

**DE**

021120/EU XXIV.GP  
Eingelangt am 30/10/09

**DE**

**DE**



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 28.10.2009  
KOM(2009) 593

2009/0173 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen der  
Gesamtstrategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von leichten  
Nutzfahrzeugen und Pkw**

{SEK(2009) 1454}  
{SEK(2009) 1455}

## **BEGRÜNDUNG**

### Inhalt des Vorschlags

- Gründe und Ziele

Der Binnenmarkt ist ein Raum ohne Binnengrenzen, in dem der freie Verkehr von Gütern, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet sein muss.

Die 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 Klimaänderungen<sup>1</sup> im Namen der Europäischen Gemeinschaft genehmigt wurde, hat zum Ziel, die Treibhausgaskonzentrationen in der Atmosphäre auf einem Niveau zu stabilisieren, das eine gefährliche anthropogene Störung des Klimasystems verhindert. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, sollte die globale Jahresschnittstemperatur gegenüber den vorindustriellen Werten nicht um mehr als 2°C ansteigen. Der vierte Sachstandsbericht des Weltklimarates (IPCC) zeigt, dass die globalen Treibhausgasemissionen ihren Höchststand 2020 erreicht haben müssen, wenn dieses Ziel verwirklicht werden soll. Der Europäische Rat von März 2007 ist die feste Verpflichtung eingegangen, die Treibhausgasemissionen der Gemeinschaft bis 2020 gegenüber 1990 insgesamt um mindestens 20 % zu reduzieren bzw. um 30 %, sofern sich andere Industrieländer zu vergleichbaren Emissionsminderungen und wirtschaftlich weiter fortgeschrittene Entwicklungsländer zu einem ihren jeweiligen Fähigkeiten angemessenen Beitrag verpflichten. Mit dem im Dezember vergangenen Jahres verabschiedeten Klima- und Energiepaket wurden diese Ziele gesetzlich verankert. Gemäß der Entscheidung 406/2009/EG sollen Emissionen aus Sektoren, die bisher nicht unter das Emissionshandelssystem der EU fallen, darunter auch der Verkehrssektor, gemessen an den Emissionswerten von 2005 um durchschnittlich 10 % reduziert werden. Als eine der Konsequenzen dieser Verpflichtungen müssen alle Mitgliedstaaten ihre Straßenverkehrsemissionen spürbar senken.

Leichte Nutzfahrzeuge werden hauptsächlich von Unternehmen, auch kleinen und mittleren Unternehmen, verwendet und machen zurzeit rund 12 % der Fahrzeugflotte aus. Sie sind für die Versorgung der Bevölkerung mit den notwendigen täglichen Gütern unerlässlich. Der Straßentransport fördert in nennenswertem Maße Arbeitsplätze und Wachstum in zahlreichen Regionen der EU. Straßenfahrzeuge wirken sich jedoch auch spürbar auf den Klimawandel aus. Der Anteil leichter Nutzfahrzeuge an der Gesamtflotte zugelassener leichter Nutzfahrzeuge und Personenkraftwagen hat zwischen 1995 und 2007 beständig zugenommen. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen sind zwischen 2002 und 2007 im Jahresschnitt um 0,4 % bis 0,5 % zurückgegangen; diese sehr geringe Verbesserung der Kraftstoffeffizienz wurde durch den zunehmenden Transportbedarf und die steigende Nachfrage nach größeren Fahrzeugen allerdings wieder aufgehoben. Obgleich die EU als Ganze ihre Treibhausgasemissionen im Zeitraum 1990-2007 um annähernd 9 % verringert hat und die Emissionen aus den anderen Sektoren zurückgegangen sind, haben die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehr um 29 % zugenommen. Trotz signifikanter Entwicklungen in der Motorentechnik und insbesondere bei der Kraftstoffeffizienz, die ebenfalls zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beiträgt, haben der Transportbedarf und die Nachfrage nach größeren Fahrzeugen zugenommen, und gemessen am allgemeinen Ziel der

---

<sup>1</sup> ABl. L 33 vom 7.2.1994, S. 11.

Gemeinschaft, für neue Personenkraftwagen einen durchschnittlichen Emissionswert von 120 g CO<sub>2</sub>/km zu erreichen, war der Fortschritt zu gering.

Ziel dieses Vorschlags ist es, die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen ab 2014 bis 2016 schrittweise auf einen Wert von 175 g CO<sub>2</sub>/km zu reduzieren. Der Vorschlag ist Teil der von der Kommission vorgeschlagenen Gesamtstrategie der Gemeinschaft und soll dazu beitragen, den zur Verwirklichung des Gemeinschaftsziels von 120 g CO<sub>2</sub>/km (siehe Mitteilung KOM(2007) 19) erforderlichen Wert von 10 g CO<sub>2</sub>/km zu erreichen.

Die Festlegung gemeinschaftlicher Ziele für neue leichte Nutzfahrzeuge ist notwendig, um eine Aufsplitterung des Binnenmarktes wegen unterschiedlicher einzelstaatlicher Vorschriften zu vermeiden. Gemeinschaftliche Ziele geben Herstellern mehr Planungssicherheit und Flexibilität zum Erreichen der CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele als dies bei separaten einzelstaatlichen Reduktionszielen der Fall wäre.

Die Festsetzung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge ist auch notwendig, damit es wegen Überschneidungen zwischen Pkw- und Nutzfahrzeugzulassungen nicht zu einer Gesetzeslücke kommt. Zurzeit werden viele als Personenkraftwagen homologierte Fahrzeuge als leichte Nutzfahrzeuge zugelassen, nicht zuletzt, um von den damit einhergehenden Steuerermäßigungen oder sonstigen Steueranreizen zu profitieren. Der Geltungsbereich der Pkw-Verordnung hängt zwar (wie dieser Vorschlag) von der Fahrzeugart laut Typgenehmigung ab (wobei die Art der Zulassung nicht berücksichtigt wird), doch ist bei Nichtregelung des Ausstoßes von leichten Nutzfahrzeugen die Gefahr groß, dass der Markt reagiert und größere Personenkraftwagen als leichte Nutzfahrzeuge typgenehmigt werden. Dies wiederum würde bedeuten, dass diese stark emittierenden Fahrzeuge weiterhin von den CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen verschont blieben.

Mit dieser Verordnung sollen Anreize für die Automobilindustrie geschaffen werden, in neue Technologien zu investieren. Die Verordnung fördert aktiv die Ökoinnovation und berücksichtigt auch künftige technologische Entwicklungen. Auf diese Weise wird die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie verbessert, und es werden mehr hochqualifizierte Arbeitsplätze geschaffen.

- Allgemeiner Hintergrund

Die Kommission hat 1995 zunächst eine Gemeinschaftsstrategie zur Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Kraftfahrzeugen festgelegt, die auf drei Pfeilern beruhte: freiwillige Zusagen der Automobilindustrie, die Pkw-Emissionen zu reduzieren; bessere Verbraucherinformation; Förderung treibstoffeffizienter Kraftfahrzeuge durch Steuern.

Der Umweltrat hat die Kommission in seinen Schlussfolgerungen vom 10. Oktober 2000 beauftragt, Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen von leichten Nutzfahrzeugen zu prüfen. Am 7. Februar 2007 hat die Kommission zwei parallele Mitteilungen angenommen: die Mitteilung „Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ und die Mitteilung „Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert – CARS 21“ („die Mitteilungen“). Darin wurde hervorgehoben, dass das gemeinschaftliche Ziel, für die neue Flotte einen durchschnittlichen Emissionswert von 120 g CO<sub>2</sub>/km zu erreichen, bis 2012 ohne zusätzliche Maßnahmen nicht erreicht würde. In den Mitteilungen wurde daher die Festlegung eines Gesamtkonzeptes vorgeschlagen, und es

wurde angekündigt, dass die Kommission zur Verwirklichung des gemeinschaftlichen Ziels einen Rechtsrahmen vorschlagen wird, der mit Blick auf einen Zielwert von 130 g CO<sub>2</sub>/km für die durchschnittliche Neuwagenflotte, der insbesondere durch eine bessere Motorentechnik erreicht werden soll, in erster Linie verbindliche CO<sub>2</sub>-Emissionenreduktionen und eine weitere Ausstoßsenkung um 10 g CO<sub>2</sub>/km oder – soweit dies technisch notwendig ist – eine gleichwertige Reduktion vorsieht, die durch andere fahrzeugtechnische Verbesserungen, zu denen auch die Verbesserung der Treibstoffeffizienz von leichten Nutzfahrzeugen zählt, bewerkstelligt werden soll.

In den Mitteilungen wurde betont, dass der Rechtsrahmen zur Verwirklichung des Zielwertes für die durchschnittliche Fahrzeugflotte wettbewerbsneutrale und sozial gerechte und nachhaltige Einzelziele beinhalten sollte, die zwischen den verschiedenen Europäischen Automobilherstellern nicht diskriminieren und ungerechtfertigte Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Herstellern vermeiden. Die Rahmenregelung sollte mit den allgemeinen Emissionsreduktionszielen der Gemeinschaft vereinbar sein.

Im Mai 2007 hat sich der Wettbewerbsrat „für das von der Kommission vorgeschlagene Gesamtkonzept zur Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Kraftfahrzeugen“ ausgesprochen und hervorgehoben, „dass alle Akteure ihren Beitrag zur Verringerung klimaschädlicher Emissionen leisten müssen“<sup>2</sup>.

Am 28. Juni 2007 hat der Rat die Kommission ferner gebeten, einen Vorschlag zur Verbesserung der Treibstoffeffizienz von leichten Nutzfahrzeugen vorzulegen<sup>3</sup>.

- Geltende Vorschriften in diesem Bereich

Richtlinie 2004/3/EG<sup>4</sup> zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 80/1268/EWG des Rates im Hinblick auf die Messung der Kohlendioxidemissionen und des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen der Klasse N1

- Übereinstimmung mit anderen Maßnahmen und Zielen der Union

Der Vorschlag steht insofern in Einklang mit den drei Pfeilern der Lissabon-Strategie, als schärfere Vorschriften für CO<sub>2</sub>-Emissionen und Treibstoffeffizienz die Entwicklung und Anwendung neuer Umwelttechnologien fördern dürften, die ihrerseits Ausführen 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 Strategie für nachhaltige Entwicklung bei, die der Europäische Rat im Juni 2006 verabschiedet hat, denn er fördert eine nachhaltigere Mobilität. Ein nachhaltigerer Verkehr wiederum würde die Verwirklichung anderer Ziele der nachhaltigen Entwicklung erleichtern. Besonders eng ist diese Beziehung zwischen den Bereichen Verkehr, Klimawandel, öffentliche Gesundheit, Erhaltung der natürlichen Ressourcen und Energieverbrauch.

Die Ziele des Vorschlags werden auch das gemeinschaftliche Ziel, bis 2020 eine Verringerung der Treibhausgasemissionen von mindestens 20 % zu erreichen, fördern, weil

<sup>2</sup> Schlussfolgerungen des Wettbewerbsrates vom 21./22. Mai 2007 (9671/07).

<sup>3</sup> Schlussfolgerungen des Umweltrates vom 28. Juni 2007 (11483/07).

<sup>4</sup> Richtlinie 2004/3/EG, ABl. L 49 vom 19.2.2004, S. 36.

der Verkehr für die Emissionen aus nicht unter das Emissionshandelssystem der EU fallenden Wirtschaftssektoren in hohem Maße mitverantwortlich ist. Der Vorschlag entspricht und ergänzt auch die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 zur Festsetzung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für Personenkraftwagen.

Der Vorschlag führt eine konkrete Maßnahme zur Verwirklichung der genannten Ziele ein und wird somit im Vorfeld der im Dezember 2009 in Kopenhagen stattfindenden Klimakonferenz die Führungsrolle der EU im Kampf gegen den Klimawandel verstärken.

## 1. KONSULTATION INTERESSIERTER KREISE UND FOLGENABSCHÄTZUNG

- Konsultation interessierter Kreise

### Konsultationsmethoden, Hauptzielgruppen und allgemeines Profil der Befragten

Interessenträger wurden im Rahmen einer öffentlichen Internet-Konsultation und zweier Interessengruppensitzungen befragt.

- Von Mai bis Juli 2007 wurde eine öffentliche Internet-Konsultation durchgeführt, um die Standpunkte aller Interessenträger und Bürger zur Umsetzung der neuen Strategie zur Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes leichter Nutzfahrzeuge und Pkw in Erfahrung zu bringen, unter die auch Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen fallen. Die meisten der eingegangenen Antworten sind einsehbar unter:

[http://ec.europa.eu/reducing\\_co2\\_emissions\\_from\\_cars/index\\_de.htm](http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_de.htm)

- Ergänzend zur Internet-Konsultation hat die Kommission zwei Sitzungen (am 2. September 2008 und 9. März 2009) mit Interessenvertretern abgehalten, um den von der anstehenden Regelung unmittelbar Betroffenen (Automobilindustrie, Zulieferer, Umwelt-NRO, Sozialpartner und Mitgliedstaaten) Gelegenheit zu geben, ihre Standpunkte darzulegen. Kurzprotokolle über die beiden Sitzungen liegen in Anhang II bzw. Anhang III der Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag bei.

Darüber hinaus wurden eine externe Studie zur Prüfung möglicher Regelungsansätze zur Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von leichten Nutzfahrzeugen und Pkw sowie eine aus zwei Berichten („Assessment of options for the legislation on CO<sub>2</sub> emissions from light commercial vehicles“<sup>5</sup> und „Assessment with respect to long term CO<sub>2</sub> emission targets for passenger cars and vans“<sup>6</sup>) bestehende weitere Studie durchgeführt. Letztere fiel unter ein Projekt zum Thema „Auswirkungen von Regelungsoptionen zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Kraftfahrzeugen, insbesondere für die Automobilhersteller“, das als Teil des Rahmenvertrags ENV.C.5/FRA/2006/0071 (Dienstleistungsanfrage ENV C5/GK/ak/D(2007)17850) durchgeführt wurde. Die Prüfung alternativer Optionen hängt von den Ergebnissen dieser Studie ab.

---

<sup>5</sup> Dieser Bericht kann von der Europa-Website heruntergeladen werden:  
[http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/final\\_report\\_lcv\\_co2\\_250209.pdf](http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/final_report_lcv_co2_250209.pdf)

<sup>6</sup> Dieser Bericht kann von der Europa-Website heruntergeladen werden:  
<http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/Report%20LT%20targets.pdf>

Bei der Prüfung der verschiedenen Optionen für die gesetzliche Regelung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von leichten Nutzfahrzeugen, insbesondere im Hinblick auf den Entwurf diesbezüglicher Vorschriften, mögliche unerwünschte Effekte und die Konsequenzen für den Wettbewerb auf den Automobilmärkten, für die globale Wettbewerbsfähigkeit der Industrie und für die Umwelt, wurden die Beiträge von Interessenträgern berücksichtigt. Es wurden Gutachten externer Sachverständiger herangezogen, um die verschiedenen Optionen und die während des Konsultationsprozesses aufgeworfenen Fragen (der externe Auftragsnehmer war bei den öffentlichen Anhörungen anwesend) zu prüfen.

#### Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Die im Rahmen der Konsultation der Interessenträger zusammengetragenen Informationen wurden im Entwurf der vorgeschlagenen Regelung berücksichtigt. Wie diesen Informationen Rechnung getragen wurde, ist in dem diesem Vorschlag beigefügten Bericht über die Folgenabschätzung im Einzelnen erläutert.

- Einholung und Nutzung von Expertenwissen

#### Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

- 1) Gutachten aus der Automobilindustrie, einschließlich von Automobilherstellern und
- 2) Gutachten auf dem Gebiet der Modellierung, die von externen Beratern eingebracht wurden.

#### Angewandte Methodik

Modellierung anhand mathematischer Formeln und Berechnungen auf Basis statistischer Angaben.

#### Wichtigste konsultierte Organisationen/Sachverständige

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

#### Zusammenfassung der Stellungnahmen und ihre Berücksichtigung

Anhand des Gutachtens des externen Beraters wurde bewertet, wie sich die verschiedenen politischen Optionen zur Verwirklichung der Ziele des Vorschlags auswirken. Diese Optionen und ihre jeweiligen Auswirkungen sind in der Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag beschrieben.

#### Maßnahmen zur Veröffentlichung der Gutachten

Als Beitrag zur Folgenabschätzung wurde eine Studie durchgeführt, die zusammen mit früheren Arbeiten auf der folgenden Webseite zu finden ist:

[http://ec.europa.eu/environment/co2/co2\\_studies.htm](http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm)

- Folgenabschätzung

Im Rahmen der Folgenabschätzung wurden fünf wichtige Optionen geprüft:

Die beiden ersten Optionen bestehen darin, eine lineare Kurve zu bestimmen und den von einem gegebenen Fahrzeug entsprechend seinem „Nutzwert“ (Masse) zu erzielenden CO<sub>2</sub>-Wert anzugeben, so dass neue leichte Nutzfahrzeuge 1) im Jahr 2012 und 2) im Zeitraum 2013-2015 den Zielwert von 175 g CO<sub>2</sub>/km im Schnitt erreichen würden.

Den beiden nächsten Optionen lagen derselbe Zielwert (175 g CO<sub>2</sub>/km) und dieselben Bezugsjahre (2012 bzw. 2013-2015) zugrunde, allerdings mit einer linearen Kurve, die den CO<sub>2</sub>-Wert angibt, der von einem gegebenen Fahrzeug in Abhängigkeit seines alternativen „Nutzwertes“, namentlich der Fahrzeugstandfläche, erreicht werden muss.

Bei der fünften und letzten Option sollten Hersteller verpflichtet werden, einen vorgegebenen Reduktionsprozentsatz zu erzielen, der der Reduktion entspricht, die zum Erreichen des Zielwertes von 175 g CO<sub>2</sub>/km im Zeitraum 2012-2015 (gegenüber 2007) erforderlich wäre.

Bei der Folgenabschätzung wurden verschiedene Flexibilitätsmechanismen, darunter auch Errechnung des Flottendurchschnitts (*averaging*) und Bildung von Emissionsgemeinschaften (*pooling*), sowie ein Konformitätsmechanismus geprüft. Neben diesen fünf Optionen wurde auch untersucht, wie das langfristige Ziel bis 2020 in Stufen (zwischen 160 und 125 g CO<sub>2</sub>/km) erreicht werden könnte.

Die potenziellen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen wurden eingehend analysiert. Die Ergebnisse der ausführlichen Optionsprüfungen sind in der Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag zusammengefasst, die demnächst von folgender Website heruntergeladen werden kann:

[http://ec.europa.eu/environment/co2/co2\\_home.htm](http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm)

- Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme

Der Vorschlag ist eine Folgemaßnahme zur Strategie der Gemeinschaft zur Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen leichter Nutzfahrzeuge und Pkw und ergänzt die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 (Verordnung zur Festsetzung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen). Er zielt darauf ab, die Klimaauswirkungen leichter Nutzfahrzeuge und Pkw zu verringern, indem sichergestellt wird, dass die speziellen Emissionen von in der Gemeinschaft neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeugen ab 1. Juli 2013 im Schnitt 175 g CO<sub>2</sub>/km nicht überschreiten. Ab 1. Januar 2014 wird schrittweise auf diesen Zielwert hingearbeitet, der für die neue Flotte leichter Nutzfahrzeuge ab 2016 Vorschrift ist.

Der Termin für das Inkrafttreten der CO<sub>2</sub>-Emissionsnorm für leichte Nutzfahrzeuge stimmt zeitlich mit dem von der Kommission angenommenen Vorschlag für eine Verordnung zur Festsetzung (ab 2012) ähnlicher Normen für Personenkraftwagen überein. Demnach dürfte die Emissionsnorm für leichte Nutzfahrzeuge ab 2014 in Kraft treten. Abgesehen davon, dass das langfristige Ziel (Emissionsgrenzwert von 95 g CO<sub>2</sub>/km ab 2020) in die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 einbezogen wird, sieht der vorliegende Vorschlag für leichte Nutzfahrzeuge einen Zielwert von 135 g CO<sub>2</sub>/km vor, der vorbehaltlich der Bestätigung seiner Realisierbarkeit anhand aktueller Folgenabschätzungsergebnisse ab 2020 eingehalten werden muss.

Schlüsselaspekte des Vorschlags:

- Der Vorschlag betrifft leichte Nutzfahrzeuge 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 wird. Fahrzeuge des Typs N2 und M2, deren Bezugsmasse den vorgenannten Kriterien genügt, werden zu Überwachungszwecken einbezogen; über die vollständige Einbeziehung dieser Fahrzeugtypen in die Regelung wird im Rahmen einer Überprüfung entschieden.

- Der Vorschlag enthält je nach Masse Zielwerte für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von in der Gemeinschaft neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeugen, die für die (in g/km ausgedrückten) durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der in der EU in jedem Kalenderjahr neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge eines Automobilherstellers gelten. Dabei ist es den Herstellern gestattet, zum Zwecke der Erfüllung ihrer Zielvorgaben Emissionsgemeinschaften (*pools*) zu bilden. Bilden mehrere Hersteller eine Emissionsgemeinschaft, so wird diese für die Zwecke der Feststellung der Erfüllung der Zielvorgaben wie ein einziger Hersteller behandelt.
- Der Vorschlag enthält Anreize in Form befristeter Begünstigungen für die frühe Markteinführung schwach emittierender leichter Nutzfahrzeuge.
- Der Vorschlag enthält Vorschriften zur Förderung von Ökoinnovationen (d. h. im Prüfzyklus nicht erfasste Technologien zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen). Nach dieser Bestimmung können als Beitrag dieser emissionsreduzierenden Technologien auf Basis unabhängig verifizierter Daten bis zu 3 g CO<sub>2</sub>/km auf die Zielvorgabe für die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des jeweiligen Herstellers angerechnet werden.
- Die Mitgliedstaaten sollen verpflichtet werden, Daten über die in ihrem Hoheitsgebiet neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge zusammenzutragen und zum Zwecke der Überprüfung der Erfüllung der Zielvorgaben an die Kommission weiterzuleiten.
- Soweit ein Hersteller seinen Zielwert nicht erreicht, muss er künftig eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung entrichten, die berechnet wird durch Multiplikation der Zielüberschreitung in Gramm CO<sub>2</sub>/km mit der Zahl der neu zugelassenen Fahrzeuge und mit der für das betreffende Jahr geltenden Emissionsüberschreitungsabgabe.
- Der Vorschlag sieht für Hersteller, die pro Kalenderjahr in der EU für weniger als 22 000 Fahrzeugzulassungen verantwortlich sind, alternative Emissionsreduktionsziele vor.
- Die Zielvorgaben der Verordnung basieren auf den besten zurzeit verfügbaren Kenntnissen, insbesondere über die voraussichtliche Entwicklung der „autonomen Gewichtszunahme“ der Fahrzeugflotte bis 2014.

## 2. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

- Rechtsgrundlage

Artikel 175 EG-Vertrag ist die geeignete Rechtsgrundlage, weil das Hauptziel des Vorschlags darin besteht, durch Minderung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen ein hohes Gesundheits- und Umweltschutzniveau zu gewährleisten.

- Subsidiaritätsprinzip

Das Subsidiaritätsprinzip findet insofern Anwendung, als der Vorschlag nicht in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

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

Angesichts der Notwendigkeit, dem Entstehen von Handelshemmissen im Binnenmarkt vorzubeugen, der grenzüberschreitenden Natur des Klimawandels und der potenziellen Schwankungen der durchschnittlichen nationalen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge wären die Mitgliedstaaten nicht in der Lage, Maßnahmen auf einzelstaatlicher Ebene so zu gestalten, dass insgesamt ein EU-Durchschnitt von 175 g CO<sub>2</sub>/km erreicht würde.

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

Einheitliche Maßnahmen zur Verringerung der Klimaauswirkungen von leichten Nutzfahrzeugen lassen sich auf Gemeinschaftsebene am besten durchführen. Gemeinschaftliche Ziele für die CO<sub>2</sub>-Emissionen dieser Fahrzeuge verhindern eine Aufsplitterung des Binnenmarktes und räumen den Herstellern mehr Flexibilität ein, um die für ihre neue Fahrzeugflotte vorgeschriebene Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gemeinschaftlich anstatt mit spezifischen Strategien und spezifischen nationalen Reduktionsvorgaben zu erzielen.

Der Geltungsbereich des Vorschlags beschränkt sich auf die Festlegung von Zielvorgaben für die Automobilhersteller, mit denen die durchschnittlichen Emissionen ihrer neuen Flotte von leichten Nutzfahrzeugen auf 175 g CO<sub>2</sub>/km begrenzt werden, ohne dass komplementäre Maßnahmen der Mitgliedstaaten (wie Steueranreize) vorgeschrieben werden, die dazu beitragen könnten, das allgemeine Ziel der Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Straßenfahrzeugen zu verwirklichen.

Insofern wird der Vorschlag dem Subsidiaritätsprinzip gerecht.

- Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag wird dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit aus folgenden Gründen gerecht:

Er geht nicht über das Maß hinaus, das zur Erreichung der Ziele des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarktes und der gleichzeitigen Gewähr eines hohen Umweltschutzniveaus erforderlich ist.

Er steht in angemessenem Verhältnis zu dem allgemeinen Ziel der EU, die Kyoto-Ziele der EU zu erreichen, und enthält wettbewerbsneutrale und sozialverträgliche und nachhaltige Reduktionsziele, die der Verschiedenheit der europäischen Automobilhersteller Rechnung tragen und ungerechtfertigte Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Herstellern vermeiden.

Der Vorschlag sieht ein Überwachungssystem vor, das stark an das von den Mitgliedstaaten bereits angewandte System für Personenkraftwagen angelehnt ist, das sich bei der Überwachung der Umsetzung der CO<sub>2</sub>- und Pkw-Strategie sehr bewährt hat.

- Wahl des Instruments:

Vorgeschlagenes Instrument: Verordnung.

Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht geeignet:

Nach eingehender Analyse der möglichen Optionen für eine erfolgreiche Minderung der durchschnittlichen Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen in der EU wird als Rechtsinstrument die Verordnung vorgeschlagen, die auch schon für die Pkw-Regelung gewählt wurde, und es scheint sinnvoll, bei leichten Nutzfahrzeugen gleichermaßen vorzugehen, um im Interesse des Gesamtkonzeptes eine kohärente Rahmenregelung zu gewährleisten.

Die Verordnung gilt als das geeignetste Rechtsinstrument für die Konformitätssicherung; sie braucht außerdem nicht in nationales Recht umgesetzt zu werden. Da das gemeinschaftliche Ziel für die Gemeinschaft als Ganze gilt, muss sichergestellt werden, dass die Mitgliedstaaten einheitlich vorgehen. Ein harmonisierter Ansatz ist auch notwendig, um Wettbewerbsverzerrungen, die sich auf den Binnenmarkt auswirken könnten, zu vermeiden.

- Budgetäre Auswirkungen

Die vorgeschlagene Verordnung soll zusammen mit der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 über CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen umgesetzt werden, da viele Merkmale beider Instrumenten gemeinsam sind (beispielsweise die Überwachung des Stands der Verwirklichung der CO<sub>2</sub>-Ziele durch die Hersteller und, wenn erforderlich, die Anwendung der in den Rechtsakten vorgesehenen Abgaben wegen Emissionsüberschreitung). Die im Rahmen des LIFE+-Programms bereits vorgesehenen Ausgaben gelten insbesondere wegen der begrenzten Größe des Marktes für leichte Nutzfahrzeuge im Vergleich zum Pkw-Markt als ausreichend. Für diesen neuen Vorschlag betreffend die Emissionen leichter Nutzfahrzeuge sind daher keine zusätzlichen Mittel erforderlich.

- Aufhebung geltender Vorschriften

Die Annahme des Vorschlags zieht keine Aufhebung geltender Vorschriften nach sich.

### **3. ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN**

- 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 leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen und Pkw**

**(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 175 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>7</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>8</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags<sup>9</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Ziel des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen, das mit dem Beschluss 94/69/EG des Rates vom 15. Dezember 1993 über den Abschluss des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen<sup>10</sup> im Namen der Europäischen Gemeinschaft angenommen wurde, ist es, die Konzentration von Treibhausgasen (THG) in der Atmosphäre auf einem Niveau zu stabilisieren, auf dem eine gefährliche anthropogene Beeinträchtigung des Klimasystems verhindert wird. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, sollte die globale jährliche Oberflächenmitteltemperatur gegenüber den vorindustriellen Werten um nicht mehr als 2°C zunehmen. Der vierte Sachstandsbericht des Weltklimarates (Intergovernmental Panel on Climate Change - IPCC) zeigt, dass die globalen Treibhausgasemissionen ihren Höchststand 2020 erreicht haben müssen, wenn dieses Ziel erreicht werden soll. Der Europäische Rat ist auf seiner Tagung vom 8. und 9. März 2007 die feste Verpflichtung eingegangen, die Treibhausgasemissionen der Gemeinschaft bis 2020 gegenüber 1990 insgesamt um mindestens 20 % zu reduzieren, bzw. um 30 %, sofern sich andere Industrieländer zu vergleichbaren Emissionsminderungen und wirtschaftlich weiter fortgeschrittene Entwicklungsländer zu einem ihren jeweiligen Fähigkeiten angemessenen Beitrag verpflichten.

<sup>7</sup>

ABl. C vom , S. .

<sup>8</sup>

ABl. C vom , S. .

<sup>9</sup>

ABl. C vom , S. .

<sup>10</sup>

ABl. L 33 vom 7.2.1994, S. 11.

- (2) Um die notwendigen Reduktionen herbeizuführen, sollten auf der Ebene der Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft nicht nur in den Sektoren Industrie und Energie, sondern in allen Wirtschaftszweigen der Gemeinschaft geeignete Strategien und Maßnahmen durchgeführt werden. Gemäß der Entscheidung Nr. 406/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Anstrengungen der Mitgliedstaaten zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen mit Blick auf die Erfüllung der Verpflichtungen der Gemeinschaft zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020<sup>11</sup> sollen die Emissionen derjenigen Sektoren, die nicht von dem mit der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates<sup>12</sup> eingeführten EU-Emissionshandelssystem erfasst werden, einschließlich des Straßenverkehrs, um 10 % gegenüber den Werten von 2005 gesenkt werden. Der Straßenverkehr ist der zweitgrößte Treibhausgasverursacher in der Gemeinschaft, und seine Emissionen, darunter die von leichten Nutzfahrzeugen, steigen weiter. Wenn die Emissionen aus dem Straßenverkehr weiter zunehmen, werden sie die Anstrengungen untergraben, die andere Sektoren zur Bekämpfung des Klimawandels unternehmen.
- (3) Gemeinschaftsziele für neue Straßenfahrzeuge bieten den Herstellern mehr Planungssicherheit und mehr Flexibilität für die Erfüllung der geforderten CO<sub>2</sub>-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 Innovationen sowie in Form einer Verringerung des Energieverbrauchs und einer Senkung der Kraftstoffkosten damit verbunden sind.
- (4) Die Kommission wies in ihren Mitteilungen vom 7. Februar 2007 mit den „Ergebnissen der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“<sup>13</sup> und über „Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert – CARS 21“<sup>14</sup> darauf hin, dass das EU-Ziel eines durchschnittlichen Emissionsausstoßes von 120 g CO<sub>2</sub>/km für die Neuwagenflotte bis zum Jahr 2012 ohne zusätzliche Maßnahmen nicht zu erreichen sein wird.
- (5) In den Mitteilungen wurde ein Gesamtkonzept zur Erreichung des Gemeinschaftsziels von durchschnittlichen Emissionen von 120 g CO<sub>2</sub>/km der in der Gemeinschaft zugelassenen neuen Personenkraftwagen bis 2012 vorgeschlagen, das zum einen durch obligatorische Verringerungen der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagenflotte auf durchschnittlich 130 g CO<sub>2</sub>/km mittels Verbesserungen bei der Motorentechnik und zum anderen durch eine weitere Reduzierung um 10 g CO<sub>2</sub>/km oder deren Äquivalent, falls dies technisch erforderlich ist, mittels anderer technischer Verbesserungen, einschließlich besserer Kraftstoffeffizienz bei leichten Nutzfahrzeugen verwirklicht werden soll.

---

<sup>11</sup> ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 136.

<sup>12</sup> ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32.

<sup>13</sup> KOM(2007) 19.

<sup>14</sup> KOM(2007) 22.

- (6) Die Bestimmungen zur Erreichung des Emissionsziels bei leichten Nutzfahrzeugen sollte mit dem Rechtsrahmen zur Erreichung des Emissionsziels für die Neuwagenflotte im Einklang stehen, der in der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen festgelegt wurde.
- (7) Der Rechtsrahmen zur Erreichung der Zielvorgabe für die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge 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. Er sollte mit dem übergeordneten Ziel der Erreichung der Emissionsziele der Gemeinschaft vereinbar sein und durch andere, nutzungsbezogene Instrumente wie gestaffelte Kfz- und Energiesteuern oder Maßnahmen zur Begrenzung der Geschwindigkeit von leichten Nutzfahrzeugen ergänzt werden.
- (8) Damit die Vielfalt des Marktes für leichte Nutzfahrzeuge und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Bedürfnissen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleiben, sollten die CO<sub>2</sub>-Emissionsziele für leichte Nutzfahrzeuge in linearer Abhängigkeit vom Nutzwert der Fahrzeuge festgesetzt werden. Ein geeigneter Parameter zur Beschreibung dieses Nutzwerts ist die Masse, die in einer Korrelation zu den derzeitigen Emissionen steht und somit zu realistischeren und wettbewerbsneutralen Zielvorgaben führt. Zudem sind die Daten zur Masse leicht verfügbar. Es sollten jedoch auch Daten zu alternativen Parametern für den Nutzwert, wie die Fahrzeugstandfläche (Produkt aus Spurweite und Radstand) und die Nutzlast erfasst werden, um längerfristige Bewertungen des auf dem Nutzwert basierenden Konzepts zu erleichtern.
- (9) Die Verordnung fördert aktiv die Ökoinnovation und trägt künftigen Technologieentwicklungen Rechnung, die die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie fördern und mehr hochwertige Arbeitsplätze entstehen lassen können. Um die durch Ökoinnovationen erzielten Emissionssenkungen systematisch zu bewerten, sollte die Kommission unter Berücksichtigung der technischen und wirtschaftlichen Auswirkungen prüfen, inwieweit es möglich ist, öko-innovative Maßnahmen in die Überarbeitung der Prüfungsverfahren gemäß Artikel 14 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 einzubeziehen.
- (10) Weil die Forschungs-, Entwicklungs- und Produktionsstückkosten bei den ersten der nach Inkrafttreten dieser Verordnung in Verkehr gebrachten Generationen von sehr geringe CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachenden Fahrzeugtechnologien sehr hoch sein werden, soll mit dieser Verordnung die Einführung von Fahrzeugen mit extrem geringen CO<sub>2</sub>-Emissionen auf dem europäischen Markt im frühen Vermarktungsstadium vorübergehend beschleunigt und erleichtert werden.
- (11) Im Interesse der Kohärenz mit der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 und zur Vermeidung von Missbrauch sollten die Zielvorgaben für neue leichte Nutzfahrzeuge gelten, die in der Gemeinschaft zum ersten Mal zugelassen werden und die, mit Ausnahme eines befristeten Zeitraums, auch außerhalb der Gemeinschaft zuvor nicht zugelassen waren.

- (12) 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 Fahrzeuge<sup>15</sup> enthält einen einheitlichen Rahmen mit Verwaltungsvorschriften und allgemeinen technischen Anforderungen für die Genehmigung aller neuen Fahrzeuge in ihrem Geltungsbereich. Für die Einhaltung 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.
- (13) Den Herstellern sollte die Flexibilität geboten werden, selbst zu entscheiden, wie sie die Zielvorgaben gemäß dieser Verordnung erfüllen wollen, und es sollte erlaubt werden, dass die CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben nicht für jedes einzelne Fahrzeug, sondern für den Durchschnitt der Neufahrzeugflotte eines Herstellers gelten. Die Hersteller sollten daher verpflichtet werden sicherzustellen, dass die durchschnittlichen spezifischen Emissionen aller in der Gemeinschaft zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge, für die sie verantwortlich sind, den Durchschnitt der Emissionsziele für diese Fahrzeuge nicht überschreiten. Um den Übergang zu erleichtern, sollte diese Vorschrift ab 2014 bis 2016 schrittweise eingeführt werden. Dies entspricht den vorgegebenen Einführungszeiten und der Dauer der Übergangszeit gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009.
- (14) Um sicherzustellen, dass die Zielvorgaben der besonderen Situation der Kleinserien- und Nischenhersteller Rechnung tragen und mit ihrem Reduktionspotenzial vereinbar sind, sollten für solche Hersteller alternative Emissionsreduktionsziele festgesetzt werden, die sich nach den technischen Möglichkeiten eines bestimmten Herstellers zur Reduzierung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen seiner Fahrzeuge richten und mit den Merkmalen der betreffenden Marktsegmente im Einklang stehen. Diese Ausnahme sollte in die Überprüfung der spezifischen Emissionsziele gemäß Anhang I einbezogen werden, die bis spätestens Anfang 2013 abgeschlossen sein muss.
- (15) Mit der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen wurde ein Gesamtkonzept zur Erreichung des Gemeinschaftsziels von 120 g CO<sub>2</sub>/km bis 2012 aufgestellt und gleichzeitig eine längerfristige Perspektive für weitere Emissionsreduktionen vorgestellt. Die Festsetzung eines Zielwerts von 95 g CO<sub>2</sub>/km für die durchschnittlichen Emissionen der Neuwagenflotte in der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 bekräftigt diese längerfristige Perspektive. Um die Kohärenz mit diesem Ansatz sicherzustellen und der Industrie Planungssicherheit zu geben, sollte ein langfristiges, auf das Jahr 2020 ausgerichtetes Ziel für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen festgesetzt werden.
- (16) Damit die Hersteller bei der Erfüllung ihrer Zielvorgaben gemäß dieser Verordnung über ein gewisses Maß an Flexibilität verfügen, können sie sich auf offener, transparenter und diskriminierungsfreier Basis zu Emissionsgemeinschaften zusammenschließen. Wird eine Emissionsgemeinschaft gebildet, so sollten die Zielvorgaben der einzelnen Hersteller durch eine gemeinsame Zielvorgabe für die Emissionsgemeinschaft ersetzt werden, die alle Mitglieder gemeinsam erfüllen sollten.

---

<sup>15</sup>

ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

- (17) Damit sichergestellt ist, dass die Ziele dieser Verordnung erfüllt werden, ist ein solider Durchsetzungsmechanismus erforderlich.
- (18) Die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge werden in der Gemeinschaft einheitlich nach der Methodik gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge<sup>16</sup> gemessen. Um den Verwaltungsaufwand der Regelung zu minimieren, sollte ihre Einhaltung anhand der von den Mitgliedstaaten erfassten und der Kommission gemeldeten Angaben über Neufahrzeugzulassungen in der Gemeinschaft beurteilt werden. Damit die für diese Beurteilung verwendeten Angaben vergleichbar sind, sollten die Bestimmungen für ihre Erfassung und Meldung soweit wie möglich harmonisiert werden.
- (19) Gemäß der Richtlinie 2007/46/EG legt der Hersteller jedem neuen leichten Nutzfahrzeug eine Übereinstimmungsbescheinigung bei, und die Mitgliedstaaten gestatten die Zulassung und die Inbetriebnahme neuer leichter Nutzfahrzeuge nur dann, wenn eine gültige Übereinstimmungsbescheinigung vorliegt. Die von den Mitgliedstaaten erfassten Daten sollten mit der vom Hersteller erteilten Übereinstimmungsbescheinigung für das leichte Nutzfahrzeug im Einklang stehen und sich ausschließlich auf diese stützen. Für Daten aus Übereinstimmungsbescheinigungen sollte eine Standarddatenbank der Gemeinschaft eingerichtet werden. Sie sollte als ausschließliche Referenz benutzt werden, um die Mitgliedstaaten in die Lage zu versetzen, die Speicherung ihrer Zulassungsdaten zu vereinfachen, wenn Fahrzeuge erstmals zugelassen werden.
- (20) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller ist auf Gemeinschaftsebene zu beurteilen. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 1. Januar 2014 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Im Interesse der Kohärenz sollte die Abgabenregelung sich an die in der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 festgelegte Regelung anlehnen. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Union angesehen werden.
- (21) Den Herstellern, die ihre Zielvorgaben aus dieser Verordnung nicht erreichen, sollten durch einzelstaatliche Maßnahmen, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 176 EG-Vertrag beibehalten oder ergreifen können, unter Berücksichtigung des Zwecks und der Verfahren dieser Verordnung keine zusätzlichen oder strengeren Sanktionen auferlegt werden.
- (22) Die Verordnung sollte die vollständige Anwendung der Wettbewerbsregeln der Gemeinschaft nicht berühren.

---

<sup>16</sup>

ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.

- (23) Für das Erreichen des langfristigen Ziels sollten insbesondere im Hinblick auf die Steigung der Kurve, den Parameter für den Nutzwert und das System der Abgaben wegen Emissionsüberschreitung neue Einzelvorschriften in Betracht gezogen werden.
- (24) Der Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Straßenfahrzeugen sind in hohem Maße von ihrer Geschwindigkeit abhängig. Da es keine spezielle Geschwindigkeitsbegrenzung für leichte Nutzfahrzeuge gibt, besteht außerdem die Möglichkeit, dass durch immer größere Höchstgeschwindigkeiten ein Wettbewerbsvorteil erzielt werden soll, was zu überdimensionierten Antriebsaggregaten mit entsprechender Ineffizienz bei langsameren Betriebsbedingungen führen könnte. Es empfiehlt sich daher zu prüfen, ob der Geltungsbereich der Richtlinie 92/6/EWG des Rates über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft auf die unter diese Verordnung fallenden leichten Nutzfahrzeuge ausgeweitet werden kann.
- (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 Durchführungsbefugnisse<sup>17</sup> erlassen werden.
- (26) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, die Überwachungs- und Berichterstattungsvorschriften im Lichte der Erfahrungen mit der Anwendung dieser Verordnung zu ändern, Verfahren für die Erhebung von Abgaben wegen Emissionsüberschreitung einzuführen, die Durchführungsbestimmungen bezüglich der Ausnahmeregelung für bestimmte Hersteller anzunehmen, und Anhang I anzupassen, um der Entwicklung der Masse der in der Gemeinschaft zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge sowie Änderungen des in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 festgelegten Regeltestverfahrens zur Messung spezifischer CO<sub>2</sub>-Emissionen Rechnung zu tragen. 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) Da das Ziel der beabsichtigten Maßnahme von den Mitgliedstaaten einzeln nicht erreicht werden kann und sich angesichts der Tragweite und Wirkung der vorgeschlagenen Maßnahme auf Gemeinschaftsebene besser verwirklichen lässt, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip gemäß Artikel 5 EG-Vertrag Maßnahmen erlassen. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus —

---

<sup>17</sup> 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).

## HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

### *Artikel 1* **Gegenstand und Ziele**

1. Diese Verordnung enthält Anforderungen an die CO<sub>2</sub>-Emissionsleistung neuer leichter Nutzfahrzeuge. Der in dieser Verordnung festgelegte CO<sub>2</sub>-Emissionsdurchschnitt für neue leichte Nutzfahrzeuge von 175 g CO<sub>2</sub>/km ist durch Verbesserungen bei der Fahrzeugtechnik, gemessen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihren Durchführungsvorschriften, und durch innovative Technologien zu erreichen.
2. Für die Zeit ab 2020 wird mit dieser Verordnung ein Zielwert für die durchschnittlichen Emissionen von in der Gemeinschaft zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeugen von 135 g CO<sub>2</sub>/km festgesetzt.

### *Artikel 2* **Geltungsbereich**

1. Diese Verordnung gilt für Kraftfahrzeuge der Kategorie N1 gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von höchstens 2610 kg und für Fahrzeuge, auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wurde („leichte Nutzfahrzeuge“), die in der Gemeinschaft erstmals zugelassen werden und zuvor nicht außerhalb der Gemeinschaft zugelassen waren („neue leichte Nutzfahrzeuge“).
2. Eine vorherige Zulassung außerhalb der Gemeinschaft weniger als drei Monate vor der Zulassung in der Gemeinschaft wird nicht berücksichtigt.
3. Diese Verordnung gilt nicht für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gemäß der Definition in Anhang II Nummer 5 der Richtlinie 2007/46/EG.

### *Artikel 3* **Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- (a) „durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen“: für einen Hersteller den Durchschnitt der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen aller neuen leichten Nutzfahrzeuge, deren Hersteller er ist;
- (b) „Übereinstimmungsbescheinigung“: die Bescheinigung nach Artikel 18 der Richtlinie 2007/46/EG<sup>18</sup>;
- (c) „vervollständigtes Fahrzeug“: ein Fahrzeug, dessen Typgenehmigung nach Abschluss eines Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens gemäß der Richtlinie 2007/46/EG erteilt wird;

---

<sup>18</sup>

ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

- (d) „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;
- (e) „Masse“: die in der Übereinstimmungsbescheinigung angegebene und in Anhang I Abschnitt 2.6 der Richtlinie 2007/46/EG angegebene Masse eines Fahrzeugs mit Aufbau in fahrbereitem Zustand;
- (f) „spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen“: die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 gemessenen und als CO<sub>2</sub>-Massenemission (kombiniert) in der Übereinstimmungsbescheinigung angegebenen Emissionen eines leichten Nutzfahrzeugs;
- (g) „Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen“: für einen Hersteller den gemäß Anhang I bestimmten Durchschnitt der indikativen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen für alle neuen leichten Nutzfahrzeuge, deren Hersteller er ist.
4. Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck „Gruppe verbundener Hersteller“ einen Hersteller und seine verbundenen Unternehmen. Folgende Unternehmen gelten als „verbundene Unternehmen“ eines Herstellers:
- (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 in 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**

Jeder Hersteller von leichten Nutzfahrzeugen stellt für das am 1. Januar 2014 beginnende Kalenderjahr und jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen seiner Fahrzeuge die gemäß Anhang I oder - falls dem Hersteller eine Ausnahmeregelung nach Artikel 10 gewährt wird - die gemäß dieser Ausnahmeregelung festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht überschreiten.

Für die Bestimmung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen jedes Herstellers werden die folgenden Prozentsätze der Zahl der in dem betreffenden Jahr zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge jedes Herstellers zugrunde gelegt:

- 75 % im Jahr 2014,
- 80 % im Jahr 2015,
- 100 % ab 2016.

*Artikel 5*  
**Begünstigung**

Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen zählt jedes neue leichte Nutzfahrzeug mit spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von weniger als 50 g CO<sub>2</sub>/km als

- 2,5 leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2014,
- 1,5 leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2015,
- 1 leichtes Nutzfahrzeug ab 2016.

*Artikel 6*  
**Emissionsgemeinschaften**

1. Hersteller neuer leichter Nutzfahrzeuge, 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 Gesamtdauer 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 Aufgaben:
  - (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, und

- (c) den Nachweis, dass der Vertreter der Emissionsgemeinschaft in der Lage ist, seinen Verpflichtungen gemäß Buchstabe b nachzukommen.
3. Kommt der vorgeschlagene Vertreter der Emissionsgemeinschaft der Aufforderung zur Zahlung etwaiger Abgaben wegen Emissionsüberschreitung, die der Emissionsgemeinschaft gemäß Artikel 8 auferlegt wurden, 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 wurden, 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 81 und 82 EG-Vertrag 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 Gemeinschaft für solche Emissionsgemeinschaften gewährleisten alle Mitglieder einer Emissionsgemeinschaft insbesondere, dass im Kontext der Vereinbarung über die Bildung von Emissionsgemeinschaften weder Daten noch Informationen ausgetauscht werden, mit Ausnahme der folgenden Informationen:
    - (a) durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen;
    - (b) Zielvorgabe für die spezifischen CO<sub>2</sub>-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.

*Artikel 7*  
**Überwachung und Meldung der durchschnittlichen Emissionen**

1. Jeder Mitgliedstaat erfasst für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr die Angaben gemäß Anhang II Teil A über alle neuen leichten Nutzfahrzeuge, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen werden. Diese Angaben werden den Herstellern und den in den einzelnen Mitgliedstaaten von den Herstellern benannten Importeuren oder Vertretern zur Verfügung gestellt. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Meldestellen transparent arbeiten.
2. Bis zum 28. Februar eines jeden Jahres, beginnend im Jahr 2013, ermittelt jeder Mitgliedstaat die in Anhang II Teil B genannten Daten für das vorangegangene Kalenderjahr und übermittelt sie der Kommission. Die Daten werden in dem in Anhang II Teil C festgelegten Format übermittelt.
3. Auf Verlangen der Kommission übermittelt der Mitgliedstaat auch das vollständige, gemäß Absatz 1 erfasste Datenmaterial.
4. Die Kommission führt ein zentrales Verzeichnis der von den Mitgliedstaaten gemäß diesem Artikel gemeldeten Daten, das öffentlich einsehbar ist. Sie berechnet bis spätestens 30. Juni 2013 und in jedem folgenden Jahr für jeden Hersteller vorläufig Folgendes:
  - (a) die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;
  - (b) die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr und
  - (c) den Unterschied zwischen seinen durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr und seiner Zielvorgabe in demselben Jahr.

Die Kommission teilt jedem Hersteller ihre vorläufige Berechnung für ihn mit. Die Mitteilung enthält für jeden Mitgliedstaat Angaben zur Anzahl der zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge und zu ihren spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen.

5. Die Hersteller können der Kommission innerhalb von drei Monaten nach Mitteilung der vorläufigen Berechnung gemäß Absatz 4 etwaige Fehler bei den Daten mitteilen, wobei anzugeben ist, in welchem Mitgliedstaat der Fehler aufgetreten sein soll.
6. Die Kommission prüft die Mitteilungen der Hersteller und bestätigt oder ändert die vorläufigen Berechnungen gemäß Absatz 4 bis zum 31. Oktober.
7. Gelangt die Kommission auf der Grundlage der Berechnungen gemäß Absatz 5 zu der Auffassung, dass die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Herstellers in den Kalenderjahren 2012 und 2013 seine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen übersteigen, so setzt sie den Hersteller davon in Kenntnis.

8. Für die Erfassung und Übermittlung der Überwachungsdaten gemäß der vorliegenden Verordnung ist in jedem Mitgliedstaat die gemäß Artikel 8 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 bestimmte Behörde zuständig.
9. Die Kommission kann nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren Durchführungsbestimmungen für die Überwachung und Datenübermittlung nach dem vorliegenden Artikel und die Anwendung von Anhang II erlassen.

Die Kommission kann Anhang II aufgrund der mit der Anwendung dieser Verordnung gewonnenen Erfahrungen ändern. Diese Maßnahmen zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung werden nach dem in Artikel 13 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

10. Nach Maßgabe dieses Artikels erfassen und übermitteln die Mitgliedstaaten auch Daten über die Zulassung von Fahrzeugen der Kategorien M2 und N2, wie in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG definiert, mit einer Bezugsmasse von höchstens 2610 kg und von Fahrzeugen, auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wird.

*Artikel 8*  
**Abgabe wegen Emissionsüberschreitung**

1. Ab dem 1. Januar 2014 und anschließend in jedem Kalenderjahr erhebt die Kommission von einem Hersteller oder gegebenenfalls vom Vertreter einer Emissionsgemeinschaft eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung, wenn die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers übersteigen.
2. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgenden Formeln berechnet:
  - (a) Von 2014 bis 2018:
    - (i) bei Emissionsüberschreitungen von mehr als 3 g CO<sub>2</sub>/km:  

$$((\text{Überschreitung} - 3) \times 120 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times \text{Anzahl neuer leichter Nutzfahrzeuge}$$
    - (ii) bei Emissionsüberschreitungen von mehr als 2 g CO<sub>2</sub>/km, aber höchstens 3 g CO<sub>2</sub>/km:  

$$((\text{Überschreitung} - 2) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}) \times \text{Anzahl neuer leichter Nutzfahrzeuge}$$
    - (iii) bei Emissionsüberschreitungen von mehr als 1 g CO<sub>2</sub>/km, aber höchstens 2 g CO<sub>2</sub>/km:  

$$((\text{Überschreitung} - 1) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}) \times \text{Anzahl neuer leichter Nutzfahrzeuge}$$

(iv) bei Emissionsüberschreitungen bis zu 1 g CO<sub>2</sub>/km:

Überschreitung × 5 EUR × Anzahl neuer leichter Nutzfahrzeuge

(b) Ab 2019:

(Überschreitung × 120 EUR) × Anzahl neuer leichter Nutzfahrzeuge

Für die Zwecke dieses Artikels

ist eine „Überschreitung“ die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Herstellers — unter Berücksichtigung der durch gemäß Artikel 11 genehmigte innovative Technologien erreichten CO<sub>2</sub>-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

ist die „Anzahl neuer leichter Nutzfahrzeuge“ die im betreffenden Jahr zugelassene Anzahl der neuen leichten Nutzfahrzeuge dieses Herstellers unter Berücksichtigung der Phase-in-Kriterien gemäß Artikel 4.

3. Die Kommission legt die Verfahren für die Erhebung der Überschreitungsabgabe gemäß Absatz 1 fest.

Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 13 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

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

### *Artikel 9* **Veröffentlichung der Leistungen der Hersteller**

1. Die Kommission veröffentlicht bis spätestens 31. Oktober eines jeden Jahres, beginnend im Jahr 2013, eine Liste, in der für jeden Hersteller Folgendes angegeben ist:

- (a) seine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für das vorangegangene Kalenderjahr;
- (b) seine durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;
- (c) die Differenz zwischen seinen durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr und seiner Zielvorgabe in dem Jahr;
- (d) die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen aller neuen leichten Nutzfahrzeuge in der Gemeinschaft im vorangegangenen Kalenderjahr und
- (e) die durchschnittliche Masse aller neuen leichten Nutzfahrzeuge in der Gemeinschaft im vorangegangenen Kalenderjahr.

2. Ab 31. Oktober 2014 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 10*

**Ausnahmeregelung für bestimmte Hersteller**

1. Hersteller von weniger als 22 000 neuen kleinen Nutzfahrzeugen, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft 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 22 000 neue leichte Nutzfahrzeuge verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft 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 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 leichten Nutzfahrzeugen, die er herstellt, einschließlich Masse und spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen dieser leichten Nutzfahrzeuge und
  - (d) eine Zielvorgabe für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen, die mit dem Reduktionspotenzial des Herstellers, einschließlich des wirtschaftlichen und technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen, im Einklang steht, wobei die Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Typ leichter Nutzfahrzeuge berücksichtigt werden.
3. Ist die Kommission der Auffassung, dass der Hersteller für die gemäß Absatz 1 beantragte Ausnahme in Betracht kommt und dass die vom Hersteller vorgeschlagene Zielvorgabe für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen mit seinem Reduktionspotenzial, einschließlich des wirtschaftlichen und technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen, und unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Typ leichter Nutzfahrzeuge, im Einklang steht, so gewährt sie dem Hersteller eine Ausnahme. Die Ausnahme gilt ab 1. Januar des auf die Gewährung der Ausnahme 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 davon.
  6. Erreicht der Hersteller sein spezifisches Emissionsziel nicht, so erlegt die Kommission dem Hersteller eine Emissionsüberschreitungsabgabe gemäß Artikel 8 auf.
  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 CO<sub>2</sub>-Emissionen geregelt werden.
- Diese Maßnahmen zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 13 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.
8. Anträge auf Ausnahmen, einschließlich aller Angaben zu ihrer Begründung, sowie Mitteilungen gemäß Absatz 4, Aufhebungen gemäß Absatz 5, Auferlegungen von Emissionsüberschreitungsabgaben gemäß Absatz 6 und gemäß Absatz 7 erlassene Maßnahmen werden vorbehaltlich der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2001 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission öffentlich zugänglich gemacht.

*Artikel 11  
Ökoinnovationen*

1. Auf Antrag eines Zulieferers oder Herstellers werden CO<sub>2</sub>-Einsparungen berücksichtigt, die durch den Einsatz innovativer Technologien erreicht werden. Der Gesamtbeitrag dieser Technologien zu einer Reduktion der Zielvorgabe für die durchschnittlichen spezifischen Emissionen jedes Herstellers beträgt bis zu 7 g CO<sub>2</sub>/km.
2. Die Kommission erlässt bis zum 31. Dezember 2012 Durchführungsbestimmungen für das Verfahren zur Genehmigung solcher innovativer Technologien nach dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren. Diese Durchführungsbestimmungen gründen sich auf folgende Kriterien für innovative Technologien:
  - (a) die durch den Einsatz innovativer Technologien erreichten CO<sub>2</sub>-Reduzierungen müssen dem Zulieferer oder Hersteller zurechenbar sein;
  - (b) die innovativen Technologien müssen einen überprüften Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion leisten;
  - (c) die innovativen Technologien dürfen nicht unter die CO<sub>2</sub>-Messung nach dem standardisierten Prüfzyklus oder unter Vorschriften wegen der in Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 genannten vorgeschriebenen zusätzlichen

Maßnahmen zur Erreichung der Verringerung um 10 g CO<sub>2</sub>/km fallen oder nach anderen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts vorgeschrieben sein.

3. Ein Zulieferer oder Hersteller, der die Genehmigung einer Maßnahme als innovative Technologie beantragt, legt der Kommission einen Bericht, einschließlich eines Prüfberichts, einer unabhängigen und zertifizierten Stelle vor. Gibt es eine mögliche Wechselwirkung zwischen der Maßnahme und einer anderen innovativen Technologie, die bereits genehmigt ist, so ist diese Wechselwirkung im Bericht zu erwähnen, und in dem Prüfbericht wird bewertet, inwieweit sie die Reduktion verändert, die durch jede einzelne Maßnahme erreicht wird.
4. Die Kommission bescheinigt die erreichte Reduktion auf der Grundlage der in Absatz 2 festgelegten Kriterien.

*Artikel 12*  
**Überprüfung und Berichterstattung**

1. Bis 31. Oktober 2016 und danach alle drei Jahre werden Maßnahmen zur Änderung von Anhang I erlassen, durch die der dort genannte Wert M0 an die durchschnittliche Masse neuer leichter Nutzfahrzeuge in den vorausgegangenen drei Kalenderjahren angepasst wird.

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

Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung werden nach dem in Artikel 13 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

2. Die Kommission nimmt leichte Nutzfahrzeuge in die Überarbeitung der Verfahren zur Messung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Artikel 13 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 auf.

Ab der Anwendung der überarbeiteten Verfahren zur Messung der CO<sub>2</sub>-Emissionen werden keine innovativen Technologien nach dem Verfahren des Artikels 11 mehr genehmigt.

3. Die Kommission nimmt leichte Nutzfahrzeuge in die Überprüfung der Richtlinie 2007/46/EG gemäß Artikel 13 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 auf.
4. Die Kommission schließt bis 1. Januar 2013 eine Überprüfung der spezifischen Emissionsziele in Anhang I und der Ausnahmen in Artikel 10 mit dem Ziel ab,
  - vorbehaltlich der Bestätigung der Realisierbarkeit anhand aktueller Folgenabschätzungsergebnisse die Modalitäten festzulegen, auf deren Grundlage bis zum Jahr 2020 ein langfristiges Ziel von 135 g CO<sub>2</sub>/km auf kosteneffiziente Weise erreicht werden kann, und
  - die Maßnahmen zur Umsetzung des Ziels, einschließlich der Emissionsüberschreitungsabgabe, festzulegen.

Auf der Grundlage einer solchen Überprüfung und ihrer Folgenabschätzung, einschließlich einer Gesamteinschätzung der Auswirkungen auf die Automobilindustrie und ihre Zuliefererindustrien, trifft die Kommission gegebenenfalls folgende Maßnahmen:

- Sie unterbreitet einen Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung in einer Weise, die möglichst wettbewerbsneutral sowie sozialverträglich und nachhaltig ist;
- sie bestätigt die Einbeziehung von Fahrzeugen der Kategorien N2 und M2, wie in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG definiert, mit einer Bezugsmasse von höchstens 2610 kg und von Fahrzeugen, auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wird, in die vorliegende Verordnung.

Diese Maßnahmen, mit denen nicht wesentliche Vorschriften dieser Verordnung geändert werden sollen, werden nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 13 Absatz 3 festgelegt.

5. Die Kommission veröffentlicht bis 2014 nach einer Folgenabschätzung einen Bericht über die Verfügbarkeit von Daten über die Fahrzeugstandfläche und die Nutzlast sowie über ihre Verwendung als Parameter für den Nutzwert zur Bestimmung spezifischer Emissionsziele und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat gegebenenfalls einen Vorschlag zur Änderung von Anhang I vor.
6. Es sind Maßnahmen zur notwendigen Anpassung der Formeln von Anhang I zu erlassen, um jeder Änderung des Regeltestverfahrens zur Messung spezifischer CO<sub>2</sub>-Emissionen Rechnung zu tragen.

Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung werden nach dem in Artikel 13 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

7. Die Kommission überprüft bis 2015 die in Anhang II Teil B Nummer 7 festgelegte Methode zur Bestimmung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von vervollständigten Fahrzeugen und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat gegebenenfalls einen Vorschlag zur Änderung von Anhang II vor.

#### *Artikel 13* **Ausschussverfahren**

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 14*  
**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.

Geschehen zu Brüssel am

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

## **ANHANG I**

### **ZIELVORGABE FÜR DIE SPEZIFISCHEN CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN**

1. Die indikativen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, für jedes leichte Nutzfahrzeug werden nach folgenden Formeln bestimmt:

- (a) Von 2014 bis 2017:

$$\text{Indikative spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 175 + a \times (M - M_0)$$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

M<sub>0</sub> = 1706,0

a = 0,093

- (b) Ab 2018:

$$\text{Indikative spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 175 + a \times (M - M_0)$$

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

M<sub>0</sub> = der nach Artikel 12 Absatz 1 festgelegte Wert

a = 0,093

2. Die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für einen Hersteller in einem Kalenderjahr wird berechnet als Durchschnitt der indikativen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen jedes neuen, in jenem Kalenderjahr zugelassenen leichten Nutzfahrzeugs, dessen Hersteller er ist.

**ANHANG II**  
**ÜBERWACHUNG UND MELDUNG DER EMISSIONEN**

**A. ERFASSUNG VON ANGABEN ÜBER LEICHE NUTZFAHRZEUGE UND BESTIMMUNG VON DATEN FÜR DIE CO<sub>2</sub>-ÜBERWACHUNG**

1. Die Mitgliedstaaten erfassen für das am 1. Januar 2011 beginnende Jahr und für jedes folgende Jahr die folgenden Angaben über neue leichte Nutzfahrzeuge, die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen werden:
  - (a) Hersteller,
  - (b) Typ, Variante und Version,
  - (c) spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen (g/km),
  - (d) Masse (kg),
  - (e) Radstand (mm),
  - (f) Spurweite (mm),
  - (g) Nutzlast (kg).
2. Die Angaben gemäß Nummer 1 sind der Übereinstimmungsbescheinigung für das betreffende leichte Nutzfahrzeug zu entnehmen. Sind in der Übereinstimmungsbescheinigung für ein leichtes Nutzfahrzeug sowohl eine Mindest- als auch eine Höchstmasse angegeben, so verwenden die Mitgliedstaaten für die Zwecke dieser Verordnung nur die Höchstmasse. Bei Fahrzeugen mit zwei Kraftstoffmöglichkeiten (Ottokraftstoff/Gas), deren Übereinstimmungsbescheinigungen die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen sowohl für den Ottokraftstoffbetrieb als auch für den Gasbetrieb ausweisen, verwenden die Mitgliedstaaten nur den für Gas gemessenen Wert.
3. Jeder Mitgliedstaat stellt für das am 1. Januar 2011 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr nach den in Teil B festgelegten Methoden für jeden Hersteller Folgendes fest:
  - (a) die Gesamtzahl der in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge,
  - (b) die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Teil B Nummer 2,
  - (c) die durchschnittliche Masse gemäß Teil B Nummer 3,
  - (d) für jede Variante jeder Version jedes Typs eines leichten Nutzfahrzeugs
    - (i) die Gesamtzahl der in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge gemäß Teil B Nummer 4,
    - (ii) die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen,

- (iii) die Masse,
- (iv) die Fahrzeugstandfläche gemäß Teil B Nummer 5,
- (v) die Nutzlast.

**B. VERFAHREN ZUR BESTIMMUNG DER DATEN FÜR DIE CO<sub>2</sub>-ÜBERWACHUNG NEUER LEICHTER NUTZFAHRZEUGE**

Die für die CO<sub>2</sub>-Überwachung erforderlichen Daten, die die Mitgliedstaaten gemäß Teil A Nummer 3 feststellen müssen, werden nach den im vorliegenden Teil beschriebenen Verfahren ermittelt.

1. Anzahl zugelassener neuer leichter Nutzfahrzeuge (N)

Die Mitgliedstaaten stellen die Anzahl der in ihrem Hoheitsgebiet in dem betreffenden Überwachungsjahr zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge fest (N).

2. Durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge ( $S_{ave}$ )

Zur Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen aller neuen leichten Nutzfahrzeuge, die im Überwachungsjahr im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats erstmals zugelassen werden ( $S_{ave}$ ), wird die Summe der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen jedes einzelnen neuen Fahrzeugs  $S$  durch die Anzahl der neuen Fahrzeuge  $N$  dividiert.

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

3. Durchschnittliche Masse neuer leichter Nutzfahrzeuge

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

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

4. Verteilung nach Versionen neuer leichter Nutzfahrzeuge

Für jede Version jeder Variante jedes Typs eines neuen leichten Nutzfahrzeugs sind die Anzahl der neu zugelassenen Fahrzeuge, die Masse der Fahrzeuge, die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Fahrzeugstandfläche zu erfassen.

5. Fahrzeugstandfläche

Zur Berechnung der Fahrzeugstandfläche wird der Radstand mit der Spurweite des Fahrzeugs multipliziert.

6. Nutzlast

Die Nutzlast des Fahrzeugs ist definiert als die Differenz zwischen der technisch zulässigen Höchstmasse gemäß Anhang III der Richtlinie 2007/46/EG und der Masse des Fahrzeugs.

#### 7. Spezifische Emissionen vervollständigter Fahrzeuge

Die spezifischen Emissionen vervollständigter Fahrzeuge werden gemäß der Richtlinie 2004/3/EG bestimmt. Liegt dieser Wert nicht vor, so werden die spezifischen Emissionen eines vervollständigten Fahrzeugs auf den höchsten Wert der spezifischen Emissionen aller vollständigen Fahrzeuge, die demselben Typ angehören, wie das unvollständige Fahrzeug, auf dem das vervollständigte Fahrzeug basiert, und die in demselben Überwachungsjahr in der EU zugelassen wurden, festgesetzt, wobei für „Fahrzeugtyp“ die Definition nach Artikel 3 der Richtlinie 2007/46/EG gilt. Gibt es mehr als drei verschiedene Werte für die spezifischen Emissionen aller vollständigen Fahrzeuge, so sind die zweithöchsten spezifischen Emissionen zugrunde zu legen.

### C. FORMAT FÜR DIE ÜBERMITTLUNG VON ANGABEN

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 leichter Nutzfahrzeuge	Durchschnittliche spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (g/km)	Durchschnittliche Masse (kg)	Durchschnittliche Fahrzeugstandfläche (m <sup>2</sup> )	Durchschnittliche Nutzlast (kg)	
(Hersteller 1)	...	...	...	...	...	...
(Hersteller 2)	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
<b>Alle Hersteller insgesamt</b>	...	...	...	...	...	...

Nach Herstellern aufgeschlüsselte Angaben

Jahr	Hersteller	Typ des leichten Nutzfahrzeugs	Variante	Version	Kategorie zugelassener Fahrzeugtyp	Kategorie zugelassenes Fahrzeug	Fabrikmarke	Handelsname	Code für innovative Technologie oder Gruppe innovativer Technologien <sup>19</sup>	Neuzulassungen insgesamt	Spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (g/km)	Wasserstoffverbrauch (g/km)	Stromverbrauch (Wh/km)	Masse (kg)	Fahrzeugstandfläche (m <sup>2</sup> )	Durchschnittliche Nutzlast (kg)	Emissionsreduktion durch innovative Technologien <sup>20</sup>	
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	(Name Fahrzeugtyp 1)	(Name Variante 1)	(Name Version 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	(Name Fahrzeugtyp 1)	(Name Variante 1)	(Name Version 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	(Name Fahrzeugtyp 1)	(Name Variante 2)	(Name Version 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	(Name Fahrzeugtyp 1)	(Name Variante 2)	(Name Version 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	(Name Fahrzeugtyp 2)	(Name Variante 1)	(Name Version 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	(Name Fahrzeugtyp 2)	(Name Variante 1)	(Name Version 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	(Name Fahrzeugtyp)	(Name Variante 2)	(Name Version 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

<sup>19</sup>

Gemäß Artikel 10.

<sup>20</sup>

Gemäß Artikel 10.

		2)														
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	(Name Fahrzeugtyp 2)	(Name Variante 2)	(Name Version 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 2)	(Name Fahrzeugtyp 1)	(Name Variante 1)	(Name Version 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 2)	(Name Fahrzeugtyp 1)	(Name Variante 1)	(Name Version 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 2)	(Name Fahrzeugtyp 1)	(Name Variante 2)	(Name Version 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 2)	(Name Fahrzeugtyp 1)	(Name Variante 2)	(Name Version 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 2)	(Name Fahrzeugtyp 2)	(Name Variante 1)	(Name Version 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 2)	(Name Fahrzeugtyp 2)	(Name Variante 1)	(Name Version 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 2)	(Name Fahrzeugtyp 2)	(Name Variante 2)	(Name Version 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 2)	(Name Fahrzeugtyp 2)	(Name Variante 2)	(Name Version 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...