



# EUROPÄISCHE UNION

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

DER RAT

---

**Straßburg, den 11. März 2014**  
**(OR. en)**

**2012/0190 (COD)**  
**LEX 1471**

**PE-CONS 120/1/13**  
**REV 1**

**ENV 1159**  
**ENT 332**  
**CODEC 2811**

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES ZUR ÄNDERUNG DER  
VERORDNUNG (EG) Nr. 443/2009 HINSICHTLICH DER FESTLEGUNG DER MODALITÄTEN  
FÜR DAS ERREICHEN DES ZIELS FÜR 2020 ZUR VERRINGERUNG DER CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN  
NEUER PERSONENKRAFTWAGEN**

**VERORDNUNG (EU) Nr. .../2014**  
**DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom 11. März 2014**

**zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 443/2009**  
**hinsichtlich der Festlegung der Modalitäten für das Erreichen des Ziels für 2020**  
**zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>1</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> ABl. C 44 vom 15.2.2013, S. 109.

<sup>2</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 25. Februar 2014 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 10. März 2014.

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 13 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> hat die Kommission eine Überprüfung der Modalitäten für das Erreichen - auf kostenwirksame Weise - des Ziels von 95 g CO<sub>2</sub>/km bis zum Jahr 2020 vorzunehmen, einschließlich der in Anhang I jener Verordnung festgelegten Formeln und der in Artikel 11 jener Verordnung festgelegten Ausnahmen. Die Verordnung sollte so wettbewerbsneutral wie möglich sowie sozialverträglich und nachhaltig sein.
- (2) Die Weiterentwicklung des weltweiten Marktes für fortschrittliche Technologien zur Verbesserung der Effizienz von Personenkraftwagen steht im Einklang mit der Mitteilung der Kommission von 21. Januar 2011 mit dem Titel: " Ressourcenschonendes Europa – eine Leitinitiative innerhalb der Strategie Europa 2020", die den Übergang zu einer ressourcenschonenden Wirtschaft mit geringen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Hinblick auf ein nachhaltiges Wachstum unterstützt.
- (3) Es sollte klargestellt werden, dass CO<sub>2</sub>-Emissionen – für die Zwecke der Überprüfung der Erfüllung des Ziels von 95 g CO<sub>2</sub>/km – weiterhin nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>2</sup> und ihrer Durchführungsvorschriften sowie unter Verwendung innovativer Technologien gemessen werden sollten.

---

<sup>1</sup> 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 (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1).

<sup>2</sup> Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).

- (4) Hohe Preise für fossile Kraftstoffe haben negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Wiederbelebung und auf die Energieversorgungssicherheit und die Erschwinglichkeit von Energie in der Union. Daher ist es prioritär, die Effizienz und Nachhaltigkeit von neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen zu steigern und somit die Abhängigkeit vom Erdöl zu verringern.
- (5) Aufgrund der hohen Ausgaben für Forschung und Entwicklung und der hohen Produktionsstückkosten bei frühen Generationen von Fahrzeugen mit extrem geringen Emissionen empfiehlt es sich, die Einführung dieser Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt im frühen Vermarktungsstadium vorübergehend und in begrenztem Umfang zu beschleunigen und zu erleichtern. Die Akteure auf verschiedenen Ebenen sollten sich angemessen um die Ermittlung und Verbreitung bewährter Praktiken zur Stimulierung der Nachfrage nach Fahrzeugen mit extrem geringen Emissionen bemühen.
- (6) Das Fehlen einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und von gemeinsamen technischen Spezifikationen für die Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Infrastruktur könnte ein Hindernis für die Marktakzeptanz von Fahrzeugen mit extrem geringen Emissionen sein. Die Sicherstellung des Aufbaus einer solchen Infrastruktur in der Union könnte das Wirken der Marktkräfte erleichtern und zum Wirtschaftswachstum in Europa beitragen.

- (7) Angesichts der unverhältnismäßigen Auswirkungen, die die Einhaltung der auf der Grundlage des Nutzwertes des Fahrzeugs festgelegten spezifischen Emissionsziele für Kleinhersteller nach sich zieht, des hohen Verwaltungsaufwands im Zusammenhang mit dem Ausnahmeverfahren und der geringfügigen Vorteile der Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen der von diesen Herstellern verkauften Fahrzeuge sollten Hersteller, auf die jährlich weniger als 1 000 Neuzulassungen von Personenkraftwagen in der Union entfallen, von dem Ziel für die spezifischen Emissionen und von der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung ausgenommen werden. Damit ab dem frühestmöglichen Zeitpunkt Rechtssicherheit für diese Hersteller gewährleistet ist, muss diese Ausnahme unbedingt ab dem 1. Januar 2012 gelten.
- (8) Das Verfahren zur Gewährung von Ausnahmen für Hersteller kleiner Stückzahlen sollte vereinfacht werden, um den Zeitpunkt der Beantragung einer Ausnahme durch diese Hersteller und der Gewährung der Ausnahme durch die Kommission flexibler zu gestalten.
- (9) Das Verfahren für die Gewährung von Ausnahmen für Nischenhersteller sollte über 2020 hinaus beibehalten werden. Um sicherzustellen, dass die Reduktionsauflagen für Nischenhersteller den Reduktionsauflagen für Hersteller großer Stückzahlen entsprechen, sollte jedoch ab 2020 ein Zielwert gelten, der 45 % niedriger ist als die durchschnittlichen spezifischen Emissionen von Nischenherstellern im Jahr 2007.

- (10) Um es der Automobilindustrie zu ermöglichen, langfristige Investitionen und Innovationen zu tätigen, sollte angegeben werden, wie die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 für die Zeit nach 2020 geändert werden sollte. Diese Angaben sollten auf einer Bewertung des notwendigen Reduktionstempos, das sich nach den langfristigen Klimaschutzzielen der Union richtet, und der Folgen für die Entwicklung einer kostenwirksamen Technologie zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen basieren. Die Kommission sollte diese Aspekte bis 2015 überprüfen und dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über ihre Erkenntnisse vorlegen. Dieser Bericht sollte gegebenenfalls Vorschläge zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 zur Festlegung von CO<sub>2</sub>-Emissionszielen für neue Personenkraftwagen für die Zeit nach 2020 umfassen, einschließlich der möglichen Festlegung eines realistischen und erreichbaren Zielwerts für 2025, wobei eine umfassende Folgenabschätzung zugrunde gelegt werden sollte, bei der die Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie und der von ihr abhängigen Wirtschaftszweige berücksichtigt und gleichzeitig ein klarer Zielpfad für die Emissionsverringerung verfolgt wird, der mit dem für den Zeitraum bis 2020 vergleichbar ist. Die Kommission sollte bei der Ausarbeitung dieser Vorschläge dafür sorgen, dass sie so wettbewerbsneutral wie möglich sowie sozialverträglich und nachhaltig sind.

- (11) Nach der Verordnung Nr. (EG) 443/2009 ist die Kommission verpflichtet, eine Folgenabschätzung durchzuführen, um die Prüfverfahren zu überarbeiten, damit sie das tatsächliche Verhalten von Personenkraftwagen hinsichtlich CO<sub>2</sub>-Emissionen widerspiegeln. Der derzeit verwendete "Neue europäische Fahrzyklus" (NEFZ) muss überarbeitet werden, um sicherzustellen, dass reale Fahrbedingungen nachgebildet und Unterschätzungen der tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen und des tatsächlichen Kraftstoffverbrauchs vermieden werden. Ein neues, realistischeres und verlässlicheres Prüfverfahren sollte so bald wie möglich vereinbart werden. Diesbezügliche Arbeiten erfolgen derzeit im Rahmen der Entwicklung eines weltweit harmonisierten Prüfverfahrens für leichte Kraftfahrzeuge ("Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure" – WLTP) innerhalb der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen, sind jedoch noch nicht abgeschlossen. Um sicherzustellen, dass die für neue Personenkraftwagen angegebenen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen den unter normalen Nutzungsbedingungen tatsächlich erzeugten Emissionen besser entsprechen, sollte der WLTP so bald wie möglich angewandt werden. Angesichts dessen sind in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 Emissionsgrenzwerte für 2020 festgesetzt, die nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und Anhang XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission<sup>1</sup> gemessen werden. Sobald die Prüfverfahren geändert sind, sollten die in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 festgesetzten Grenzwerte angepasst werden, um zu gewährleisten, dass sie für Hersteller und Fahrzeugklassen von vergleichbarer Strenge sind. Dementsprechend sollte die Kommission eine belastbare Korrelationsstudie zwischen dem NEFZ-Prüfzyklus und dem neuen WLTP-Prüfzyklus durchführen, um sicherzustellen, dass reale Fahrbedingungen nachgebildet werden.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1).

- (12) Damit den Emissionen im praktischen Fahrbetrieb angemessen Rechnung getragen wird und die gemessenen CO<sub>2</sub>-Werte vollständig vergleichbar sind, sollte die Kommission sicherstellen, dass die Bestandteile des Prüfverfahrens, die erhebliche Auswirkungen auf die gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen haben, genau festgelegt werden, um die Ausnutzung von Flexibilitäten im Rahmen des Prüfzyklus durch die Hersteller zu verhindern. Die Abweichungen zwischen den CO<sub>2</sub>-Emissionswerten der Typgenehmigung und den Emissionen der zum Kauf angebotenen Fahrzeuge sollten angegangen werden, unter anderem indem ein Verfahren zur Prüfung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge erwogen wird, das eine unabhängige Prüfung einer repräsentativen Auswahl von zum Kauf angebotenen Fahrzeugen sicherstellen sollte, sowie indem Methoden zur Behebung von Fällen nachgewiesener erheblicher Unterschiede zwischen den Prüfungsergebnissen und den ursprünglichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Typgenehmigung in Erwägung gezogen werden.
- (13) Der Wortlaut von Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 sollte angepasst werden, um sicherzustellen, dass das Konzept der verbundenen Unternehmen mit der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates<sup>1</sup> und Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>2</sup> in Einklang steht.
- (14) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 ist die Kommission befugt, einige Bestimmungen der Verordnung nach den im Beschluss 1999/468/EG des Rates<sup>3</sup> vorgesehenen Verfahren durchzuführen. Aufgrund des Inkrafttretens des Vertrags von Lissabon müssen diese Befugnisse mit den Artikeln 290 und 291 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) in Einklang gebracht werden.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1).

<sup>2</sup> Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1).

<sup>3</sup> Beschluss des Rates 1999/468/EG vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse (ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23).



- (15) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> ausgeübt werden.
- (16) Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte hinsichtlich der Änderung von Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 in Bezug auf Datenanforderungen und Datenparameter; der Ergänzung der Vorschriften für die Auslegung der Kriterien für die Gewährung von Ausnahmen von den Zielvorgaben für spezifische Emissionen, für den Inhalt der Ausnahmeanträge und für den Inhalt und die Bewertung von Programmen zur Verringerung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen; der Anpassung des in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 genannten Werts M0 an die durchschnittliche Masse neuer Personenkraftwagen in den vorausgegangenen drei Kalenderjahren; sowie der Anpassung der Formeln in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.

---

<sup>1</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

- (17) Es empfiehlt sich, daran festzuhalten, dass das Ziel auf Basis eines linearen Verhältnisses zwischen dem Nutzwert des Personenkraftwagens und seinem CO<sub>2</sub>-Emissionsziel, wie in den Formeln in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 ausgedrückt, festgesetzt wird, da auf diese Weise die Diversität des Marktes für Personenkraftwagen erhalten werden kann und die Fahrzeughersteller weiterhin in der Lage sind, unterschiedlichen Verbraucherbedürfnissen gerecht zu werden, wodurch ungerechtfertigte Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden.
- (18) Die Kommission hat die Verfügbarkeit von Daten über die Fahrzeugstandfläche und deren Verwendung als Nutzwertparameter für die Formeln gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 geprüft. Aufgrund dieser Prüfung hat die Kommission die Schlussfolgerung gezogen, dass der Nutzwertparameter für die Formeln für 2020 die Masse sein sollte. Die geringeren Kosten und die Vorteile eines Übergangs zur Fahrzeugstandfläche als Nutzwertparameter sollten jedoch bei einer künftigen Überprüfung berücksichtigt werden.
- (19) Treibhausgasemissionen, die mit der Energieversorgung sowie der Herstellung und Entsorgung von Fahrzeugen zusammenhängen, tragen erheblich zur gegenwärtigen gesamten CO<sub>2</sub>-Belastung durch den Straßenverkehr bei und werden künftig aller Wahrscheinlichkeit nach erheblich steigen. Daher sollten politische Maßnahmen ergriffen werden, um Hersteller zur Entwicklung optimaler Lösungen zu bewegen, bei denen insbesondere die Treibhausgasemissionen berücksichtigt werden, die mit der Erzeugung von Energie für Fahrzeuge einhergehen – beispielsweise Elektrizität und alternative Kraftstoffe –, und um sicherzustellen, dass diese vorgelagerten Emissionen nicht die Vorteile des verbesserten Energieverbrauchs beim Betrieb von Fahrzeugen, der durch die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 erreicht werden soll, zunichtemachen.

- (20) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Festlegung der Modalitäten für das Erreichen des Ziels für 2020 zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen seines Umfangs und seiner Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (21) Die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 sollte daher entsprechend geändert werden –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

## *Artikel 1*

Die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"Für die Zeit ab 2020 wird mit dieser Verordnung für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen, die nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und Anhang XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 und ihrer Durchführungsvorschriften sowie nach innovativen Technologien gemessen werden, ein Zielwert von 95 g CO<sub>2</sub>/km festgesetzt."

2. In Artikel 2 wird folgender Absatz angefügt:

"(4) Mit Wirkung ab dem 1. Januar 2012 gelten die Artikel 4, Artikel 8 Absatz 4 Buchstaben b und c, Artikel 9 sowie Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a und c nicht für Hersteller, auf die im vorangegangenen Kalenderjahr zusammen mit allen mit ihnen verbundenen Unternehmen weniger als 1 000 Neuzulassungen von Personenkraftwagen in der Union entfallen sind. "

3. In Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a erhält der erste Gedankenstrich folgende Fassung:

"– über mehr als die Hälfte der Stimmrechte verfügt oder".

4. Artikel 4 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

"Zur Bestimmung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Herstellers werden die folgenden Prozentsätze der neuen Personenkraftwagen herangezogen, die von dem Hersteller in dem betreffenden Jahr zugelassen werden:

- 65 % im Jahr 2012,
- 75 % im Jahr 2013,
- 80 % im Jahr 2014,
- 100 % von 2015 bis 2019,
- 95 % im Jahr 2020,
- 100 % ab Ende 2020."

5. Folgender Artikel wird eingefügt:

*"Artikel 5a*

*Begünstigungen für das Erreichen des Ziels von 95 g CO<sub>2</sub>/km*

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

- 2 Personenkraftwagen im Jahr 2020,

- 1,67 Personenkraftwagen im Jahr 2021,
- 1,33 Personenkraftwagen im Jahr 2022,
- 1 Personenkraftwagen ab dem Jahr 2023

für das Jahr seiner Zulassung im Zeitraum 2020-2022 bei einer Obergrenze von 7,5 g CO<sub>2</sub>/km in diesem Zeitraum je Hersteller."

6. Artikel 8 Absatz 9 erhält folgende Fassung:

"(9) Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten Verfahrensvorschriften für die Überwachung und Datenübermittlung nach dem vorliegenden Artikel und über die Anwendung von Anhang II. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

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

7. Artikel 9 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

8. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 wird der letzte Satz gestrichen.

b) Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

"b) wenn der Antrag gemäß Anhang I Nummer 1 Buchstaben a und b gestellt wird, eine Zielvorgabe in Höhe einer Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Jahr 2007 um 25 % oder, wenn ein einziger Antrag für mehrere verbundene Unternehmen gestellt wird, einer Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen dieser Unternehmen im Jahr 2007 um 25 %."

c) In Absatz 4 Unterabsatz 2 wird folgender Buchstabe angefügt:

"c) wenn der Antrag gemäß Anhang I Nummer 1 Buchstabe c gestellt wird, eine Zielvorgabe in Höhe einer Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Jahr 2007 um 45 % oder, wenn ein einziger Antrag für mehrere verbundene Unternehmen gestellt wird, einer Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen dieser Unternehmen im Jahr 2007 um 45 %."

d) Absatz 8 erhält folgende Fassung:

"(8) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 14a delegierte Rechtsakte zu erlassen, die ergänzende Bestimmungen zu den Absätzen 1 bis 7 des vorliegenden Artikels in Bezug auf die Auslegung der Kriterien für die Gewährung von Ausnahmen, den Inhalt der Anträge sowie den Inhalt und die Beurteilung der Programme zur Reduzierung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen enthalten."

9. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

"(1) Auf Antrag eines Zulieferers oder Herstellers werden CO<sub>2</sub>-Einsparungen, die durch den Einsatz innovativer Technologien oder eine Kombination innovativer Technologien (im Folgenden "innovative Technologiepakete") erreicht werden, berücksichtigt.

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

Der Gesamtbeitrag dieser Technologien zur Reduktion der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen je Hersteller kann bis zu 7 g CO<sub>2</sub>/km betragen."

b) In Absatz 2 erhält der erste Satz folgende Fassung:

"Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten Verfahrensvorschriften für die Genehmigung der innovativen Technologien oder innovativen Technologiepakete gemäß Absatz 1. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen."



c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

10. Artikel 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

"Die Kommission erlässt diese Maßnahmen im Wege von delegierten Rechtsakten gemäß Artikel 14a."

b) Absatz 3 Unterabsatz 2 wird gestrichen.

c) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

"(5) Die Kommission überprüft bis zum 31. Dezember 2015 die Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen, die Modalitäten und andere Aspekte dieser Verordnung, einschließlich der Frage, ob ein Nutzwertparameter weiterhin notwendig ist und ob Masse oder Fahrzeugstandfläche der nachhaltigere Nutzwertparameter ist, um Zielwerte für die CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen für die Zeit nach 2020 festzulegen. Diesbezüglich richtet sich die Bewertung des notwendigen Reduktionstempos nach den langfristigen Klimaschutzzielen der Union und den Folgen für die Entwicklung einer kostenwirksamen Technologie zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit dem Ergebnis dieser Überprüfung vor. Der Bericht enthält geeignete Vorschläge zur Änderung dieser Verordnung, einschließlich der möglichen Festlegung eines realistischen und erreichbaren Zielwerts, wobei eine umfassende Folgenabschätzung zugrunde gelegt wird, bei der die Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie und der von ihr abhängigen Wirtschaftszweige berücksichtigt wird. Die Kommission stellt bei der Erarbeitung dieser Vorschläge sicher, dass sie so wettbewerbsneutral wie möglich sowie sozialverträglich und nachhaltig sind."

d) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

"(7) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die Korrelationsparameter fest, die erforderlich sind, um jeder Änderung des vorgeschriebenen Prüfverfahrens zur Messung spezifischer CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 Rechnung zu tragen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

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

11. Artikel 14 erhält folgende Fassung:

*"Artikel 14*

*Ausschussverfahren*

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für Klimaänderung, der durch Artikel 9 der Entscheidung Nr. 280/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates\* eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates\*\*.

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

- 
- \* Entscheidung Nr. 280/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über ein System zur Überwachung der Treibhausgasemissionen in der Gemeinschaft und zur Umsetzung des Kyoto-Protokolls (ABl. L 49 vom 19.2.2004, S. 1).
- \*\* Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13)."

12. Es wird folgender Artikel eingefügt:

*"Artikel 14a*

*Ausübung der Befugnisübertragung*

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

- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 8 Absatz 9 Unterabsatz 2, Artikel 11 Absatz 8, Artikel 13 Absatz 2 Unterabsatz 3 sowie Artikel 13 Absatz 7 Unterabsatz 2 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem ...\* übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 8 Absatz 9 Unterabsatz 2, Artikel 11 Absatz 8, Artikel 13 Absatz 2 Unterabsatz 3 sowie Artikel 13 Absatz 7 Unterabsatz 2 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- (4) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

---

\*

ABl.: Bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen.

- (5) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 8 Absatz 9 Unterabsatz 2, Artikel 11 Absatz 8, Artikel 13 Absatz 2 Unterabsatz 3 sowie Artikel 13 Absatz 7 Unterabsatz 2 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten ab Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert."

13. In Anhang I wird unter Nummer 1 folgender Buchstabe angefügt:

"c) ab 2020:

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

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

M<sub>0</sub> = der nach Artikel 13 Absatz 2 festgelegte Wert

a = 0,0333"

14. Anhang II wird wie folgt geändert:

a) In Teil A Nummer 1 wird folgender Buchstabe angefügt:

"n) Nennleistung;"

b) In der Tabelle "Ausführliche Daten gemäß Teil A Nummer 1" wird folgende Spalte eingefügt:

"Nennleistung (kW)"

#### *Artikel 2*

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 Straßburg

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*