gemäß Absatz 1 sind der Übereinstimmungsbescheinigung für den betreffenden Personenkraftwagen zu entnehmen. Sind in der Übereinstimmungsbescheinigung für einen Personenkraftwagen sowohl eine Mindest- als auch eine Höchstmasse angegeben, so verwenden die Mitgliedstaaten für die Zwecke dieser Verordnung nur die Höchstmasse.
3. Die Mitgliedstaaten stellen für das am 1. Januar 2010 beginnende Jahr und für jedes folgende Jahr nach den in Teil B beschriebenen Methoden für jeden Hersteller Folgendes fest:
 - (a) die Gesamtzahl der in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen neuen Personenkraftwagen;
 - (b) die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen gemäß Teil B Nummer 7;
 - (c) die durchschnittliche Masse gemäß Teil B Nummer 8;
 - (d) für jede Variante jeder Version jedes Typs eines neuen Personenkraftwagens:
 - i) die Gesamtzahl der in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen neuen Personenkraftwagen gemäß Teil B Nummer 7;
 - ii) die spezifischen CO₂-Emissionen;
 - iii) die Masse;
 - iv) die Fahrzeugstandfläche des Wagens gemäß Teil B Nummer 9.

TEIL B - Verfahren zur Ermittlung der Daten für die CO₂-Überwachung neuer Personenkraftwagen

1. Die für die CO₂-Überwachung erforderlichen Daten, die die Mitgliedstaaten gemäß Teil A Nummer 3 feststellen müssen, werden nach den im vorliegenden Teil beschriebenen Verfahren ermittelt.

Anzahl zugelassener neuer Personenkraftwagen (N)

2. Die Mitgliedstaaten stellen die Anzahl N der in ihrem Hoheitsgebiet in dem betreffenden Überwachungsjahr zugelassenen neuen Personenkraftwagen fest.

Durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen (S_{ave})

3. Zur Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen aller neuen Personenkraftwagen, die im Überwachungsjahr im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats erstmals zugelassen werden, (S_{ave}) wird die Summe der spezifischen CO₂-Emissionen jedes einzelnen neuen Personenkraftwagens S durch die Anzahl der neuen Personenkraftwagen N dividiert.

$$S_{ave} = (1/ N) \times \Sigma S$$

Durchschnittliche Masse neuer Personenkraftwagen

Zur Berechnung der durchschnittlichen Masse aller neuen Personenkraftwagen, die im Überwachungsjahr im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats erstmals zugelassen werden, (M_{ave}) wird die Summe der Masse jedes einzelnen neuen Personenkraftwagens M durch die Anzahl der neuen Personenkraftwagen N dividiert.

$$M_{ave} = (1/ N) \times \Sigma M$$

Verteilung nach Varianten neuer Personenkraftwagen

4. Für jede Variante jeder Version jedes Typs eines neuen Personenkraftwagens sind die Anzahl der erstmals zugelassenen Personenkraftwagen, die Masse der Fahrzeuge, die spezifischen CO₂-Emissionen und die Fahrzeugstandfläche zu erfassen.

Fahrzeugstandfläche

Zur Berechnung der Fahrzeugstandfläche des Personenkraftwagens wird der Radstand mit der Spurweite des Wagens multipliziert.

TEIL C – Format für die Übermittlung von Angaben

1. Die Mitgliedstaaten melden die in Teil A Nummer 3 genannten Angaben für jedes Jahr und für jeden Hersteller in den folgenden Formaten:

– *Aggregierte Daten:*

Jahr:				
Hersteller	Gesamtzahl zugelassener neuer Perso- nenkraft- wagen	Durchschnitt- liche spezifi- sche CO ₂ - Emissionen (g/km)	Durch- schnitt- liche Masse (kg)	Durchschnitt- liche Fahrzeug- standfläche (m ²)
(Hersteller 1)	...	...	...	...
(Hersteller 2)	...	...	...	...
...	...	...	...	...
Alle Hersteller insgesamt	...	...	...	...

– *Nach Herstellern aufgeschlüsselte Angaben*

Jahr	Hersteller	Fahr- zeugtyp	Version	Variante	Fabrik marke	Handels- name	Neu- zulas- sungen insge- samt	Spezifi- sche CO ₂ - Emis- sionen (g/km)	Mas- se (kg)	Fahr- zeug- stand- fläche (m ²)
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	(Name Fahrzeug- typ 1)	(Name Version 1)	(Name Variante 1)	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	(Name Fahrzeug- typ 1)	(Name Version 1)	(Name Variante 2)	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	(Name Fahrzeug- typ 1)	(Name Version 2)	(Name Variante 1)	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	(Name Fahrzeug- typ 1)	(Name Version 2)	(Name Variante 2)	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	(Name Fahrzeug- typ 2)	(Name Version 1)	(Name Variante 1)	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	(Name Fahrzeug- typ 2)	(Name Version 1)	(Name Variante 2)	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	(Name Fahrzeug- typ 2)	(Name Version 2)	(Name Variante 1)	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	(Name Fahrzeug- typ 2)	(Name Version 2)	(Name Variante 2)	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)			...	...	...	...	...	...	...

Jahr 1	(Name Her- steller 1)			...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Her- steller 1)		...	...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Her- steller 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...

FINANZBOGEN

1. BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen

2. ABM/ABB-RAHMEN

Politikbereich(e) und Tätigkeit(en):

0703 - Umsetzung der Umweltpolitik

3. HAUSHALTSLINIEN

3.1. Haushaltslinien (operative Linien sowie Linien für entsprechende technische und administrative Unterstützung (vormalige BA-Linien)), mit Bezeichnung:

07 01 04 01: LIFE+ (Finanzierungsinstrument für die Umwelt — 2007 bis 2013) — Verwaltungsausgaben - Rubrik 2)

07 03 07: LIFE+ (Finanzierungsinstrument für die Umwelt — 2007 bis 2013) - Rubrik 2

3.2. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen:

Die Maßnahme (Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen) soll 2010 in Kraft treten. Im Zeitraum 2010 bis 2013 werden die operativen Ausgaben vom Finanzierungsinstrument LIFE+ gedeckt.

3.3. Haushaltstechnische Merkmale

Haushaltslinie	Art der Ausgaben		Neu	EFTA-Beitrag	Beiträge von Bewerberländern	Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens
07 01 04 01	NOA	NGM ²¹	Nein	Nein	Ja	Nr. 2
07 03 07	NOA	GM	Nein	Nein	Ja	Nr. 2

²¹ Nichtgetrennte Mittel

4. RESSOURCEN IM ÜBERBLICK

4.1. Mittelbedarf

4.1.1. Überblick über die erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen (VE) und Zahlungsermächtigungen (ZE)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art der Ausgaben	Ab- schnitt		2010	2011	2012	2013	2014	2015 und Folge- jahre	Insge- samt
------------------	----------------	--	------	------	------	------	------	--------------------------------	----------------

Operative Ausgaben²²

Verpflichtungs- ermächtigungen (VE)	8.1.	a	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Zahlungsermächtigungen (ZE)		b	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

Im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben²³

Technische und administrative Unterstützung (NGM)	8.2.4.	c	-	-	-	-	-	-	-
---	--------	---	---	---	---	---	---	---	---

HÖCHSTBETRAG

Verpflichtungs- ermächtigungen		a+c	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Zahlungsermächtigungen		b+c	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700

Im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungsausgaben²⁴

Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.5.	d	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585	2,808
Sonstige im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungskosten, außer Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.6.	e	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

Geschätzte Gesamtkosten für die Finanzierung der Maßnahme

VE insgesamt, einschließlich Personalkosten		a+c +d+ e	0,876	0,646	0,616	0,953	0,953	0,953	4,997
---	--	-----------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

²² Ausgaben, die nicht unter Kapitel xx 01 des betreffenden Titels xx fallen.

²³ Ausgaben, die unter Artikel xx 01 04 des Titels xx fallen.

²⁴ Ausgaben, die unter Kapitel xx 01 fallen, außer solche bei Artikel XX 01 04 oder xx 01 05.

ZE	insgesamt,		b+c +d+ e	0,716	0,646	0,656	0,913	0,933	1,133	4,997
einschließlich										
Personalkosten										

Angaben zur Kofinanzierung

Sieht der Vorschlag eine Kofinanzierung durch die Mitgliedstaaten oder sonstige Einrichtungen vor (bitte auflisten), so ist in der nachstehenden Tabelle die voraussichtliche Höhe der entsprechenden Beiträge anzugeben (beteiligen sich mehrere Einrichtungen an der Kofinanzierung, so können Zeilen in die Tabelle eingefügt werden):

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Kofinanzierung durch		Jahr n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 und Folge jahre	Insge- samt
.....	f							
VE insgesamt, einschließlich Kofinanzierung	a+c +d+ e+f							

4.1.2. Vereinbarkeit mit der Finanzplanung

- ☒ Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung bis 2013 vereinbar.
- ☐ Der Vorschlag macht eine Anpassung der betreffenden Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens erforderlich.
- ☐ Der Vorschlag erfordert möglicherweise eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung²⁵ (z. B. Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder Änderung des mehrjährigen Finanzrahmens).

4.1.3. Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen

- ☒ Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Einnahmen.
- ☐ Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

in Mio. EUR (1 Dezimalstelle)

		Stand vor der Maß- nahme [Jahr n- 1]	Stand nach der Maßnahme					
Haushaltslinie	Einnahmen		[Jahr n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] 26

²⁵ Siehe Nummer 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.

²⁶ Wenn die Dauer der Maßnahme mehr als 6 Jahre beträgt, sind weitere Spalten anzufügen.

	a) Einnahmen nominal					
	b) Veränderung	Δ				

Die Verordnung ist so ausgelegt, dass eine bestmögliche Einhaltung durch alle Hersteller sichergestellt ist. Daher wird nicht erwartet, dass die in Artikel 7 vorgesehenen Überschreitungsabgaben zu Einnahmen führen. Sollten durch die Umsetzung der Vorschriften des genannten Artikels jedoch Einnahmen erzielt werden, so werden sie in den allgemeinen EU-Haushalt einfließen. In der dem Vorschlag beigefügten Folgenabschätzung sind Überschreitungsabgaben in unterschiedlicher Höhe zugrunde gelegt.

4.2. Personalbedarf (Vollzeitäquivalent - Beamte, Zeitbedienstete und externes Personal) - Einzelheiten hierzu siehe Abschnitt 8.2.1

Jährlicher Bedarf	2010	2011	2012	2013	2014	2015 und Folgejahre
Personalbedarf insgesamt	3	3	3	5	5	5

5. MERKMALE UND ZIELE

5.1. Kurz- oder längerfristig zu deckender Bedarf:

Hauptziel dieser Verordnung ist es, bis 2012 eine Begrenzung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagenflotte auf 130 g/km zu erreichen. Dies ist Teil eines Gesamtkonzepts und wird durch Maßnahmen ergänzt, die weitere 10 g CO₂/km beitragen werden, so dass das Gemeinschaftsziel von 120 g CO₂/km entsprechend der Mitteilung der Kommission über die Überprüfung der Strategie für CO₂ und Personenkraftwagen vom 7. Februar 2007 (KOM(2007) 19) erreicht werden kann.

5.2. Durch die Gemeinschaftsintervention bedingter Mehrwert, Kohärenz des Vorschlags mit anderen Finanzinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte:

Die Gemeinschaft verfolgt schon seit langem das Ziel, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von Neuwagen in der Gemeinschaft zu senken. Der Rat und das Europäische Parlament haben die Kommission aufgefordert, einen Vorschlag für eine diesbezügliche Rechtsvorschrift vorzulegen. Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten wegen der Notwendigkeit, dem Entstehen von Handelshemmnissen im Binnenmarkt vorzubeugen, wegen des grenzübergreifenden Charakters des Klimawandels und wegen der beträchtlichen Unterschiede zwischen den durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen in den verschiedenen Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden. Die Festlegung von Zielvorgaben für die CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen auf Gemeinschaftsebene bietet den Herstellern auch mehr Flexibilität bei der Verwirklichung der CO₂-Reduzierungen bei allen Fahrzeugen ihrer Neuwagenflotte

in der Gemeinschaft, als bei spezifischen Strategien für einzelstaatliche Reduzierungsziele möglich wäre.

5.3. Ziele, erwartete Ergebnisse und entsprechende Indikatoren im Rahmen der ABM-Methodik:

Der Vorschlag verfolgt die nachstehenden allgemeinen Ziele:

- Gewährleistung eines hohen Umweltschutzniveaus in der Europäischen Union und Beitrag zu den Kyoto-Zielen der EU,
- Verbesserung der Energieversorgungssicherheit der EU,
- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie und Förderung der Erforschung kraftstoffeffizienter Technologien.

Das besondere Ziel des Vorschlags ist die Eindämmung der Klimafolgen und die Verbesserung der Kraftstoffeffizienz von Personenkraftwagen, indem die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von Neuwagen auf 130 g/km gesenkt werden. Dieser Durchschnittswert ist der Indikator, an dem die Umsetzung des Vorschlags gemessen wird.

5.4. Durchführungsmodalitäten (indikative Angaben):

☒ ***Zentrale Verwaltung***

- ☒ direkt durch die Kommission
- ☐ indirekt im Wege der Befugnisübertragung an:
 - ☐ Exekutivagenturen
 - ☐ die von den Gemeinschaften geschaffenen Einrichtungen im Sinne von Artikel 185 der Haushaltsordnung
 - ☐ einzelstaatliche öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden

☐ ***Geteilte oder dezentrale Verwaltung***

- ☐ mit Mitgliedstaaten
- ☐ mit Drittländern

☐ ***Gemeinsame Verwaltung mit internationalen Organisationen (bitte auflisten)***

Bemerkungen:

6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

6.1. Überwachungssystem

Der Vorschlag baut auf einem bereits bestehenden Überwachungssystem auf, das eingerichtet wurde, um die Umsetzung der Strategie für CO₂ und Personenkraftwagen zu verfolgen. Es stützt sich auf die Daten, die die Mitgliedstaaten der Kommission über die Zulassungen von Neuwagen und deren Merkmale, einschließlich der spezifischen CO₂-Emissionen, übermitteln.

Die von der Kommission zum Zwecke der Umsetzung der Verordnung geschlossenen Verträge müssen die Überwachung und Finanzkontrolle durch die Kommission (bzw. von ihr bevollmächtigte Personen) und die Rechnungsprüfung durch den Rechnungshof, die erforderlichenfalls auch Kontrollen vor Ort umfassen, gewährleisten.

6.2. Bewertung

6.2.1. Ex-ante-Bewertung:

Siehe die diesem Vorschlag als Arbeitspapier der Kommission beiliegende Folgenabschätzung. Die Auswirkungen aller vorgeschlagenen Maßnahmen wurden aus wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Sicht beurteilt.

6.2.2. Maßnahmen im Anschluss an Zwischen-/Ex-post-Bewertungen (unter Zugrundelegung früherer Erfahrungen):

6.2.3. Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertungen:

Die Maßnahme wird gemäß Artikel 10 überprüft.

7. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Umfassende Anwendung der internen Kontrollnormen Nr. 14, 15, 16, 18, 19, 20 und 21 sowie der Grundsätze der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1605/2002 des Rates über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Union.

Die Kommission gewährleistet bei der Durchführung der nach diesem Vorschlag finanzierten Maßnahmen den Schutz der finanziellen Interessen der Gemeinschaft durch Präventivmaßnahmen gegen Betrug, Korruption und sonstige rechtswidrige Handlungen durch wirksame Kontrollen und Einziehung rechtsgrundlos gezahlter Beträge sowie - bei Feststellung von Unregelmäßigkeiten - durch wirksame, angemessene und abschreckende Sanktionen gemäß der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 2988/95 des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 2185/96 des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 1073/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates.

Um Betrug bei der Umsetzung von Artikel 7 zu verhindern, ist gemäß Artikel 6 und den diesbezüglichen Bestimmungen in Anhang II ein solides System für die Überwachung und Übermittlung von Daten vorzusehen. Gemäß Artikel 6 Absatz 8 kann die Kommission für die Überwachung und Übermittlung von Daten Leitlinien festlegen, die die Mitgliedstaaten einhalten müssen.

8. RESSOURCEN IM EINZELNEN

8.1. Ziele des Vorschlags und Finanzbedarf

Verpflichtungsermächtigungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele, Maßnahmen und Outputs (bitte angeben)	Art der Outputs	Durchschnittskosten	Jahr 2010		Jahr 2011		Jahr 2012		Jahr 2013		Jahr 2014		Jahr 2015 und Folgejahre		INSGESAMT	
			Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten
OPERATIVES ZIEL Nr. 1 – Umsetzung des Überwachungs- und Meldesystems																
Maßnahme 1 - Erfassung und Analyse von Daten																
Überprüfung der Entwicklung der Masse neuer Personenkraftwagen (Artikel 10)	Studie	0,20	1	0,200											1	0,20
Erfassung und Analyse der eingegangenen Daten - zentrales Datenregister	Service und IT-System	0,20	1	0,200	1	0,200	1	0,200	1	0,300	1	0,300	1	0,300	6	1,500
GESAMTKOSTEN				0,400		0,200		0,200		0,300		0,300		0,300		1,700

8.2. Verwaltungskosten

8.2.1. Art und Anzahl des erforderlichen Personals

Art der Stellen		Zur Verwaltung der Maßnahme einzusetzendes, vorhandenes und/oder zusätzliches Personal (Stellenzahl/Vollzeitäquivalent)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Beamte oder Bedienstete auf Zeit ²⁷ (XX 01 01)	A*/AD	2	2	2	4	4	4
	B*, C*/AST	1	1	1	1	1	1
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal ²⁸							
Sonstiges, aus Artikel XX 01 04/05 finanziertes Personal ²⁹							
INSGESAMT		3	3	3	5	5	5

8.2.2. Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der vorgeschlagenen Maßnahme auszuführen sind

Zu den wichtigsten Aufgaben in den ersten Jahren (2010-2012) gehört die Konsolidierung der Überwachungsregelung, wobei den Mitgliedstaaten entsprechende Anleitungen geboten werden und auf die bisherigen Überwachungstätigkeiten der Mitgliedstaaten aufgebaut wird, die mit der (durch die vorliegende Verordnung aufzuhebende) Entscheidung Nr. 1753/2000/EG eingeführt wurden. Darüber hinaus führt die Kommission ein zentrales Verzeichnis der gemeldeten Daten, sie teilt den Automobilherstellern die von den Mitgliedstaaten über sie gemeldeten Daten mit, macht diese Daten öffentlich zugänglich und gibt ab 2011 einen jährlichen Überwachungsbericht heraus. Eine weitere Aufgabe ist ab 2013 die Erhebung der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.

8.2.3. Zuordnung der Stellen des damit betrauten Statutspersonals

- ☐ derzeit für die Verwaltung des Programms, das ersetzt oder verlängert werden soll, zugewiesene Stellen
- ☐ im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für das Jahr n vorab zugewiesene Stellen

²⁷ Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

²⁸ Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

²⁹ Die Kosten hierfür sind im Höchstbetrag enthalten.

- ☐ im Rahmen des anstehenden neuen JSP/HVE-Verfahrens anzufordernde Stellen
- ☒ innerhalb des für die Verwaltung zuständigen Dienstes neu zu verteilende vorhandene Stellen (interne Personalumsetzung)
- ☐ für das Jahr n erforderliche, jedoch im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für dieses Jahr nicht vorgesehene neue Stellen

8.2.4. Sonstige im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben (XX 01 04/05 - Verwaltungsausgaben)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	Jahr 2010	Jahr 2011	Jahr 2012	Jahr 2013	Jahr 2014	Jahr 2015 und Folge- jahre	INSGE- SAMT
1 Technische und administrative Unterstützung (einschließlich Personalkosten)							
Exekutivagenturen ³⁰							
Sonstige technische und administrative Unterstützung							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
Technische und administrative Unterstützung insgesamt	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. Im Höchstbetrag nicht enthaltene Personal- und Nebenkosten

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art des Personals	2010	2011	2012	2013	2014	2015 und Folge- jahre
Beamte und Bedienstete auf Zeit (XX 01 01)	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal (Hilfskräfte, ANS, Vertragspersonal usw.) (Angabe der Haushaltslinie)						
Personal- und Nebenkosten insgesamt (NICHT im Höchstbetrag enthalten)	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585

³⁰ Hier ist auf den Finanzbogen zum Gründungsrechtsakt der Agentur zu verweisen.

Berechnung - *Beamte und Bedienstete auf Zeit*

Hierbei sollte - soweit zutreffend - auf Abschnitt 8.2.1 Bezug genommen werden.

Das Standardgehalt für einen Beamten oder Bediensteten auf Zeit (siehe Abschnitt 8.2.1) beträgt 0,117 Mio. EUR.

Berechnung - *Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal*

Hierbei sollte - soweit zutreffend - auf Abschnitt 8.2.1 Bezug genommen werden.

8.2.6. Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015 und Folge jahre	2010 - 2015
XX 01 02 11 01 - Dienstreisen	0,005	0,005	0,005	0,008	0,008	0,008	0,039
XX 01 02 11 02 - Sitzungen & Konferenzen	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,210
XX 01 02 11 03 – Ausschüsse ³¹	0,060	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,240
XX 01 02 11 04 - Studien & Konsultationen							
XX 01 02 11 05 - Informationssysteme							
2 Gesamtbetrag der sonstigen Ausgaben für den Dienstbetrieb (XX 01 02 11)							
3 Sonstige Ausgaben administrativer Art (Angabe mit Hinweis auf die betreffende Haushaltslinie)							
Gesamtbetrag der Verwaltungs- ausgaben ausgenommen Personal- und Nebenkosten (NICHT im Höchstbetrag enthalten)	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

³¹ Angabe des jeweiligen Ausschusses sowie der Gruppe, der dieser angehört.

Berechnung - *Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben*

Von 2010 bis 2012 fünf Dienstreisen im Jahr zu je 1000 EUR, ab 2013 acht Dienstreisen im Jahr.

Für die ersten zwei Jahre sind zweimal jährlich Sitzungen des gemäß der Verordnung eingesetzten Regelungsausschusses vorgesehen, danach soll eine Sitzung im Jahr stattfinden (Kosten je Sitzung: 30 000 EUR).

Für 2010 sind zwei Sachverständigensitzungen zu bestimmten Themen in Zusammenhang mit der Umsetzung der Verordnung vorgesehen, danach eine Sitzung im Jahr (Kosten je Sitzung 30 000 EUR).

Der Bedarf an Humanressourcen und Verwaltungsmitteln wird mit den Mitteln gedeckt, die der zuständigen GD im Rahmen des jährlichen Haushaltsverfahrens in Abhängigkeit von den verfügbaren Mitteln zugeteilt wurden.