

040087/EU XXIV.GP
Eingelangt am 10/11/10

DE

DE

DE



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 10.11.2010
KOM(2010) 657 endgültig

MITTEILUNG DER KOMMISSION

**über die Überwachung und Meldung von Angaben über die Zulassung neuer
Personenkraftwagen**

MITTEILUNG DER KOMMISSION

über die Überwachung und Meldung von Angaben über die Zulassung neuer Personenkraftwagen

1. EINLEITUNG

Gemäß Artikel 8 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 CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen¹ erfassen die Mitgliedstaaten jedes Jahr bestimmte Angaben über neue Personenkraftwagen und übermitteln sie der Kommission. Diese Daten bilden die Grundlage für die Festsetzung des Zielwerts für die spezifischen CO₂-Emissionen von Herstellern neuer Personenkraftwagen; sie dienen auch als Grundlage für die Überprüfung, ob die Hersteller die Zielvorgaben erfüllen. Damit die von den Mitgliedstaaten übermittelten Daten übereinstimmen, müssen die Vorschriften für die Erfassung und Meldung dieser Daten so weit wie möglich harmonisiert werden. Diese Mitteilung wird – zusammen mit der gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates zu erlassenden Verordnung K(2010)7652 der Kommission über die Überwachung und Meldung von Angaben über die Zulassung neuer Personenkraftwagen – die Erfassung, Übermittlung und Auswertung der Daten insofern erleichtern, als sie erläutert, wie die Kommission die maßgeblichen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 auslegt, und den Mitgliedstaaten Anhaltspunkte für die mitzuteilenden Daten und das Datenformat gegeben werden. Weitere Orientierungshilfen werden *ad hoc* gegeben.

2. DATEN

2.1 Datenquellen

Die wichtigsten Datenquellen, die die Mitgliedstaaten zur Datenerfassung ausschöpfen sollten, sind Konformitätsbescheinigungen oder, wenn die Zulassung eines Fahrzeugs nicht auf der Grundlage dieses Dokuments erfolgt, Typgenehmigungsunterlagen. Da letztere Wertespanssen enthalten können, müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die aus den Typgenehmigungsunterlagen herausgezogenen Daten mit den Daten aus der Konformitätsbescheinigung übereinstimmen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Zulassungsbescheinigung gemäß der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge² die Konformitätsbescheinigung für die Zulassung eines Fahrzeugs nicht ersetzen kann. Die Zulassungsbescheinigung wird erst nach der Fahrzeugzulassung ausgestellt.

¹ ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1.

² ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57.

2.2 Herstellerverzeichnis

Da Daten herstellerbezogen überwacht und erfasst werden müssen, sollte der Hersteller eindeutig identifiziert³ werden können und anhand der Fabrikmarke⁴ erkennbar sein. Da die zuständigen Behörden den Namen des Herstellers entsprechend der nationalen Bezeichnung in der Konformitätsbescheinigung oder in den Typgenehmigungsunterlagen erfassen, sind diverse Namen und Namensschreibweisen möglich.

Um die Identitätsangaben der relevanten Hersteller zu harmonisieren, wird ein gemeinsames Verzeichnis der Herstellernamen und ihrer jeweiligen WMI-Codes (weltweite Identifikationscodes der Hersteller) erstellt, das die Mitgliedstaaten als Grundlage für die Zulassung gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung K(2010)7652 verwenden müssen. Da die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 sowohl für EU-Hersteller als auch für Drittland-Hersteller gilt, sollte keine Differenzierung nach Herstellerstandort akzeptiert werden. Gemäß Artikel 7 der Verordnung K(2010)7652 wird jedoch eine Ausnahme gemacht, wenn die Daten für ein einzelnes Fahrzeug auf der nationalen Typgenehmigung für Kleinserien oder auf einer Einzeltypgenehmigung beruhen. In solchen Fällen sollten die Mitgliedstaaten nicht die Herstellernamen, sondern die in dem genannten Artikel vorgegebenen Bezeichnungen verwenden.

Einheitliche Angaben zur Herstelleridentität sind auch für Emissionsgemeinschaften (Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009) wichtig, die es den Herstellern ermöglichen, ein bestimmtes Emissionsziel gemeinsam zu erreichen. Da sich Emissionsgemeinschaften mit der Zeit verändern können, sollten die Daten für alle Hersteller in der Emissionsgemeinschaft erfasst werden. Die durchschnittliche spezifische CO₂-Emission der Emissionsgemeinschaft wird für die gesamte EU berechnet.

2.3 Datenanforderungen

Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten übermitteln alle Daten gemäß Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 443/2009. Sollten relevante Daten in der Quelle, die als Grundlage für die Zulassung verwendet wird, fehlen, so sollten die zuständigen Behörden die betreffenden Hersteller auffordern, den Datensatz zu vervollständigen. Die zuständigen Behörden sind dafür verantwortlich, dass alle relevanten Daten zum Zeitpunkt der Zulassung vorliegen. Im Falle von Fahrzeugen, die unter die nationale Typgenehmigung für Kleinserien oder unter eine Einzeltypgenehmigung fallen, braucht nur die Zahl der Zulassungen angegeben zu werden; die restlichen Angaben sind freiwillig.

³ Gemäß Eintrag 0.5 in der Konformitätsbescheinigung und Artikel 3 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 gilt als „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.“

⁴ Gemäß Eintrag 0.1 in der Konformitätsbescheinigung und Anhang I der Richtlinie 2007/46/EG gilt als „Fabrikmarke“ der „Firmenname des Herstellers“, gemäß Artikel 2 Nummer 6 der Entscheidung 1753/2000/EG „der Handelsname des Herstellers, wie er in der Konformitätsbescheinigung und in den Typgenehmigungsunterlagen erscheint“.

2.4 Meldung von Daten über die Zulassung von Fahrzeugen mit Zweistoffbetrieb oder von *Flex-Fuel*-Fahrzeugen

Die Markteinführung von Fahrzeugen mit Zweistoffbetrieb oder von *Flex-Fuel*-Fahrzeugen, die neben Benzin und Diesel mit alternativen Kraftstoffen wie nachhaltigem E85, Biodiesel oder Wasserstoff betrieben werden können, muss streng überwacht werden.

In der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 ist die Überwachung aller für den Betrieb dieser Fahrzeuge verwendeten alternativen Kraftstoffe zurzeit nicht vorgesehen, unter anderem, weil die CO₂-Emissionen noch nicht gemessen werden. Für Ethanolkraftstoff (E85), der in Fahrzeugen mit Zweistoffbetrieb verwendet wird, werden die CO₂-Emissionen zwar gemessen, die Methode, die in Artikel 6 der genannten Verordnung zur Berücksichtigung des CO₂-Wertes dieses Kraftstoffs vorgesehen ist, muss jedoch eindeutig so verbessert werden, dass die tatsächlichen spezifischen CO₂-Emissionen derartiger Fahrzeuge wiedergegeben werden. Deshalb sollte eine neue Methode konzipiert werden, die es gestattet, die CO₂-Einsparungen durch Fahrzeuge mit Zweistoffbetrieb oder mit alternativen Kraftstoffen wie nachhaltigem E85, Biodiesel oder Wasserstoff betriebene *Flex-Fuel*-Fahrzeuge angemessen zu berücksichtigen. Die Kommission wird im Rahmen der für Januar 2013 vorgesehenen Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 eine Methode ausarbeiten, mit der sich die tatsächlichen spezifischen CO₂-Emissionen von Fahrzeugen mit Zweistoffbetrieb oder von *Flex-Fuel*-Fahrzeugen berechnen lassen. Da von vorne herein nicht absehbar ist, welcher Kraftstoff von den Fahrzeugen mit Zweistoffbetrieb oder von *Flex-Fuel*-Fahrzeugen letztendlich tatsächlich verwendet wird, wird die Methode sowohl der Verfügbarkeit als auch den Merkmalen der in den Mitgliedstaaten angebotenen unterschiedlichen Kraftstoffen Rechnung tragen müssen.

Daten über Kraftstoffverkäufe werden im Rahmen der Berichterstattung gemäß der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG des Rates⁵ übermittelt. Bis die genannte Methode eingeführt ist, sollte die Richtlinie 98/70/EG dahingehend geändert werden, dass die Mitgliedstaaten Verkaufsdaten für verschiedene alternative Kraftstoffe mitteilen können, darunter vorrangig auch harmonisierte und präzise Daten über Verkäufe von E85-Kraftstoff, der die Nachhaltigkeitskriterien der Richtlinie 2009/28/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinien 2001/77/EG und 2003/30/EG⁶ sowie der Richtlinie 98/70/EG erfüllt.

3. DATENÜBERMITTLUNG

Im Interesse einer frühzeitigen und angemessenen Kommunikation zwischen zuständigen Behörden, Herstellern und Kommission empfiehlt es sich, dass die gemäß Artikel 8 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 bestimmten und für die Datenübermittlung zuständigen Behörden mindestens zwei Beamte als Ansprechpartner benennen und deren Namen und

⁵ ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58.

⁶ ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 16.

Kontaktangaben der Kommission mitteilen. Diese Beamten sollten sich beim Zentralen Datenarchiv (*Central Data Repository*)⁷ anmelden.

Damit die Übermittlung als Datenübermittlung für die Zwecke der Berichterstattung gemäß Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 angesehen werden kann, sollten die Mitgliedstaaten der Kommission per E-Mail an die Funktionsmailbox EC-CO2-LDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu mit Kopie an die Funktionsmailbox CO2-monitoring@eea.europa.eu mitteilen, wann die Daten in das Zentrale Datenarchiv hochgeladen wurden. Die Daten werden in einer Datenbank gespeichert, die von der Europäischen Umweltagentur für die Kommission verwaltet wird. Die Datenbank sollte über das Internet öffentlich zugänglich gemacht werden.

Um sicherzustellen, dass die Daten den Herstellern rechtzeitig vorliegen, können die Mitgliedstaaten den vollständigen Datensatz für die ersten vier Monate jedes Kalenderjahres übermitteln, sobald vorläufige Daten vorliegen. Die Mitgliedstaaten müssen die Daten auf jeden Fall validieren und den vollständigen Datensatz bis 28. Februar jedes Kalenderjahres übermitteln.

Werden vor dem Stichtag vorläufige Daten übermittelt, so bemüht sich die Kommission um eine vorläufige Berechnung der Zahl der in den Mitgliedstaaten neu zugelassenen Personenkraftwagen und ihrer spezifischen CO₂-Emissionen und teilt diese den betreffenden Herstellern mit. Es wird darauf hingewiesen, dass die Kommission diese Berechnungen erst an dem in Artikel 8 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 vorgesehenen Datum bestätigen wird.

3.1 Format

Die Daten sollten als zwei separate .xml-Dateien (eine für Überwachungsdaten, die andere für den vollständigen Datensatz gemäß Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 der Kommission) übermittelt werden. Weitere Anweisungen für die .xml-Dateien werden in den Orientierungshilfen gegeben, die im Internet veröffentlicht werden sollen.

3.2 Verifizierung

Daten und .xml-Kodierung können von jedem Mitgliedstaat unabhängig verifiziert werden. Die Daten werden jedoch auch in Form einer Textdatei, anhand deren die Datenqualität gesichert werden sollte, bevor die Daten für das betreffende Berichtsjahr gesendet werden, auf die CIRCA-Website⁸ gestellt.

4. BERECHNUNG DER DURCHSCHNITTLICHEN SPEZIFISCHEN EMISSIONEN

Um den *Phase-in*-Prozentsätzen gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 Rechnung zu tragen, müssen bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen von Herstellern, darunter auch Hersteller gemäß Artikel 11 Absätze 1 und 4 der

⁷ <http://cdr.eionet.europa.eu/>

⁸ http://circa.europa.eu/Members/irc/env/gge_ldv/library

Verordnung (EG) Nr. 443/2009, die Fahrzeuge nach ihren spezifischen CO₂-Emissionen ausgewählt werden. Nur Fahrzeuge mit den geringsten Emissionen bis zu dem jeweiligen Prozentsatz gemäß Artikel 4, werden für die Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen herangezogen.

Die spezifischen Emissionen sollten gegebenenfalls dem Emissionswert entsprechen, der sich nach Abzug des Prozentsatzes gemäß Artikel 6 und der Ökoinnovationseinsparungen ergibt, die die Kommission gemäß Artikel 12 und den noch festzulegenden diesbezüglichen Durchführungsvorschriften genehmigt.

Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen sind Fahrzeuge zu berücksichtigen, die in die Kategorie gemäß Artikel 5 fallen.

Im Einzelnen legt die Kommission bei der Bestimmung der spezifischen Emissionen zum Zwecke der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen von Herstellern die relevanten Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 in folgender Reihenfolge zugrunde:

Auswahl von Fahrzeugen für die Berechnung

- a) Artikel 6: für die Kalenderjahre bis einschließlich 2015 - zur Feststellung der spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen, die mit E85-Kraftstoff betrieben werden können, Anwendung der CO₂-Emissionsreduktion, sofern der Mitgliedstaat die Anforderungen von Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 erfüllt;
- b) Artikel 12 in Verbindung mit Artikel 13 Absatz 3 Unterabsatz 2 – Abzug der CO₂-Einsparungen, die durch den Einsatz innovativer Technologien erreicht werden, von den spezifischen Emissionen, soweit sie nach den von der Kommission noch festzulegenden Verfahrensvorschriften zertifiziert wurden;
- c) Artikel 4: für die Kalenderjahre bis einschließlich 2014 – Sortieren der Zulassungen neuer Personenkraftwagen nach ihren CO₂-Emissionen gemäß Buchstaben a und b, wobei für die Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen ausschließlich die Fahrzeuge mit den niedrigsten Werten bis zu dem Prozentsatz gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 berücksichtigt werden;

Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen

- d) Artikel 5: für die Kalenderjahre bis einschließlich 2015 und für Personenkraftwagen mit spezifischen CO₂-Emissionen von weniger als 50 g/km - Multiplikation der spezifischen CO₂-Emission dieser Fahrzeuge mit dem relevanten Faktor gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009;
- e) Artikel 5: für die Kalenderjahre bis einschließlich 2015 und für Personenkraftwagen mit spezifischen CO₂-Emissionen von weniger als 50 g/km - Multiplikation der spezifischen CO₂-Einsparungen infolge des Einsatzes innovativer Technologien in diesen Fahrzeugen mit dem relevanten Faktor gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009;

- f) Artikel 12 in Verbindung mit Artikel 13 Absatz 3 Unterabsatz 2 – Bestimmung der CO₂-Einsparungen, die durch den Einsatz innovativer Technologien erreicht werden können, durch Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Einsparungen eines Herstellers auf Basis der Einsparungen, die in der Konformitätsbescheinigung für alle ausgewählten und diesem Hersteller zugeordneten Personenkraftwagen angegeben sind, unter Berücksichtigung von Buchstabe e. Fahrzeuge, die nicht mit innovativen Technologien ausgerüstet sind, werden mit einer Einsparung von 0 g/km CO₂ erfasst. Liegen die Einsparungen infolge innovativer Technologien über dem Wert gemäß Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009, so gilt der Wert gemäß Artikel 12 Absatz 1;
- g) Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen unter Berücksichtigung von Buchstabe d und Abzug des gemäß Buchstabe f ermittelten Wertes.

Beispiel - Ein Hersteller in folgender Situation:

Anzahl Zulassungen	Spezifische CO ₂ -Emission	CO ₂ -Einsparungen durch innovative Technologien	Super-Credit-Multiplikator 2012
2	45	2	3,5
10	51	4	1
53	131	0	1
10	160	10	1
28	200	20	1

erzielt Einsparungen durch innovative Technologien im Jahr

$$2012 \text{ in Höhe von } (2 \cdot 2 \cdot 3,5 + 10 \cdot 4) / (2 \cdot 3,5 + 10 + 53) = 0,7714$$

$$2013 \text{ in Höhe von } (2 \cdot 2 \cdot 3,5 + 10 \cdot 4 + 10 \cdot 10) / (2 \cdot 3,5 + 10 + 53 + 10) = 1,925$$

und durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen im Jahr

$$2012 \text{ in Höhe von } [(2 \cdot 45 \cdot 3,5 + 10 \cdot 51 + 53 \cdot 131) / 70] - 0,7714 = 110,2$$

$$2013 \text{ in Höhe von } [(2 \cdot 45 \cdot 3,5 + 10 \cdot 51 + 53 \cdot 131 + 10 \cdot 160) / 80] - 1,925 = 115,175$$

4.4 Berechnung der durchschnittlichen Fahrzeugmasse

Bei der Berechnung der durchschnittlichen Masse zum Zwecke der Bestimmung des spezifischen Emissionsziels eines Herstellers nach der Formel in Anhang I berücksichtigt die Kommission sämtliche Personenkraftwagen, ohne dabei die Bestimmungen der Artikel 4 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 anzuwenden.

5. EMISSIONSGEMEINSCHAFTEN

Gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 können Hersteller Emissionsgemeinschaften bilden. In Artikel 7 Absätze 5 und 6 sind zwei Arten von

Emissionsgemeinschaften vorgesehen. Artikel 7 Absatz 5 bezieht sich auf Emissionsgemeinschaften mit offener Beteiligung, die jedem Hersteller innerhalb oder außerhalb einer Gruppe verbundener Hersteller offen stehen. An diesen Gemeinschaften kann jeder Hersteller teilnehmen, der die Bedingungen gemäß Artikel 7 Absatz 5 erfüllt.

Emissionsgemeinschaften aus Herstellern, die einer Gruppe verbundener Hersteller angehören, können als geschlossene Emissionsgemeinschaften angesehen werden und fallen unter Artikel 7 Absatz 6. Hersteller, die einer Gruppe verbundener Hersteller angehören, müssen separate Zielvorgaben erfüllen, es sei denn, sie gehören zu einer geschlossenen Emissionsgemeinschaft.

Gemäß Artikel 9 der Verordnung K(2010)7652 müssen Hersteller nachweisen, dass sie die Bedingungen für die Bildung einer geschlossenen Emissionsgemeinschaft erfüllen und sollten diese Information über die Funktionsmailbox EC-CO2-LDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu mitteilen.

Die Kommission betrachtet das Jahr, in dem eine Emissionsgemeinschaft gemeldet wurde, als das erste Geltungsjahr der Emissionsgemeinschaft. Als letztes Geltungsjahr einer Emissionsgemeinschaft gilt das Jahr vor dem Jahr, in dem die Auflösung der Emissionsgemeinschaft gemeldet wird.