



Brüssel, den 1. April 2019
(OR. en)

7726/19

Interinstitutionelles Dossier:
2017/0293(COD)

CODEC 742
CLIMA 88
ENV 325
TRANS 214
MI 281
PE 104

INFORMATORISCHER VERMERK

Absender: Generalsekretariat des Rates
Empfänger: Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat

Betr.: Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (Neufassung)
– Ergebnis der ersten Lesung des Europäischen Parlaments
(Straßburg, 25. bis 28. März 2019)

I. EINLEITUNG

Im Einklang mit Artikel 294 AEUV und mit der Gemeinsamen Erklärung zu den praktischen Modalitäten des Mitentscheidungsverfahrens¹ haben der Rat, das Europäische Parlament und die Kommission informelle Gespräche geführt, um in erster Lesung zu einer Einigung über dieses Dossier zu gelangen und somit eine zweite Lesung und die Einleitung des Vermittlungsverfahrens zu vermeiden.

¹ ABl. C 145 vom 30.6.2007, S. 5.

In diesem Zusammenhang hat die Berichterstatterin, Miriam DALLI (S&D – MT), im Namen des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit einen Kompromissänderungsantrag (Änderungsantrag 100) zu dem Verordnungsvorschlag vorgelegt. Über diesen Änderungsantrag war bei den genannten informellen Gesprächen Einvernehmen erzielt worden.

Ferner wurde eine Erklärung der Kommission (Änderungsantrag 101) vorgelegt.

II. ABSTIMMUNG

Das Parlament hat bei seiner Abstimmung im Plenum am 27. März 2019 den Kompromissänderungsantrag (Änderungsantrag 100) – wie auch die Erklärung der Kommission (Änderungsantrag 101) – zu dem Verordnungsvorschlag angenommen. Der Kommissionsvorschlag in der geänderten Fassung stellt den Standpunkt des Parlaments in erster Lesung dar und ist in dessen legislativer EntschlieÙung (siehe Anlage) enthalten².

Der Standpunkt des Parlaments entspricht der zuvor zwischen den Organen getroffenen Vereinbarung. Folglich dürfte der Rat in der Lage sein, den Standpunkt des Parlaments zu billigen.

Der Gesetzgebungsakt würde anschließend in der Fassung des Standpunkts des Parlaments erlassen.

² Im Standpunkt des Parlaments in der Fassung der legislativen EntschlieÙung sind die am Kommissionsvorschlag vorgenommenen Änderungen wie folgt markiert: Ergänzungen zum Kommissionsvorschlag sind durch **Fettdruck und Kursivschrift** kenntlich gemacht. Das Symbol "■" weist auf Textstreichungen hin.

Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge *I**

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments vom 27. März 2019 zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (Neufassung) (COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren – Neufassung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2017)0676),
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 192 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C8- 0395/2017),
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Rechtsausschusses zu der vorgeschlagenen Rechtsgrundlage,
- gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 14. Februar 2018³,
- nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
- gestützt auf die Interinstitutionelle Vereinbarung vom 28. November 2001 über die systematischere Neufassung von Rechtsakten⁴,
- unter Hinweis auf das Schreiben des Rechtsausschusses vom 3. Mai 2018 an den Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit gemäß Artikel 104 Absatz 3 seiner Geschäftsordnung,
- unter Hinweis auf die vorläufige Einigung, die gemäß Artikel 69f Absatz 4 seiner Geschäftsordnung von dem zuständigen Ausschuss angenommen wurde, und auf die vom Vertreter des Rates mit Schreiben vom 16. Januar 2019 gemachte Zusage, den Standpunkt des Europäischen Parlaments gemäß Artikel 294 Absatz 4 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu billigen,

³ ABl. C 227 vom 28.6.2018, S.52.

⁴ ABl. C 77 vom 28.3.2002, S. 1.

- gestützt auf die Artikel 104 und 59 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit sowie die Stellungnahme des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (A8- 0287/2018),
- A. in der Erwägung, dass der Vorschlag der Kommission nach Auffassung der beratenden Gruppe der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission keine anderen inhaltlichen Änderungen enthält als diejenigen, die im Vorschlag als solche ausgewiesen sind, und dass sich der Vorschlag in Bezug auf die Kodifizierung der unveränderten Bestimmungen der bisherigen Rechtsakte mit jenen Änderungen auf eine reine Kodifizierung der bestehenden Rechtstexte ohne inhaltliche Änderungen beschränkt;
1. legt unter Berücksichtigung der Empfehlungen der beratenden Gruppe der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest⁵;
 2. nimmt die dieser Entschließung beigefügte Erklärung der Kommission zur Kenntnis;
 3. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
 4. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

⁵ Dieser Standpunkt entspricht den am 3. Oktober 2018 angenommenen Abänderungen (Angenommene Texte, P8_TA(2018)0370).

P8_TC1-COD(2017)0293

Standpunkt des Europäischen Parlaments festgelegt in erster Lesung am 27. März 2019 im Hinblick auf den Erlass der Verordnung (EU) 2019/... des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von CO2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur *Aufhebung* der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁶,

nach *Anhörung* des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren⁷,

⁶ ABl. C 227 vom 28.6.2018, S. 52.

⁷ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 27. März 2019.

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates⁸ sowie die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁹ wurden mehrfach und erheblich geändert. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der anstehenden Änderungen die genannten Verordnungen neu zu fassen.
- (2) Um für einen kohärenten und reibungslosen Übergang im Anschluss an die Neufassung und Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 zu sorgen sollte die vorliegende Verordnung ab dem 1. Januar 2020 gelten. Allerdings ist es angebracht, die CO₂-Emissionsnormen und die Bedingungen für ihre Umsetzung gemäß diesen Verordnungen ohne Änderungen bis zum Jahr 2024 beizubehalten.
- (3) ***Das Übereinkommen von Paris¹⁰ gibt unter anderem ein langfristiges Ziel vor, das mit den Bestrebungen im Einklang steht, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur deutlich unter 2 °C über dem vorindustriellen Niveau zu halten und Anstrengungen zu unternehmen, ihn auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse des Zwischenstaatlichen Ausschusses für Klimaänderungen in seinem Sonderbericht über die Auswirkungen der Erderwärmung um 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau und die damit zusammenhängende globale Marschroute für den Ausstoß von Treibhausgasen lassen keine Zweifel hinsichtlich der negativen Auswirkungen des Klimawandels zu. In diesem Sonderbericht wird die Schlussfolgerung gezogen, dass in allen Bereichen unbedingt die Emissionen gesenkt werden müssen, um die Erderwärmung einzudämmen.***

⁸ Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1).

⁹ Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1).

¹⁰ ***ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4.***

- (4) *Um zur Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris beizutragen, muss der gesamte Verkehrssektor zügiger emissionsfrei gemacht werden, wie die Kommission in ihrer Mitteilung vom 28. November 2018 mit dem Titel „Ein sauberer Planet für alle – Eine Europäische strategische, langfristige Vision für eine wohlhabende, moderne, wettbewerbsfähige und klimaneutrale Wirtschaft“ deutlich macht, in der eine Übersicht über die erforderlichen ökonomischen und gesellschaftlichen Umwälzungen gegeben wird, an der sich alle Bereiche von Wirtschaft und Gesellschaft beteiligen müssen, damit bis 2050 netto keine Treibhausgase mehr ausgestoßen werden.* Die verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen, die *unserer Gesundheit und der Umwelt erheblichen Schaden zufügen*, müssen *ebenfalls* drastisch und unverzüglich reduziert werden. Die Emissionen von *Fahrzeugen mit* konventionellen Verbrennungsmotoren müssen auch nach 2020 weiter reduziert werden. Der Einsatz und die Marktdurchdringung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge müssen bis 2030 deutlich voranschreiten. *Über 2030 hinaus bedarf es weiterer Senkungen der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen.*
- (5) In den Mitteilungen der Kommission vom 31. Mai 2017 mit dem Titel „Europa in Bewegung – Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle“ und vom 8. November 2017 mit dem Titel „Verwirklichung emissionsarmer Mobilität – Eine Europäische Union, die den Planeten schützt, ihre Bürger stärkt und ihre Industrie und Arbeitnehmer verteidigt“ wird hervorgehoben, dass die CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge wichtige Impulsgeber für Innovation und Effizienz sind, zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie beitragen werden und auf technologieneutrale Weise den Weg für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ebnen.

- (6) Diese Verordnung gibt eine klare Marschroute für die Reduzierung der CO₂-Emissionen aus dem Straßenverkehrssektor vor und trägt zu dem verbindlichen Ziel bei, die EU-internen Emissionen von Treibhausgasen in der gesamten Wirtschaft bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber 1990 zu senken, wie vom Europäischen Rat in seinen Schlussfolgerungen vom 23. und 24. Oktober 2014 gebilligt und als beabsichtigter nationaler Beitrag (Intended Nationally Determined Contribution) der Union und ihrer Mitgliedstaaten im Rahmen des Übereinkommens von Paris auf der Tagung des Rates (Umwelt) am 6. März 2015 angenommen.
- (7) **Durch die Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates¹¹ werden die Mitgliedstaaten verpflichtet**, in den Sektoren, die nicht unter das mit der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates geschaffene¹²Emissionshandelssystem der Europäischen Union fallen, **das Ziel der Union zu erfüllen, ihre** Treibhausgasemissionen bis 2030 um 30 % gegenüber dem Niveau von 2005 zu senken. Der Straßenverkehr trägt wesentlich zu den Emissionen dieser Sektoren bei **■**. Darüber hinaus weisen **die Emissionen des Straßenverkehrs eine steigende Tendenz auf und** liegen weiterhin deutlich über den Werten von 1990. Wenn die straßenverkehrsbedingten Emissionen weiter zunehmen, wird dieser Anstieg **auch künftig den** Reduzierungen der Emissionen **entgegenwirken**, die in anderen Sektoren zur Bekämpfung des Klimawandels erreicht werden.

¹¹ **Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris sowie zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 (ABl. L 156 vom 19.6.2018, S. 26).**

¹² Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

- (8) In den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 23.– 24. Oktober 2014 wurde hervorgehoben, wie wichtig es ist, dass im Verkehrssektor die Treibhausgasemissionen und die Risiken in Verbindung mit der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen mithilfe eines umfassenden und technologieneutralen Konzepts verringert werden, mit dem die Emissionsreduktion und die Energieeffizienz im Verkehrssektor, der Elektroverkehr und erneuerbare Energiequellen im Verkehrssektor auch über das Jahr 2020 hinaus gefördert werden.
- (9) Um die Verbraucher in der Union mit sicherer, nachhaltiger, wettbewerbsfähiger und erschwinglicher Energie zu versorgen, ist die Energieeffizienz als Beitrag zur Senkung des Energiebedarfs eine der fünf sich gegenseitig verstärkenden und eng miteinander verknüpften Dimensionen **■**, die **die Kommission in ihrer Mitteilung vom 25. Februar 2015 mit dem Titel „Rahmenstrategie für eine krisenfeste Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimaschutzstrategie“ aufgezeigt hat. In dieser Mitteilung wird deutlich gemacht**, dass, wenngleich alle Wirtschaftsbranchen Maßnahmen treffen müssen, um ihre Energieeffizienz zu erhöhen, im Verkehrssektor ein gewaltiges Energieeffizienzpotenzial schlummert, das ausgeschöpft werden kann, indem die CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Blick auf 2030 kontinuierlich weiter verschärft werden.

- (10) Eine Bewertung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 im Jahr 2015 kam zu dem Schluss, dass diese Verordnungen relevant und im Großen und Ganzen kohärent sind sowie erhebliche Emissionseinsparungen bewirkt haben und gleichzeitig kosteneffizienter sind, als ursprünglich erwartet. Auch haben sie einen erheblichen Mehrwert für die Union erzielt, der durch nationale Maßnahmen nicht in gleichem Maße hätte realisiert werden können. ***Der durch diese Verordnungen erzielte Nutzen wird jedoch aufgrund der zunehmenden Diskrepanz zwischen den im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) gemessenen CO₂-Emissionen und den CO₂-Emissionen von Fahrzeugen im realen Fahrbetrieb untergraben.***
- (11) Es ist daher angezeigt, die Ziele ***der*** Verordnungen ***(EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011*** durch die Festlegung neuer EU-weiter CO₂-Emissionsminderungsziele für die Flotte von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen für die Zeit bis 2030 weiter zu verfolgen. Bei der Bestimmung der Zielwerte wurde berücksichtigt, wie wirksam die Verordnungen dazu beitragen, die Emissionen der Sektoren, für die die Verordnung (EU) 2018/842 gilt, bis 2030 kosteneffizient zu senken, welche Kosten und Einsparungen sich daraus für die Gesellschaft sowie Fahrzeughersteller und -nutzer ergeben, wie sie sich direkt und indirekt auf Beschäftigung, Wettbewerbsfähigkeit und Innovation auswirken und welche positiven Nebeneffekte, wie geringere Luftverschmutzung und gesicherte Energieversorgung, mit ihnen einhergehen. ***Da der Marktanteil von Personenkraftwagen und demnach auch ihr Gesamtbeitrag zu den CO₂-Emissionen im Vergleich zu leichten Nutzfahrzeugen deutlich höher ausfällt, ist es zweckmäßig, einen Ansatz zu verfolgen, der zwischen diesen beiden Fahrzeugkategorien unterscheidet.***

- (12) *Es sollte ein sozialverträglicher und fairer Wandel hin zu einer emissionsfreien Mobilität gewährleistet werden. Deshalb müssen die sozialen Auswirkungen dieses Wandels in der gesamten Wertschöpfungskette der Automobilbranche berücksichtigt und die Auswirkungen auf die Beschäftigung proaktiv angegangen werden. Aus diesem Grund müssen in engem Dialog mit den Sozialpartnern und den zuständigen Behörden gezielte Programme auf Unionsebene sowie auf nationaler und regionaler Ebene zur Umschulung, beruflichen Weiterbildung und Wiedereingliederung von Arbeitnehmern sowie Initiativen in Bezug auf Bildung und Stellensuche in in Mitleidenschaft gezogenen Kommunen und Regionen in Erwägung gezogen werden. Im Rahmen dieses Wandels sollten die Erwerbstätigkeit von Frauen und die Chancengleichheit in der Branche gestärkt werden.*
- (13) *Ein erfolgreicher Wandel hin zu einer emissionsfreien Mobilität erfordert eine ganzheitliche Vorgehensweise und ein geeignetes Umfeld, damit Innovation angeregt wird und die Union ihre technologische Führungsrolle in der Branche beibehalten kann. Dies umfasst öffentliche und private Investitionen in Forschung und Innovation, die zunehmende Verbreitung von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen, den Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur, die Integration in die Energiesysteme und eine nachhaltige Versorgung mit Werkstoffen und nachhaltige Fertigung, die Wiederverwendung und das Recycling von Batterien in Europa. Hierzu bedarf es kohärenter Maßnahmen auf Unionsebene sowie auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene.*

- (14) **Im Zuge der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates¹³ gilt seit 2017 ein neues Prüfverfahren zur Messung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen – das „Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure“ („WLTP“) – gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151¹⁴ der Kommission. Dieses Prüfverfahren liefert Werte für die CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch, die den realen Fahrbedingungen besser entsprechen. Daher sollten die neuen CO₂-Emissionsziele auf CO₂-Werten beruhen, die auf der Grundlage dieses Prüfverfahrens ermittelt wurden. In Anbetracht der Tatsache, dass ab dem Jahr 2021 WLTP-basierte CO₂-Emissionswerte zur Erreichung der Zielvorgabe verfügbar sein werden, ist es angezeigt, dass die neuen Emissionsnormen als Reduktionsziele im Verhältnis zu den Zielvorgaben im Jahr 2021 festgelegt werden, die auf der Grundlage der für die WLTP-Emissionsprüfung gemessenen CO₂-Emissionen berechnet werden. Damit die als Ausgangspunkt für die Festlegung der für 2025 und 2030 geltenden Emissionsminderungsziele verwendeten Werte wirklich stichhaltig und repräsentativ sind, müssen die Bedingungen, unter denen diese Messungen erfolgen, im Zuge der Durchführung der Durchführungsverordnungen (EU) 2017/1152¹⁵ und (EU) 2017/1153¹⁶ der Kommission geklärt werden.**

¹³ **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).**

¹⁴ Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1).

¹⁵ **Durchführungsverordnung (EU) 2017/1152 der Kommission vom 2. Juni 2017 zur Festlegung eines Verfahrens für die Ermittlung der Korrelationsparameter, die erforderlich sind, um der Änderung des Regelprüfverfahrens in Bezug auf leichte**

- (15) Es ist wichtig, dass die Anforderungen zur Minderung der CO₂-Emissionen so festgelegt werden, dass für die Automobilhersteller in ganz Europa in Bezug auf ihre Flotten neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge in der Union weiterhin Berechenbarkeit und Planungssicherheit gegeben sind.
- (16) *Bei der Bewertung der Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷ durch die Kommission im Jahr 2016 wurde festgestellt, dass eine weitere Klarstellung und Vereinfachung des genannten Rechtsakts erforderlich ist, wodurch ihre Relevanz, Wirksamkeit, Effizienz und Kohärenz verbessert werden könnten. Die Kommission sollte die genannte Richtlinie daher bis spätestens 31. Dezember 2020 überarbeiten und gegebenenfalls einen entsprechenden Legislativvorschlag unterbreiten. Um die Akzeptanz der kraftstoffeffizientesten und umweltfreundlichsten Fahrzeuge auf dem Markt zu verbessern, sollten bei dieser Überarbeitung insbesondere die Einbeziehung von leichten Nutzfahrzeugen und die Notwendigkeit besser konzipierter und stärker vereinheitlichter Vorgaben der Union für die Fahrzeugkennzeichnung erwogen werden, durch die Verbraucher vergleichbare, zuverlässige und benutzerfreundliche Informationen über die Vorteile emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge sowie Angaben zu Luftschadstoffen erhalten.*

Nutzfahrzeuge Rechnung zu tragen, und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 293/2012 (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 644).

¹⁶ *Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153 der Kommission vom 2. Juni 2017 zur Festlegung eines Verfahrens für die Ermittlung der Korrelationsparameter, die erforderlich sind, um der Änderung des Regelprüfverfahrens Rechnung zu tragen, und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1014/2010 (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 679).*

¹⁷ *Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen (ABl. L 12 vom 18.1.2000, S. 16).*

- (17) Daher sollten für das Jahr 2025 und für das Jahr 2030 Emissionsminderungsziele der unionsweiten Flotte neuer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge festgelegt werden, wobei der Zeit für die Flottenerneuerung und dem Erfordernis Rechnung getragen werden sollte, dass der Straßenverkehrssektor zu den Klima- und Energiezielen für 2030 beitragen muss. Dieses schrittweise Vorgehen gibt der Automobilindustrie ferner ein klares, frühzeitiges Signal, dass die Markteinführung energieeffizienter Technologien sowie emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge nicht verzögert werden darf.
- (18) ***Die in dieser Verordnung festgelegten CO₂-Emissionsnormen gelten für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge. Für die bestehende Flotte derartiger Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge – einschließlich Gebrauchtwagen – können unter anderem auf nationaler Ebene und auf Unionsebene auch zusätzliche Maßnahmen zur Senkung der Emissionen getroffen werden. Beispielsweise können Maßnahmen zur Förderung einer höheren Flottenerneuerungsrate ergriffen werden, um ältere Fahrzeuge mit höherem Schadstoffausstoß so schnell wie möglich durch Fahrzeuge mit besseren Werten zu ersetzen. Der Zugang zu erschwinglicheren emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen könnte Impulse für eine Änderung des Verbraucherverhaltens und eine schnellere Verbreitung von emissionsarmen Technologien geben.***

- (19) Zwar gehört die Union zu den weltweit größten Kraftfahrzeugherstellern und nimmt in dem Bereich der globalen Automobilbranche eine technologische Führungsposition ein, jedoch nimmt der Wettbewerb zu und diese Branche verändert sich durch Innovationen bei elektrischen Antriebssystemen sowie kooperativen, vernetzten und automatisierten Mobilitätslösungen rasant. Um ihre globale Wettbewerbsfähigkeit und den Zugang zu den Märkten zu erhalten, braucht die Union einen Rechtsrahmen, der besondere Anreize im Bereich der emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge umfasst, **dazu beiträgt, dass ein großer Binnenmarkt geschaffen wird**, und die technologische Entwicklung und Innovation unterstützt.
- (20) Ein spezieller Anreizmechanismus sollte eingeführt werden, um den reibungslosen Übergang zu emissionsfreier Mobilität zu erleichtern. Dieser Mechanismus sollte so gestaltet sein, dass er die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt fördert. **Es sollte auch eine besondere Übergangsmaßnahme vorgesehen werden, um Verbrauchern aus Mitgliedstaaten mit einer geringen Marktdurchdringung von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen den Zugang zu solchen Fahrzeugen zu ermöglichen.**

- (21) Die Festlegung *von geeigneten Benchmarks* für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an der EU-Flotte in Verbindung mit einem gut durchdachten Mechanismus zur Anpassung der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen eines Herstellers auf Basis des Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an dessen Flotte dürfte ein starkes, glaubwürdiges Signal für die Entwicklung, den Einsatz *und die Vermarktung* solcher Fahrzeuge setzen und gleichzeitig die weitere Verbesserung der Effizienz konventioneller Verbrennungsmotoren erlauben.
- (22) Bei der Festsetzung der Gutschriften für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ist es angebracht, der Differenz zwischen den CO₂-Emissionen der Fahrzeuge Rechnung zu tragen. *Bei Personenkraftwagen sollte die Rolle emissionsarmer Fahrzeuge und insbesondere von Plug-in-Hybridfahrzeugen beim Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen anerkannt werden.* Der Anpassungsmechanismus sollte sicherstellen, dass einem Hersteller, der den Schwellenwert übertrifft, eine höhere Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gewährt wird. Zur Gewährleistung eines ausgewogenen Ansatzes sollte der Umfang der im Rahmen dieses Mechanismus möglichen Anpassung begrenzt werden. Damit werden Anreize geschaffen, durch die der rasche Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gefördert und ein hoher Nutzen für die Verbraucher, die Wettbewerbsfähigkeit und den Umweltschutz erzielt wird.

- (23) Der Rechtsrahmen zur Erreichung des EU-weiten Flottenziels sollte wettbewerbsneutrale, sozialverträgliche und nachhaltige Emissionsminderungsziele gewährleisten, die der Vielfalt der europäischen Automobilhersteller gerecht werden und zu keiner ungerechtfertigten Verzerrung des Wettbewerbs unter ihnen führen.
- (24) Damit die Vielfalt des Markts für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die Ziele für die spezifischen Emissionen in linearer Abhängigkeit vom Nutzwert der Fahrzeuge festgesetzt werden. Die Beibehaltung von Masse als Parameter für den Nutzwert wird als mit der bestehenden Regelung kohärent angesehen. Damit die Masse von auf der Straße betriebenen Fahrzeugen besser abgebildet wird, sollte der Parameter der Masse in fahrbereitem Zustand mit Wirkung ab 2025 durch die Prüfmasse *des Fahrzeugs, wie in dem WLTP-Prüfverfahren angegeben*, ersetzt werden.
- (25) Es sollte vermieden werden, dass die EU-weiten Flottenziele aufgrund von Veränderungen der Durchschnittsmasse der Flotte geändert werden. Veränderungen der Durchschnittsmasse sollten daher unverzüglich in die Berechnung der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen einfließen, und der hierzu verwendete Durchschnittsmassewert sollte ab 2025 alle zwei Jahre angepasst werden.

- (26) Um die Anstrengungen zur Emissionsminderung auf eine wettbewerbsneutrale und faire Weise zu verteilen, die die Vielfalt des Marktes für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge widerspiegelt, und angesichts des Übergangs zu WLTP-basierten Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen im Jahr 2021 ist es angebracht, die Neigung der Grenzwertkurve auf der Grundlage der spezifischen CO₂-Emissionen aller in dem entsprechenden Jahr neu zugelassenen Fahrzeuge zu bestimmen und die Änderung der EU-weiten Flottenziele in den Jahren 2021, 2025 und 2030 zu berücksichtigen, damit sichergestellt wird, dass alle Hersteller gleichermaßen zu den Emissionsminderungsanstrengungen beitragen. Bei leichten Nutzfahrzeugen sollte für Hersteller von leichteren, von Personenkraftwagen abgeleiteten Nutzfahrzeugen der gleiche Ansatz wie für die Hersteller von Personenkraftwagen gelten; für die Hersteller von Fahrzeugen, die den schwereren Marktsegmenten zuzuordnen sind, sollte für den gesamten Zielzeitraum eine steilere, unveränderliche Neigung festgelegt werden.
- (27) **Die in dieser Verordnung formulierten Zielsetzungen sollen unter anderem dadurch erreicht werden, dass** der Automobilindustrie Anreize für Investitionen in neue Technologien geschaffen werden. Diese Verordnung fördert aktiv die Ökoinnovation und enthält einen Mechanismus, der die Möglichkeit bieten sollte, künftigen Technologieentwicklungen Rechnung zu tragen. Die Erfahrung zeigt, dass Ökoinnovationen erfolgreich zur Kostenwirksamkeit der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 sowie zur Senkung der tatsächlichen CO₂-Emissionen beigetragen haben. Diese Modalität sollte daher beibehalten und der Anwendungsbereich ausgeweitet werden, um Anreize für Effizienzsteigerungen bei Klimaanlagen zu schaffen.

- (28) Es sollte jedoch sichergestellt werden, dass ein Gleichgewicht herrscht zwischen den Anreizen für Ökoinnovationen und für jene Technologien, deren emissionsmindernde Wirkung im Rahmen des amtlichen Prüfverfahrens nachgewiesen wird. Folglich ist es angebracht, eine Obergrenze für ökoinnovationsbedingte Einsparungen aufrechtzuerhalten, die ein Hersteller zur Erreichung der Zielvorgabe einbringen kann. Die Kommission sollte die Möglichkeit haben, die Höhe der Obergrenze zu überprüfen, insbesondere um den Auswirkungen des geänderten amtlichen Prüfverfahrens Rechnung zu tragen. Es ist auch zu präzisieren, wie die Einsparungen zur Erreichung der Zielvorgabe berechnet werden sollten.
- (29) *Nachhaltige Leichtbaukomponenten spielen eine wichtige Rolle bei der Senkung des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen von Neufahrzeugen. Der Übergang hin zu einer emissionsfreien und emissionsarmen Mobilität sollte unterstützt werden, indem solche Komponenten weiterentwickelt werden und vermehrt zum Einsatz kommen.*

- (30) Die Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁸ hat einen einheitlichen Rahmen mit Verwaltungsvorschriften und allgemeinen technischen Anforderungen für die Genehmigung aller neuen Fahrzeuge in ihrem Geltungsbereich geschaffen. Für die Einhaltung dieser Verordnung sollte die Stelle verantwortlich sein, die auch für sämtliche Aspekte des Typgenehmigungsverfahrens nach der Richtlinie 2007/46/EG und für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion zuständig ist.
- (31) Für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung entsprechend der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG gelten besondere Vorschriften für die Typgenehmigung, sie sollten deshalb vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden.
- (32) *Emissionsfreie leichte Nutzfahrzeuge mit einer Bezugsmasse von mehr als 2610 kg bzw. 2840 kg, die nur aufgrund der Masse ihres Energiespeichersystems aus dem Geltungsbereich dieser Verordnung ausgenommen wären, sollten zweckmäßigerweise als in ihren Geltungsbereich fallend betrachtet werden können.*

¹⁸ 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 (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

- (33) Es ist nicht angemessen, für die Festlegung der Emissionsminderungsziele bei Herstellern großer Stückzahlen und bei Herstellern kleiner Stückzahlen, die gemäß den in dieser Verordnung festgelegten Kriterien als unabhängig betrachtet werden, dieselbe Methode anzuwenden. Diese Hersteller kleiner Stückzahlen sollten alternative Emissionsreduktionsziele beantragen können, die sich nach den technologischen Möglichkeiten zur Reduzierung der spezifischen CO₂-Emissionen bei den Fahrzeugen eines bestimmten Herstellers richten und mit den Merkmalen der betreffenden Marktsegmente in Einklang stehen.
- (34) 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 CO₂-Emissionen der von diesen Herstellern verkauften Fahrzeuge sollten Hersteller, auf die jährlich weniger als 1000 Neuzulassungen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen in der Union entfallen, von den Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen und von der Abgabe für Emissionsüberschreitung freigestellt werden. Beantragt ein Hersteller, für den eine Freistellung gilt, dennoch eine Ausnahme und wird diese gewährt, ist es angebracht, dass der Hersteller das Abweichungsziel einhalten muss.

- (35) Das Verfahren für die Gewährung von Ausnahmen vom EU-weiten Flottenziel von 95 g CO₂/km für Nischenhersteller stellt sicher, dass die Emissionsreduktionsauflagen für diese Nischenhersteller den Emissionsreduktionsauflagen für Hersteller großer Stückzahlen im Hinblick auf dieses Ziel entsprechen. ***Für diese Nischenhersteller sollte weiterhin die Möglichkeit bestehen, dass ihnen auch für die von 2025 bis 2028 geltenden Ziele eine Ausnahme gewährt wird.***
- (36) Bei der Ermittlung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen für alle in der Union zugelassenen neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeuge, für die die Hersteller verantwortlich sind, sollten alle Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge unabhängig von ihrer Masse oder anderen Merkmalen jeweils berücksichtigt werden. Obwohl die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge gilt, deren Bezugsmasse 2 610 kg überschreitet und auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der genannten Verordnung nicht ausgedehnt wurde, sollten die Emissionen dieser Fahrzeuge nach ***denselben*** Messverfahren gemessen werden, ***die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007*** festgelegt wurden, ***insbesondere nach den Verfahren, die*** in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission¹⁹ und in der Verordnung (EU) 2017/1151 festgelegt sind, ***sowie nach den Korrelationsverfahren, die auf der Grundlage der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011, insbesondere durch die*** Durchführungsverordnungen (EU) 2017/1152 und (EU) 2017/1153, ***erlassen wurden.*** Die dabei ermittelten CO₂-Emissionswerte sollten in die Übereinstimmungsbescheinigung für das Fahrzeug aufgenommen werden, um ihre Aufnahme in das Überwachungssystem zu ermöglichen.

¹⁹ 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).

- (37) Die spezifischen CO₂-Emissionen vervollständigter leichter Nutzfahrzeuge sollten dem Hersteller des Basisfahrzeugs zugeteilt werden.
- (38) Die besondere Lage von Herstellern unvollständiger leichter Nutzfahrzeuge, die in mehreren Stufen typgenehmigt werden, sollte berücksichtigt werden. Solange diese Hersteller für die Einhaltung der Zielvorgaben für die CO₂-Emissionen verantwortlich sind, sollten sie in der Lage sein, die CO₂-Emissionen der vervollständigten Fahrzeuge mit hinreichender Sicherheit vorherzusagen. Die Kommission sollte sicherstellen, dass diese Erfordernisse in *den gemäß* der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erlassenen *Durchführungsmaßnahmen* angemessen widerspiegelt werden.
- (39) Um den Herstellern zur Erfüllung ihrer Zielvorgaben gemäß dieser Verordnung Flexibilität zu ermöglichen, könnten sich diese auf offener, transparenter und diskriminierungsfreier Basis zu Emissionsgemeinschaften zusammenschließen. Eine Vereinbarung über den Zusammenschluss zu einer Emissionsgemeinschaft sollte nicht länger als fünf Jahre gültig sein, aber erneuert werden dürfen. Bilden mehrere Hersteller eine Emissionsgemeinschaft, so sollten ihre Zielvorgaben gemäß dieser Verordnung als erfüllt gelten, wenn die durchschnittlichen Emissionen der Emissionsgemeinschaft insgesamt die Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen der Emissionsgemeinschaft nicht überschreiten.

- (40) Die Möglichkeit, dass Hersteller eine Emissionsgemeinschaft bilden, hat sich als kostenwirksames Vorgehen zur Einhaltung der Zielvorgaben für die CO₂-Emissionen erwiesen und erleichtert diese insbesondere Herstellern eines begrenzten Sortiments von Fahrzeugen. Zur Verbesserung der Wettbewerbsneutralität sollte die Kommission befugt sein, die Bedingungen festzulegen, nach denen unabhängige Hersteller eine Emissionsgemeinschaft bilden können, sodass sie einem verbundenen Unternehmen gleichkommende Position einnehmen können.
- (41) Um sicherzustellen, dass die Zielvorgaben dieser Verordnung erfüllt werden, ist ein solider Durchsetzungsmechanismus erforderlich.
- (42) Für die Erzielung der CO₂-Emissionsminderung gemäß dieser Verordnung ist es ferner von wesentlicher Bedeutung, dass die Emissionen von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen den bei der Typgenehmigung festgelegten CO₂-Werten entsprechen. Deshalb sollte es der Kommission möglich sein, bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers eine etwaige systemische Nichteinhaltung der Zielvorgaben für CO₂-Emissionen, die die für die Typgenehmigung zuständigen Behörden bei in Betrieb befindlichen Fahrzeugen feststellen, zu berücksichtigen.

- (43) Die Kommission sollte die Befugnisse zur Festlegung und Durchführung eines Verfahrens haben, mit dem geprüft werden kann, ob *die im Einklang mit dem WLTP-Prüfverfahren bestimmten CO₂-Emissionen von Fahrzeugen* im Betrieb mit den *in den Übereinstimmungsbescheinigungen festgehaltenen CO₂-Emissionswerten* übereinstimmen. *Bei der Konzipierung dieses Verfahrens sollte besonderes Augenmerk auf die Ermittlung von Methoden wie etwa den Rückgriff auf Daten von im Fahrzeug eingebauten Einrichtungen zur Überwachung des Kraftstoff- und/oder Energieverbrauchs gerichtet werden, damit Strategien aufgedeckt werden können, mit denen die CO₂-Ergebnisse eines Fahrzeugs im Prüfverfahren für die Typgenehmigung künstlich verbessert werden. Erkenntnisse in den Fällen, in denen im Zuge dieser Prüfungen Abweichungen oder Strategien aufgedeckt werden, mit denen die CO₂-Ergebnisse eines Fahrzeugs künstlich verbessert werden, müssen als hinreichende Gründe für den Verdacht gelten, dass ein schwerwiegendes Risiko der Nichteinhaltung der Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁰ und der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 besteht, und die Mitgliedstaaten sollten auf dieser Grundlage die erforderlichen Maßnahmen nach Kapitel XI der Verordnung (EU) 2018/858 ergreifen.*

²⁰ *Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).*

- (44) Die spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge werden in der Union in einheitlicher Weise ***im Einklang mit dem WLTP-Prüfverfahren*** gemessen. Um den mit der vorliegenden Verordnung verbundenen Verwaltungsaufwand zu minimieren, sollte ihre Einhaltung anhand der von den Mitgliedstaaten erfassten und der Kommission gemeldeten Angaben über Zulassungen von neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeugen in der Union beurteilt werden. Damit die für diese Beurteilung verwendeten Angaben vergleichbar sind, sollten die Bestimmungen für ihre Erfassung und Meldung soweit wie möglich harmonisiert werden. Daher sollte klar festgelegt werden, dass die zuständigen Behörden für die Bereitstellung richtiger und vollständiger Daten verantwortlich sind und dass diese Behörden und die Kommission effektiv zusammenarbeiten müssen, um Probleme mit der Datenqualität zu beheben.
- (45) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Zielvorgaben durch die Hersteller sollte auf Unionsebene beurteilt werden. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten für jedes Kalenderjahr eine Abgabe für die Emissionsüberschreitung zahlen. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Gesamthaushalt der Union gelten. ***Die Kommission sollte im Zuge ihrer Überarbeitung im Jahr 2023 die Möglichkeit prüfen, die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe einem gesonderten Fonds oder einem einschlägigen Programm zuzuweisen, das darauf abzielt, einen fairen Übergang hin zu emissionsfreier Mobilität sicherzustellen und Umschulung, berufliche Weiterbildung und andere Vermittlung von Kompetenzen an Arbeitnehmer in der Automobilbranche zu unterstützen.***

- (46) Den Herstellern, die ihre Zielvorgaben aus dieser Verordnung nicht erreichen, sollten durch einzelstaatliche Maßnahmen, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 193 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) beibehalten oder ergreifen können, unter Berücksichtigung des Zwecks und der Verfahren dieser Verordnung keine zusätzlichen oder strengeren Sanktionen auferlegt werden.
- (47) Diese Verordnung sollte die vollständige Anwendung der Wettbewerbsregeln der Union nicht berühren.

- (48) Die tatsächliche Wirksamkeit der in dieser Verordnung festgelegten Ziele für die Senkung der CO₂-Emissionen hängt stark davon ab, wie repräsentativ das amtliche Prüfverfahren **im Fahrbetrieb** ist. Im Einklang mit dem wissenschaftlichen Gutachten 1/2016 der hochrangigen Gruppe wissenschaftlicher Berater (SAM) mit dem Titel „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing“ (Die Lücke zwischen den CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen im Fahrbetrieb und in Labortests schließen) und der Empfehlung des Europäischen Parlaments vom 4. April 2017 an den Rat und die Kommission im Anschluss an die Untersuchung zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie²¹ sollte ein Mechanismus eingerichtet werden, mit dem die tatsächliche Repräsentativität der CO₂-Emissions- und Energieverbrauchswerte der Fahrzeuge bewertet werden kann, **die nach dem WLTP-Prüfverfahren ermittelt werden. Die sicherste Möglichkeit zur Gewährleistung der tatsächlichen Repräsentativität der Typgenehmigungswerte besteht im Rückgriff auf die Daten der im Fahrzeug eingebauten Einrichtungen für die Überwachung des Kraftstoff- und Energieverbrauchs.** Die Kommission sollte daher die Befugnis haben, die **für die Erhebung und Verarbeitung der Kraftstoff- und Energieverbrauchsdaten, die** für die Durchführung solcher Bewertungen benötigt werden, **erforderlichen Verfahren zu entwickeln und die** öffentliche Verfügbarkeit dieser Daten zu gewährleisten, **wobei sie gleichzeitig für den Schutz jeglicher personenbezogener Daten sorgen sollte. Außerdem ist es im Interesse der Gewährleistung der Verfügbarkeit von Kraftstoff- und Energieverbrauchsdaten von Elektrofahrzeugen und Fahrzeugen, die mit gasförmigen Kraftstoffen wie etwa Wasserstoff angetrieben werden, angezeigt, dass die Normung der im Fahrzeug eingebauten Einrichtungen für die Überwachung des Kraftstoff- und/oder Energieverbrauchs im Rahmen der Durchführung der Verordnung (EU) 2017/1151 so schnell wie möglich voranschreitet.**

²¹ ABl. C 298 vom 23.8.2018, S. 140.

- (49) *Die Kommission sollte außerdem bewerten, inwiefern Kraftstoff- und Energieverbrauchsdaten dazu beitragen können, dass die gemäß dem WLTP-Prüfverfahren ermittelten CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs auch auf lange Sicht für alle Hersteller repräsentativ für die Emissionen im Fahrbetrieb bleiben und – präziser formuliert – inwiefern diese Daten dafür herangezogen werden können, die Diskrepanz zwischen Laborwerten und CO₂-Emissionen im Fahrbetrieb zu überwachen und gegebenenfalls zu verhindern, dass diese Diskrepanz größer wird.*
- (50) *Die Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen müssen auf Unionsebene über den gesamten Lebenszyklus bewertet werden. Zu diesem Zweck sollte die Kommission bis spätestens 2023 die Möglichkeit prüfen, eine gemeinsame Unionsmethode zu entwickeln, mit der die CO₂-Emissionen von solchen Fahrzeugen, die in der Union in Verkehr gebracht werden, über den gesamten Lebenszyklus bewertet und auf einheitliche Weise gemeldet werden. Die Kommission sollte Folgemaßnahmen ergreifen und gegebenenfalls Legislativvorschläge unterbreiten.*

- (51) 2024 wird eine Überprüfung der Fortschritte im Rahmen der Verordnung (EU) 2018/842 und der Richtlinie 2003/87/EG stattfinden. Es ist ■ daher angemessen, die Wirksamkeit dieser Verordnung **2023 umfassend** zu bewerten, sodass eine koordinierte und kohärente Prüfung der im Rahmen all dieser Instrumente durchgeführten Maßnahmen erfolgen kann. ***Im Rahmen dieser Prüfung im Jahr 2023 sollte die Kommission auch einen klaren Zielpfad für die weitere Senkung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen nach 2030 ermitteln, sodass ein wesentlicher Beitrag zur Verwirklichung des langfristigen Ziels des Übereinkommens von Paris geleistet wird. Dem Bericht über diese Prüfung sollte gegebenenfalls ein Vorschlag zur Änderung der vorliegenden Verordnung beigefügt sein.***

- (52) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden *in Bezug auf die Festlegung der genauen Bedingungen für Emissionsgemeinschaften, den den Erlass detaillierter Vorschriften für die Verfahren für die Überwachung und die Meldung von Daten zu den durchschnittlichen Emissionen sowie die Anwendung der Anhänge II und III, den Erlass detaillierter Vorschriften für die Verfahren zur Meldung von Abweichungen, die als Ergebnis der Überprüfungen festgestellt werden, der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen, die sich in Betrieb befinden, unter Berücksichtigung dieser Abweichungen bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers, die Festlegung der Modalitäten für die Erhebung von Überschreitungsabgaben, die Veröffentlichung der Leistungen der Hersteller, den Erlass von Verfahrensvorschriften für ein Verfahren für die Genehmigung von innovativen Technologien oder innovativen Technologiepaketen, den Erlass eines detaillierten Verfahrens zur Erhebung und Verarbeitung der Parameter für die tatsächlichen CO₂-Emissionen und den tatsächlichen Kraftstoff- oder Energieverbrauch von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, die Festlegung der Verfahren für die Durchführung der Überprüfungen, i) ob die in den Übereinstimmungsbescheinigungen angegebenen CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte mit den CO₂-Emissionen und dem Kraftstoffverbrauch von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen übereinstimmen, und ii) ob es in den oder in Verbindung mit den im Rahmen der Stichprobe geprüften Fahrzeugen Strategien gibt, durch die die Fahrzeugleistung in den zum Zweck der Typgenehmigung durchgeführten Tests künstlich verbessert wird, und die Festlegung der Korrelationsparameter, die benötigt werden, um Änderungen des vorgeschriebenen Prüfverfahrens zur Messung der spezifischen CO₂-Emissionen abzubilden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates²² ausgeübt werden.*

²² *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).*

(53) Zur Änderung oder gegebenenfalls Ergänzung **■** nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte **■** hinsichtlich der Änderung der in den Anhängen II und III dieser Verordnung festgelegten Datenanforderungen und Datenparameter, der Festlegung von Vorschriften für die *Auslegung der Kriterien für die Gewährung von Ausnahmen von den Zielvorgaben für spezifische Emissionen, für den Inhalt der Ausnahmeanträge und für den Inhalt und die Bewertung von Programmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen sowie zur Änderung von Anhang I Teil A dieser Verordnung zur Bestimmung der Berechnungsformeln für die Zielvorgaben für die Ausnahmen für Nischenhersteller festzulegen, **■** der Anpassung der Werte M₀ und TM₀ und der **■** Obergrenze für den Gesamtbeitrag innovativer Technologien zur Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen je Hersteller mit Wirkung ab 2025, der Festlegung von Leitprinzipien und Kriterien für die Festlegung der Verfahren für die Durchführung der Überprüfungen, der Festlegung der Maßnahmen zur Anpassung der Werte M₀ und TM₀ und der Anpassung der Formeln zu erlassen, die zur Berechnung der Abweichungsziele für spezifische Emissionen verwendet werden, um Änderungen des vorgeschriebenen Prüfverfahrens abzubilden*. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016²³ über bessere Rechtsetzung niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

²³ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

- (54) Die Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 sollten mit Wirkung vom 1. Januar 2020 aufgehoben werden.
- (55) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Aufstellung von Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge, von den Mitgliedstaaten nicht *ausreichend* verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, 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 für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1
Gegenstand und Ziele

- (1) In dieser Verordnung werden Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge aufgestellt, **um dazu beizutragen, dass die von der Union angestrebte Verringerung der Treibhausgasemissionen, wie sie in der Verordnung (EU) 2018/842 festgelegt ist, erreicht wird und die im Übereinkommen von Paris verankerten Zielsetzungen verwirklicht werden, und um** das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes **sicherzustellen**.
- (2) Ab dem 1. Januar 2020 legt diese Verordnung für den CO₂-Emissionsdurchschnitt von in der Union zugelassenen neuen Personenkraftwagen bzw. neuen leichten Nutzfahrzeugen, wie er bis zum 31. Dezember 2020 nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 in Verbindung mit den Durchführungsverordnungen (EU) 2017/1152 und (EU) 2017/1153 sowie ab dem 1. Januar 2021 nach Maßgabe der Verordnung (EU) 2017/1151 gemessen wird, einen für die gesamte EU-Flotte geltenden Zielwert von 95 g CO₂/km bzw. 147 g CO₂/km fest.

- (3) Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union gemäß der Mitteilung der Kommission vom 7. Februar 2007 mit dem Titel „Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ wird diese Verordnung bis zum 31. Dezember 2024 durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die einer Verringerung um 10 g CO₂/km entsprechen.
- (4) Ab dem 1. Januar 2025 gelten die folgenden EU-weiten Flottenziele:
- a) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um 15 % entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.1 ermittelt wird;
 - b) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um 15 % entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.1 ermittelt wird.

- (5) Ab dem 1. Januar 2030 gelten die folgenden EU-weiten Flottenziele:
- a) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um **37,5 %** entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.2 ermittelt wird;
 - b) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um **31 %** gegenüber dem Jahr 2021 entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.2 ermittelt wird.
- (6) ***Ab dem 1. Januar 2025 gilt für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.3 und Teil B Nummer 6.3 ein Schwellenwert, der einem Anteil von 15 % an den jeweiligen Flotten neuer Personenkraftwagen bzw. neuer leichter Nutzfahrzeuge entspricht.***
- (7) ***Ab dem 1. Januar 2030 gelten für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.3 beziehungsweise Teil B Nummer 6.3 folgende Schwellenwerte:***
- a) ***ein Anteil, der 35 % an der Flotte neuer Personenkraftwagen entspricht, und***
 - b) ***ein Anteil, der 30 % an der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge entspricht.***

Artikel 2
Geltungsbereich

- (1) Diese Verordnung gilt für die folgenden Kraftfahrzeuge:
- a) Klasse M₁ gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG („Personenkraftwagen“), die in der Union erstmals zugelassen werden und zuvor nicht außerhalb der Union zugelassen waren („neue Personenkraftwagen“);
 - b) Klasse N₁ gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von höchstens 2610 kg und Klasse N₁, auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wird („leichte Nutzfahrzeuge“), die in der Union erstmals zugelassen werden und zuvor nicht außerhalb der Union zugelassen waren („neue leichte Nutzfahrzeuge“).
Emissionsfreie Fahrzeuge der Klasse N mit einer Referenzmasse von mehr als 2610 kg bzw. 2840 kg werden ab dem 1. Januar 2025 für die Zwecke dieser Verordnung und unbeschadet der Richtlinie 2007/46/EG und der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 als leichte Nutzfahrzeuge, die in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen, gezählt, wenn die überschüssige Referenzmasse ausschließlich auf die Masse des Energiespeichersystems zurückzuführen ist.

- (2) Eine vorherige Zulassung außerhalb der Union weniger als drei Monate vor der Zulassung in der Union wird nicht berücksichtigt.
- (3) Diese Verordnung gilt nicht für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung im Sinne des Anhangs II Teil A Nummer 5 der Richtlinie 2007/46/EG.
- (4) Artikel 4, Artikel 7 Absatz 4 Buchstaben b und c, Artikel 8 sowie Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben a und c gelten nicht für Hersteller, auf die, zusammen mit allen mit ihnen verbundenen Unternehmen, im vorangegangenen Kalenderjahr weniger als 1 000 Neuzulassungen von Personenkraftwagen oder weniger als 1 000 Neuzulassungen leichter Nutzfahrzeuge in der Union entfallen, es sei denn, der Hersteller beantragt eine Ausnahme und diese wird nach Artikel 10 gewährt.

Artikel 3 Begriffsbestimmungen

- (1) Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck
- a) „durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen“ für einen Hersteller den Durchschnitt der spezifischen CO₂-Emissionen aller neuen Personenkraftwagen oder aller neuen leichten Nutzfahrzeuge, deren Hersteller er ist;
 - b) „Übereinstimmungsbescheinigung“ die Bescheinigung der Übereinstimmung nach Artikel 18 der Richtlinie 2007/46/EG;
 - c) „vervollständigtes Fahrzeug“ ein leichtes Nutzfahrzeug, dessen Typgenehmigung nach Abschluss eines Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens gemäß der Richtlinie 2007/46/EG erteilt wird;
 - d) „vollständiges Fahrzeug“ ein leichtes Nutzfahrzeug, das keiner Vervollständigung bedarf, um die einschlägigen technischen Anforderungen der Richtlinie 2007/46/EG zu erfüllen;

- e) „Basisfahrzeug“ ein leichtes Nutzfahrzeug, das für die erste Stufe eines Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens verwendet wird;
- f) „Hersteller“ die Person oder Stelle, die gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des EG-Typgenehmigungsverfahrens gemäß der Richtlinie 2007/46/EG sowie für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich ist;
- g) „Masse in fahrbereitem Zustand“ oder „M“ die in der Übereinstimmungsbescheinigung angegebene und in Anhang I Nummer 2.6 der Richtlinie 2007/46/EG definierte Masse eines Personenkraftwagens oder eines leichten Nutzfahrzeugs mit Aufbau in fahrbereitem Zustand;
- h) „spezifische CO₂-Emissionen“ die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der entsprechenden Durchführungsverordnungen gemessenen und als CO₂-Massenemission (kombiniert) in der Übereinstimmungsbescheinigung des Fahrzeugs angegebenen CO₂-Emissionen eines Personenkraftwagens oder eines leichten Nutzfahrzeugs. Für Personenkraftwagen oder leichte Nutzfahrzeuge, die über keine Typgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verfügen, bezeichnet der Ausdruck „spezifische CO₂-Emissionen“ die CO₂-Emissionen, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 insbesondere nach demselben Messverfahren gemessen werden, das in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 für den Zeitraum bis zum 31. Dezember 2020 und in der Verordnung (EU) 2017/1151 für den Zeitraum ab dem 1. Januar 2021 festgelegt ist, oder gemäß dem Verfahren, das von der Kommission für die Feststellung der CO₂-Emissionen solcher Fahrzeuge angenommen wird;

- i) „Fahrzeugstandfläche“ die durchschnittliche Spurweite multipliziert mit dem Radstand, wie in der Übereinstimmungsbescheinigung angegeben und in Anhang I Nummern 2.1 und 2.3 der Richtlinie 2007/46/EG definiert;
- j) „Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen“ für einen Hersteller die gemäß Anhang I bestimmte Jahreszielvorgabe oder, wenn dem Hersteller eine Ausnahme nach Artikel 10 gewährt wird, die nach dieser Ausnahme festgesetzte Zielvorgabe für spezifische Emissionen;
- k) „EU-weites Flottenziel“ die durchschnittlichen CO₂-Emissionswerte aller neuen Personenkraftwagen oder aller neuen leichten Nutzfahrzeuge, die in einem bestimmten Zeitraum eingehalten werden müssen;
- l) „Prüfmasse“ oder „TM“ die Masse eines Personenkraftwagens oder eines leichten Nutzfahrzeugs wie in der Übereinstimmungsbescheinigung angegeben und gemäß der Definition in Anhang XXI Nummer 3.2.25 der Verordnung (EU) 2017/1151;
- m) „emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug“ einen Personenkraftwagen oder ein leichtes Nutzfahrzeug mit Abgasemissionen von null bis zu 50 g CO₂/km, ermittelt gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151.
- n) „Nutzlast“ die Differenz zwischen der technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand gemäß Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG und der Masse des Fahrzeugs.

- (2) Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck „Gruppe verbundener Hersteller“ einen Hersteller und seine verbundenen Unternehmen. In Bezug auf Hersteller gelten folgende Unternehmen als „verbunden“:
- a) Unternehmen, bei denen der Hersteller mittelbar oder unmittelbar
 - i) über mehr als die Hälfte der Stimmrechte verfügt oder
 - ii) mehr als die Hälfte der Mitglieder des Aufsichtsrats, des Verwaltungsorgans oder der zur gesetzlichen Vertretung berufenen Organe bestellen kann oder
 - iii) das Recht hat, die Geschäfte des Unternehmens zu führen;

- b) Unternehmen, die über den Hersteller mittelbar oder unmittelbar die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten ausüben;
- c) Unternehmen, in denen ein unter Buchstabe b genanntes Unternehmen mittelbar oder unmittelbar die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten hat;
- d) Unternehmen, bei denen der Hersteller zusammen mit einem oder mehreren Unternehmen gemäß den Buchstaben a, b oder c oder bei denen zwei oder mehr der letztgenannten Unternehmen gemeinsam die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten haben;
- e) Unternehmen, bei denen die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten vom Hersteller oder einem oder mehreren seiner verbundenen Unternehmen gemäß den Buchstaben a bis d und einem oder mehreren Dritten gemeinsam ausgeübt werden.

Artikel 4

Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen

- (1) Der Hersteller stellt sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die folgenden Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen nicht überschreiten:
- a) für das Kalenderjahr 2020 die gemäß Anhang I Teil A Nummern 1 und 2 bei Personenkraftwagen bzw. gemäß Anhang I Teil B Nummern 1 und 2 bei leichten Nutzfahrzeugen, oder, wenn dem Hersteller eine Ausnahme gemäß Artikel 10 gewährt wird, die gemäß dieser Ausnahme festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen;
 - b) für jedes Kalenderjahr von 2021 bis 2024 die je nach Fall gemäß Anhang I Teil A Nummern 3 und 4 oder Teil B Nummern 3 und 4 oder, wenn dem Hersteller eine Ausnahme nach Artikel 10 gewährt wird, gemäß dieser Ausnahme und Anhang I Teil A bzw. B Nummer 5 festgesetzte Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen;
 - c) für jedes Kalenderjahr ab dem Jahr 2025 die gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.3 bzw. Teil B Nummer 6.3 festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen oder, wenn dem Hersteller eine Ausnahme gemäß Artikel 10 gewährt wird, die gemäß dieser Ausnahme festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen.

- (2) Sind bei leichten Nutzfahrzeugen keine Angaben über die spezifischen CO₂-Emissionen des vervollständigten Fahrzeugs verfügbar, so bestimmt der Hersteller des Basisfahrzeugs seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen anhand der spezifischen Emissionen des Basisfahrzeugs.
- (3) Zur Bestimmung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers werden die folgenden Prozentsätze der neuen Personenkraftwagen des Herstellers herangezogen, die in dem betreffenden Jahr zugelassen werden:
- 95 % im Jahr 2020,
 - 100 % ab 2021.

Artikel 5 Begünstigungen

Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen zählt jeder neue Personenkraftwagen mit spezifischen CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km als

- 2 Personenkraftwagen im Jahr 2020,
- 1,67 Personenkraftwagen im Jahr 2021,
- 1,33 Personenkraftwagen im Jahr 2022,
- 1 Personenkraftwagen ab dem Jahr 2023

für das Jahr seiner Zulassung im Zeitraum 2020-2022 bei einer Obergrenze von 7,5 g CO₂/km in diesem Zeitraum je Hersteller, *berechnet gemäß Artikel 5* der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153.

Artikel 6 Emissionsgemeinschaften

- (1) Hersteller, denen keine Ausnahme nach Artikel 10 gewährt wurde, können eine Emissionsgemeinschaft bilden, um ihren Verpflichtungen gemäß Artikel 4 nachzukommen.
- (2) Die Vereinbarung über die Bildung einer Emissionsgemeinschaft kann sich auf ein oder mehrere Kalenderjahre beziehen, solange die Gesamtlaufzeit jeder Vereinbarung fünf Kalenderjahre nicht überschreitet, und muss spätestens am 31. Dezember des ersten Kalenderjahres abgeschlossen werden, für das die Emissionen in die Emissionsgemeinschaft eingebracht werden sollen. Hersteller, die eine Emissionsgemeinschaft bilden, übermitteln der Kommission folgende Angaben:
 - a) die Hersteller, die der Emissionsgemeinschaft angehören;
 - 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;
 - c) den Nachweis, dass der Vertreter der Emissionsgemeinschaft in der Lage ist, seinen Verpflichtungen gemäß Buchstabe b nachzukommen;
 - d) die Kategorie der in der Klasse M₁ oder N₁ zugelassenen Fahrzeuge, die die Emissionsgemeinschaft abdecken soll.

- (3) Kommt der vorgeschlagene Vertreter der Emissionsgemeinschaft der Aufforderung zur Zahlung etwaiger Abgaben wegen Emissionsüberschreitung, die der Emissionsgemeinschaft gemäß Artikel 8 auferlegt werden, nicht nach, so teilt die Kommission den Herstellern dies mit.
- (4) Die Hersteller, die einer Emissionsgemeinschaft angehören, setzen die Kommission gemeinsam von jedem Wechsel des Vertreters der Emissionsgemeinschaft oder jeder Änderung ihres Finanzstatus, soweit dies ihre Fähigkeit beeinträchtigen könnte, der Aufforderung zur Zahlung etwaiger Abgaben wegen Emissionsüberschreitung, die der Emissionsgemeinschaft gemäß Artikel 8 auferlegt werden, nachzukommen, sowie von jeder Änderung der Zusammensetzung oder von der Auflösung der Emissionsgemeinschaft in Kenntnis.
- (5) Die Hersteller können Vereinbarungen über die Bildung von Emissionsgemeinschaften treffen, sofern diese Vereinbarungen mit den Artikeln 101 und 102 AEUV im Einklang stehen und jedem Hersteller, der die Aufnahme in die Emissionsgemeinschaft beantragt, eine offene, transparente und diskriminierungsfreie Beteiligung unter wirtschaftlich angemessenen Bedingungen möglich ist. Unbeschadet der allgemeinen Gültigkeit der Wettbewerbsregeln der Union für solche Emissionsgemeinschaften gewährleisten alle Mitglieder einer Emissionsgemeinschaft insbesondere, dass im Kontext der Vereinbarung über die Bildung der Emissionsgemeinschaft weder Daten noch Informationen ausgetauscht werden, mit Ausnahme der folgenden Informationen:
- a) durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen;
 - b) Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen;
 - c) Gesamtzahl der zugelassenen Fahrzeuge.

- (6) Absatz 5 gilt nicht, wenn alle Hersteller einer Emissionsgemeinschaft zu derselben Gruppe verbundener Hersteller gehören.
- (7) Außer im Falle der Mitteilung nach Absatz 3 des vorliegenden Artikels werden die Hersteller, die einer Emissionsgemeinschaft angehören, über die der Kommission die einschlägigen Angaben übermittelt wurden, für die Zwecke der Erfüllung ihrer Pflichten nach Artikel 4 als ein Hersteller behandelt. Informationen über die Überwachung und Berichterstattung hinsichtlich einzelner Hersteller und Emissionsgemeinschaften werden in dem zentralen Verzeichnis gemäß Artikel 7 Absatz 4 erfasst, gemeldet und zur Verfügung gestellt.
- (8) Die Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten die genauen Bedingungen, die für die Vereinbarung über eine Emissionsgemeinschaft gemäß Absatz 5 des vorliegenden Artikels gelten sollen festlegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 7

Überwachung und Meldung der durchschnittlichen Emissionen

- (1) Jeder Mitgliedstaat erfasst für jedes Kalenderjahr gemäß Anhang II Teil A und Anhang III Teil A der vorliegenden Verordnung die Angaben über alle neuen Personenkraftwagen und alle neuen leichten Nutzfahrzeuge, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen werden. Diese Angaben werden den Herstellern bzw. den in den einzelnen Mitgliedsstaaten von den Herstellern benannten Importeuren oder Vertretern zur Verfügung gestellt. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Meldestellen transparent arbeiten. Jeder Mitgliedstaat gewährleistet, dass die spezifischen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen, die über keine Typgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verfügen, gemessen und in die Übereinstimmungsbescheinigung eingetragen werden.
- (2) Bis zum 28. Februar eines jeden Jahres ermittelt jeder Mitgliedstaat die in Anhang II Teil A und Anhang III Teil A genannten Daten für das vorangegangene Kalenderjahr und übermittelt sie der Kommission. Die Daten werden in dem in Anhang II Teil B und Anhang III Teil C festgelegten Format übermittelt.
- (3) Auf Verlangen der Kommission übermittelt der Mitgliedstaat auch das vollständige, gemäß Absatz 1 erfasste Datenmaterial.

(4) Die Kommission führt ein zentrales Verzeichnis der von den Mitgliedstaaten gemäß diesem Artikel gemeldeten Daten und berechnet bis spätestens 30. Juni eines jeden Jahres vorläufig für jeden Hersteller Folgendes:

- a) die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;
- b) die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;
- c) die Differenz zwischen seinen durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr und seiner Zielvorgabe in demselben Jahr.

Die Kommission teilt jedem Hersteller ihre vorläufige Berechnung für diesen Hersteller mit. Die Mitteilung enthält für jeden Mitgliedstaat Angaben zur Anzahl der zugelassenen neuen Personenkraftwagen sowie der zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge und zu ihren spezifischen CO₂-Emissionen.

Das Verzeichnis ist öffentlich einsehbar.

(5) Die Hersteller können der Kommission innerhalb von drei Monaten nach Mitteilung der vorläufigen Berechnung gemäß Absatz 4 etwaige Fehler bei den Daten mitteilen, wobei anzugeben ist, in welchem Mitgliedstaat der Fehler aufgetreten sein soll.

Die Kommission prüft die Mitteilungen der Hersteller und bestätigt oder ändert die vorläufigen Berechnungen gemäß Absatz 4 bis zum 31. Oktober.

- (6) Die Mitgliedstaaten bestimmen eine zuständige Behörde für die Erfassung und Übermittlung der Überwachungsdaten gemäß dieser Verordnung und setzen die Kommission davon in Kenntnis.

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

- (7) Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte Vorschriften für die Verfahren zur Überwachung und Datenübermittlung nach den Absätzen 1 bis **6 dieses Artikels** und über die Anwendung der Anhänge II und III. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (8) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Datenanforderungen und Datenparameter in den Anhängen II und III zu erlassen.

- (9) Die für die Typgenehmigung zuständigen Behörden melden der Kommission unverzüglich alle Abweichungen der CO₂-Emissionen in Betrieb befindlicher Fahrzeuge von den in den Übereinstimmungsbescheinigungen angegebenen spezifischen CO₂-Emissionen, die als Ergebnis der nach dem Verfahren gemäß Artikel 13 vorgenommenen Überprüfungen festgestellt werden.

Die Kommission berücksichtigt solche Abweichungen bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers.

Die Kommission *erlässt* im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte Vorschriften für die Verfahren zur Meldung solcher Abweichungen und zu ihrer Berücksichtigung bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen **■**. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

- (10) ***Die Kommission beurteilt bis spätestens 2023 die Möglichkeit, eine gemeinsame Unionsmethode zu entwickeln, gemäß der die CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, die in der Union auf den Markt gebracht werden, bewertet und auf einheitliche Weise gemeldet werden. Die Kommission übermittelt diese Beurteilung dem Europäischen Parlament und dem Rat, gegebenenfalls zusammen mit Vorschlägen für Folgemaßnahmen, beispielsweise Legislativvorschlägen.***

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

Artikel 8

Abgabe wegen Emissionsüberschreitung

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

$(\text{Überschreitung} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{Anzahl neu zugelassener Fahrzeuge.}$

Für die Zwecke dieses Artikels bezeichnet der Ausdruck

- „Überschreitung“ die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers – unter Berücksichtigung der durch gemäß Artikel 11 genehmigte innovative Technologien erreichten CO₂-Emissionsreduktionen – dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr oder Teil des Kalenderjahrs, für das die Verpflichtung nach Artikel 4 gilt, übersteigen, gerundet auf drei Dezimalstellen, und
- „Anzahl neu zugelassener Fahrzeuge“ die im betreffenden Zeitraum zugelassene Anzahl der getrennt gezählten neuen Personenkraftwagen oder neuen leichten Nutzfahrzeuge dieses Herstellers unter Berücksichtigung der Phase-in-Kriterien des Artikels 4 Absatz 3.

- (3) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die Modalitäten der Erhebung von gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels auferlegten Überschreitungsabgaben fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (4) Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe gelten als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Union.

Artikel 9

Veröffentlichung der Leistungen der Hersteller

- (1) Die Kommission veröffentlicht bis zum 31. Oktober jedes Jahres im Wege von Durchführungsrechtsakten eine Liste, in der Folgendes angegeben ist:
- a) für jeden Hersteller, seine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für das vorangegangene Kalenderjahr;
 - b) für jeden Hersteller, seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;
 - c) die Differenz zwischen den durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen des Herstellers im vorangegangenen Kalenderjahr und seiner Zielvorgabe in demselben Jahr;
 - d) die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen aller in der Union im vorangegangenen Kalenderjahr zugelassenen neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeuge;
 - e) die durchschnittliche Masse in fahrbereitem Zustand aller in der Union im vorangegangenen Kalenderjahr bis zum 31. Dezember 2020 zugelassenen neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeuge;
 - f) die durchschnittliche Prüfmasse aller in der Union im vorangegangenen Kalenderjahr zugelassenen neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeuge.

- (2) In der gemäß Absatz 1 dieses Artikels veröffentlichten Liste wird auch angegeben, ob der Hersteller die Anforderungen des Artikels 4 für das vorangegangene Kalenderjahr erfüllt hat.
- (3) Die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Liste zur Veröffentlichung bis zum 31. Oktober 2022 enthält auch folgende Angaben:
- a) die EU-weiten Flottenziele für 2025 und 2030 gemäß Artikel 1 Absätze 4 beziehungsweise 5, die von der Kommission gemäß Anhang I Teil A Nummern 6.1.1. und 6.1.2 und Teil B Nummern 6.1.1 und 6.1.2 berechnet wurden;
 - b) die Werte a_{2021} , a_{2025} und a_{2030} , die von der Kommission gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.2 und Teil B Nummer 6.2 berechnet wurden.

Artikel 10

Ausnahmeregelung für bestimmte Hersteller

- (1) Hersteller von weniger als 10 000 neuen Personenkraftwagen oder 22 000 neuen leichten Nutzfahrzeugen, die je Kalenderjahr in der Union zugelassen werden, können eine Ausnahme von der gemäß Anhang I berechneten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen beantragen, wenn sie
- a) nicht zu einer Gruppe verbundener Hersteller gehören oder
 - b) zu einer Gruppe verbundener Hersteller gehören, die insgesamt für weniger als 10 000 neue Personenkraftwagen oder 22 000 neue leichte Nutzfahrzeuge verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Union zugelassen werden, oder
 - c) zu einer Gruppe verbundener Hersteller gehören, aber ihre eigenen Produktionsanlagen und ihr eigenes Konstruktionszentrum betreiben.

- (2) Eine gemäß Absatz 1 beantragte Ausnahme kann für einen verlängerbaren Zeitraum von höchstens fünf Kalenderjahren gewährt werden. Der Antrag wird an die Kommission gerichtet und enthält Folgendes:
- a) Name des Herstellers und Kontaktperson,
 - b) Nachweis, dass der Hersteller für eine Ausnahme gemäß Absatz 1 in Betracht kommt,
 - c) Angaben zu den Personenkraftwagen oder leichten Nutzfahrzeugen, die er herstellt, einschließlich Prüfmasse und spezifische CO₂-Emissionen dieser Personenkraftwagen oder leichten Nutzfahrzeuge, und
 - d) eine Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen, die mit dem Reduktionspotenzial des Herstellers, einschließlich des wirtschaftlichen und technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO₂-Emissionen, im Einklang steht, wobei die Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Typ von Personenkraftwagen oder leichten Nutzfahrzeugen berücksichtigt werden.
- (3) Ist die Kommission der Auffassung, dass der Hersteller für die gemäß Absatz 1 beantragte Ausnahme in Betracht kommt und dass die vom Hersteller vorgeschlagene Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen mit seinem Reduktionspotenzial, einschließlich des wirtschaftlichen und technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO₂-Emissionen, und unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Typ *Personenkraftwagen oder* leichter Nutzfahrzeuge, im Einklang steht, so gewährt sie dem Hersteller eine Ausnahme.

Der Antrag ist spätestens am 31. Oktober des ersten Jahres zu stellen, ab dem die Ausnahme gelten soll.

- (4) Ein Hersteller kann eine Ausnahme von der gemäß Anhang I Teil A Nummern 1 bis 4 **und** 6.3 berechneten Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen beantragen, wenn er zusammen mit allen seinen verbundenen Unternehmen für zwischen 10 000 und 300 000 neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Union zugelassen werden.

Ein Hersteller kann einen solchen Antrag für sich selbst oder für sich selbst zusammen mit jedem seiner verbundenen Unternehmen stellen. Der Antrag wird an die Kommission gerichtet und enthält Folgendes:

- a) alle in Absatz 2 Buchstaben a und c genannten Informationen, einschließlich gegebenenfalls Informationen über verbundene Unternehmen;
- b) **bei Anträgen gemäß Anhang I Teil A Nummern 1 bis 4** eine Zielvorgabe in Höhe einer Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen im Jahr 2007 um 45 % oder, wenn ein einziger Antrag für mehrere verbundene Unternehmen gestellt wird, einer Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen dieser Unternehmen im Jahr 2007 um 45 %;
- c) **bei Anträgen gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.3 der vorliegenden Verordnung eine Zielvorgabe für die Kalenderjahre 2025 bis 2028, die der in Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a der vorliegenden Verordnung genannten Verringerung der gemäß Buchstabe b berechneten Zielvorgabe unter Berücksichtigung der gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 gemessenen CO₂-Emissionen entspricht;**

Sind für das Jahr 2007 keine Informationen über die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers verfügbar, so legt die Kommission eine gleichwertige Reduktionszielvorgabe auf der Grundlage der besten verfügbaren Technologien zur CO₂-Emissionsreduktion vor, die in Personenkraftwagen vergleichbarer Masse eingesetzt werden, und sie berücksichtigt dabei die Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Fahrzeugtyp. Diese Zielvorgabe wird vom Antragsteller für die Zwecke von Unterabsatz 2 Buchstabe b benutzt.

Die Kommission gewährt dem Hersteller eine Ausnahme, wenn nachgewiesen wurde, dass die in diesem Absatz genannten Kriterien für die Gewährung der Ausnahme erfüllt sind.

- (5) Ein Hersteller, dem eine Ausnahme nach diesem Artikel gewährt wurde, unterrichtet die Kommission unverzüglich über jede Änderung, die sich auf die Voraussetzungen für die Gewährung der Ausnahme auswirkt oder auswirken könnte.
- (6) Ist die Kommission aufgrund einer Unterrichtung gemäß Absatz 5 oder aus anderen Gründen der Auffassung, dass der Hersteller nicht mehr für die Ausnahme in Betracht kommt, so hebt sie die Ausnahme mit Wirkung vom 1. Januar des folgenden Kalenderjahrs auf und unterrichtet den Hersteller davon.
- (7) Erreicht der Hersteller sein spezifisches Emissionsziel nicht, so erlegt die Kommission dem Hersteller eine Emissionsüberschreitungsabgabe gemäß Artikel 8 auf.

- (8) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zu erlassen, die ergänzende Bestimmungen zu den Absätzen 1 bis 7 des vorliegenden Artikels in Bezug auf die Auslegung der Kriterien für die Gewährung von Ausnahmen, den Inhalt der Anträge sowie den Inhalt und die Beurteilung der Programme zur Reduzierung der spezifischen CO₂-Emissionen enthalten.

Der Kommission wird zudem die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang I Teil A zu erlassen, um die Berechnungsformeln der Abweichungszielenach Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe c des vorliegenden Artikels festzulegen.

- (9) Anträge auf Ausnahmen, einschließlich aller Angaben zu ihrer Begründung, sowie Unterrichtungen gemäß Absatz 5, Aufhebungen gemäß Absatz 6, Auferlegungen von Emissionsüberschreitungsabgaben gemäß Absatz 7 und gemäß Absatz 8 erlassene Maßnahmen werden vorbehaltlich der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁴ öffentlich zugänglich gemacht.

²⁴ Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2001 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission (ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43).

Artikel 11 Ökoinnovationen

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

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

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

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zur Änderung dieser Verordnung zu erlassen, um die in Unterabsatz 3 des vorliegenden Absatzes genannte Obergrenze mit Wirkung ab 2025 anzupassen, **damit technologischen Entwicklungen Rechnung getragen wird und gleichzeitig sichergestellt wird, dass die Höhe dieser Grenze in einem angemessenen Verhältnis zu den durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen der Hersteller steht.**

- (2) Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten Verfahrensvorschriften für die Genehmigung der innovativen Technologien oder innovativen Technologiepakete gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Diese Durchführungsvorschriften gründen sich auf folgende Kriterien für innovative Technologien:
- a) die durch den Einsatz innovativer Technologien erreichten CO₂-Reduzierungen müssen dem Zulieferer oder Hersteller zurechenbar sein;
 - b) die innovativen Technologien müssen einen überprüften Beitrag zur CO₂-Reduktion leisten;
 - c) die innovativen Technologien dürfen nicht von der CO₂-Messung nach dem standardisierten Prüfzyklus erfasst werden;
 - d) die innovativen Technologien dürfen nicht
 - i) unter Vorschriften wegen der in Artikel 1 Absatz 3 genannten vorgeschriebenen zusätzlichen Maßnahmen zur Erreichung der Verringerung um 10 g CO₂/km fallen oder
 - ii) nach anderen Bestimmungen des Unionsrechts vorgeschrieben sein.

Ab dem 1. Januar 2025 findet das in Buchstabe d Ziffer i des Unterabsatzes 1 genannte Kriterium keine Anwendung auf Effizienzsteigerungen bei Klimaanlage.

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

Artikel 12

Tatsächliche CO₂-Emissionen und tatsächlicher Kraftstoff- oder Energieverbrauch

- (1) Die Kommission überwacht und bewertet die tatsächliche Repräsentativität der gemäß der Verordnung **(EG) Nr. 715/2007** ermittelten CO₂-Emissions- und Kraftstoff- oder Energieverbrauchswerte.

Außerdem erfasst die Kommission unter Rückgriff auf die Einrichtungen für die Überwachung des Kraftstoff- und/oder Energieverbrauchs im Fahrzeug regelmäßig Daten über die tatsächlichen CO₂-Emissionen und den Kraftstoff- oder Energieverbrauch von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, angefangen mit 2021 zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen.

Die Kommission stellt sicher, dass die Öffentlichkeit darüber informiert wird, wie sich die tatsächliche Repräsentativität im Laufe der Zeit entwickelt.

(2) Für die in Absatz 1 genannten Zwecke stellt die Kommission sicher, dass ***ihr ab dem 1. Januar 2021 die folgenden Parameter für die tatsächlichen CO₂-Emissionen und den tatsächlichen Kraftstoff- oder Energieverbrauch von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen je nach Sachlage durch Hersteller, nationale Behörden oder Direktübertragung der Daten von den Fahrzeugen in regelmäßigen Abständen zur Verfügung gestellt werden:***

- a) ***Fahrzeug-Identifizierungsnummer;***
- b) ***Kraftstoff- und/oder der Stromverbrauch;***
- c) ***zurückgelegte Gesamtfahrstrecke;***
- d) ***für extern aufladbare Hybrid-Elektrofahrzeuge: Kraftstoff- und Stromverbrauch und die je Fahrbetriebsart zurückgelegte Strecke;***
- e) ***andere Parameter, die benötigt werden, um die Einhaltung der in Absatz 1 genannten Verpflichtungen sicherzustellen.***

Die Kommission verarbeitet die nach Unterabsatz 1 erhaltenen Daten für die Zwecke des Absatzes 1 zu anonymisierten, aggregierten Datensätzen, unter anderem je Hersteller. Fahrzeug-Identifizierungsnummern werden lediglich für die Zwecke dieser Datenverarbeitung verwendet und nicht länger als dafür notwendig gespeichert.

- (3) *Damit die Differenz zwischen Laborwerten und Emissionen im tatsächlichen Fahrbetrieb nicht zunimmt bewertet die Kommission bis spätestens 1. Juni 2023, wie Kraftstoff- und Energieverbrauchsdaten genutzt werden können, um sicherzustellen, dass die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ermittelten CO₂-Emissions- und Kraftstoff- oder Energieverbrauchswerte von Fahrzeugen im Zeitablauf für jeden Hersteller repräsentativ für die tatsächlichen Emissionen bleiben.*

Die Kommission beobachtet die Entwicklung der Differenz gemäß Unterabsatz 1 über den Zeitraum 2021 bis 2026, erstattet jährlich darüber Bericht, beurteilt im Jahr 2027 mit dem Ziel, ein Zunehmen der Differenz zu vermeiden, inwiefern ein Mechanismus zur Anpassung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers ab 2030 machbar ist, und legt gegebenenfalls einen Legislativvorschlag zur Einrichtung eines solchen Mechanismus vor.

- (4) Die Kommission *legt* im Wege von Durchführungsrechtsakten *das detaillierte Verfahren zur Erhebung und Verarbeitung der in Absatz 2 des vorliegenden Artikels genannten Daten fest*. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 13

Überprüfung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen im Betrieb

- (1) *Die Hersteller sorgen dafür, dass die in den Übereinstimmungsbescheinigungen angegebenen CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte den CO₂-Emissionen und dem Kraftstoffverbrauch von Fahrzeugen im Betrieb entsprechen, die im Einklang mit der Verordnung (EU) 2017/1151 bestimmt wurden.*
- (2) *Nach dem Inkrafttreten der in Absatz 4 Unterabsatz 1 genannten Verfahren prüfen die Typgenehmigungsbehörden für die Fahrzeugfamilien, bei denen sie für die Typgenehmigung zuständig sind, auf der Grundlage geeigneter und repräsentativer Stichproben, ob die in den Übereinstimmungsbescheinigungen angegebenen CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte mit den CO₂-Emissionen und dem Kraftstoffverbrauch von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen übereinstimmen, die im Einklang mit der Verordnung (EU) 2017/1151 bestimmt wurden, wobei sie unter anderem die verfügbaren Daten von im Fahrzeug eingebauten Einrichtungen für die Überwachung des Kraftstoff- und/oder Energieverbrauchs berücksichtigen.*

Die Typgenehmigungsbehörden prüfen außerdem, ob es in den oder in Verbindung mit den im Rahmen der Stichprobe geprüften Fahrzeugen Strategien gibt, durch die die Fahrzeugleistung in den zum Zweck der Typgenehmigung durchgeführten Tests künstlich verbessert wird, unter anderem, indem Daten von im Fahrzeug eingebauten Einrichtungen für die Überwachung des Kraftstoff- und/oder Energieverbrauchs herangezogen werden.

- (3) *Wenn infolge der gemäß Absatz 2 durchgeführten Überprüfungen eine mangelnde Übereinstimmung der CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte oder das Vorhandensein von Strategien, mit denen die Leistung eines Fahrzeugs künstlich verbessert wird, festgestellt wird, ergreift die Typgenehmigungsbehörde nicht nur die in Kapitel XI der Verordnung (EU) 2018/858 vorgesehenen Maßnahmen, sondern sorgt auch für die Korrektur der Übereinstimmungsbescheinigung.*
- (4) *Die Kommission legt die Verfahren für die Durchführung der in Absatz 2 dieses Artikels genannten Überprüfungen im Wege von Durchführungsrechtsakten fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.*

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, vor dem Erlass der Durchführungsrechtsakte gemäß Unterabsatz 1 dieses Absatzes einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 17 zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung von Leitprinzipien und Kriterien für die Festlegung der in Unterabsatz 1 dieses Absatzes genannten Verfahren zu ergänzen.

Artikel 14
Anpassung der Werte M_0 und TM_0

- (1) Die Werte M_0 und TM_0 gemäß Anhang I Teile A und B werden wie folgt angepasst:
- a) bis 31. Oktober 2020 wird der Wert M_0 in Anhang I Teil A Nummer 4 an die durchschnittliche Masse in fahrbereitem Zustand aller neuen Personenkraftwagen, die 2017, 2018 und 2019 registriert wurden, angepasst. Dieser neue M_0 -Wert gilt vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2024;
 - b) bis zum 31. Oktober 2022 wird der Wert M_0 in Anhang I Teil B Nummer 4 an die durchschnittliche Masse in fahrbereitem Zustand aller neuen leichten Nutzfahrzeuge, die 2019, 2020 und 2021 registriert wurden, angepasst. Dieser neue M_0 -Wert gilt ab 2024;

- c) bis 31. Oktober 2022 wird der indikative Wert TM_0 für das Jahr 2025 als jeweilige durchschnittliche Prüfmasse aller neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeuge, die im Jahr 2021 registriert wurden, festgelegt;
 - d) bis 31. Oktober 2024 und danach alle zwei Jahre wird der Wert TM_0 in Anhang I Teile A und B an die jeweilige durchschnittliche Prüfmasse aller neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeuge, die in den vorangegangenen zwei Kalenderjahren registriert wurden, beginnend mit den Jahren 2022 und 2023, angepasst. Die neuen TM_0 -Werte gelten ab dem 1. Januar des Kalenderjahres nach dem Zeitpunkt der Anpassung.
- (2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Maßnahmen zu erlassen.

Artikel 15

Überprüfung und Berichterstattung

- (1) Im Jahr 2023 **führt** die Kommission **eine eingehende Überprüfung der Wirksamkeit dieser Verordnung durch und legt** dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht **mit dem Ergebnis der Überprüfung** vor.

- (2) **In dem Bericht nach Absatz 1 berücksichtigt die Kommission unter anderem die tatsächliche Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ermittelten CO₂-Emissions- und Kraftstoff- oder Energieverbrauchswerte; die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, insbesondere, was leichte Nutzfahrzeuge betrifft, auf dem Unionsmarkt; den Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gemäß der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates²⁵, einschließlich deren Finanzierung; den möglichen Beitrag der Nutzung synthetischer und fortschrittlicher alternativer Kraftstoffe aus erneuerbaren Energiequellen zur CO₂-Emissionsminderung; die bei der bestehenden Flotte tatsächlich festgestellte Emissionsminderung; das Funktionieren des Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge; die potenziellen Auswirkungen der Übergangsmaßnahme nach Anhang I Teil A Nummer 6.3; die Auswirkungen der vorliegenden Verordnung auf die Verbraucher, insbesondere Verbraucher mit niedrigen und mittleren Einkommen sowie Aspekte, die der weiteren Erleichterung eines wirtschaftlich tragfähigen und sozial gerechten Übergangs zu sauberer, wettbewerbsfähiger und erschwinglicher Mobilität in der Union dienen.**

²⁵ **Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).**

Außerdem ermittelt die Kommission in dem Bericht eine klare Marschroute für die weitere Senkung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen nach 2030, um einen wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung des langfristigen Ziels des Übereinkommens von Paris zu leisten.

- (3) *Dem Bericht gemäß Absatz 2 wird gegebenenfalls ein Vorschlag zur Änderung der vorliegenden Verordnung beigefügt, und zwar insbesondere durch die mögliche Überprüfung der EU-weiten Flottenziele für 2030 in Anbetracht der in Absatz 2 aufgeführten Elemente und durch die Aufnahme von verbindlichen Zielwerten für die Senkung der Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen für 2035 und ab 2040, um dafür zu sorgen, dass der gesamte Verkehrssektor im Einklang mit den Zielen des Übereinkommens von Paris zügig emissionsfrei gemacht wird.*
- (4) *Als Teil der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Überprüfung bewertet die Kommission, inwiefern die Entwicklung von Prüfverfahren zur Messung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb unter Verwendung von portablen Emissionsmesssystemen (PEMS) machbar ist. Die Kommission trägt dieser Bewertung sowie den gemäß Artikel 12 der vorliegenden Verordnung durchgeführten Bewertungen Rechnung und kann gegebenenfalls die Verfahren zur Messung der CO₂-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 überarbeiten. Die Kommission unterbreitet insbesondere geeignete Vorschläge zur Anpassung der Verfahren, damit sie in angemessener Weise die tatsächlichen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen widerspiegeln.*

- (5) *Als Teil der Überprüfung nach Absatz 1 des vorliegenden Artikels prüft die Kommission die Möglichkeit, die Einnahmen aus der Emissionsüberschreitungsabgabe einem gesonderten Fonds oder einem einschlägigen Programm zuzuweisen, um einen fairen Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft im Sinne des Artikels 4.1 des Übereinkommens von Paris sicherzustellen und insbesondere Umschulung, berufliche Weiterbildung und andere Vermittlung von Kompetenzen sowie den Arbeitsplatzwechsel von Arbeitnehmern in der Automobilbranche in allen betroffenen Mitgliedstaaten, insbesondere in den vom Übergang am stärksten betroffenen Regionen und Kommunen, zu unterstützen. Gegebenenfalls legt die Kommission bis spätestens 2027 einen entsprechenden Legislativvorschlag vor.*
- (6) *Die Kommission überprüft bis zum 31. Dezember 2020 die Richtlinie 1999/94/EG im Hinblick auf die Notwendigkeit, Verbrauchern zutreffende, zuverlässige und vergleichbare Daten zum Kraftstoffverbrauch sowie zu den CO₂- und Luftschadstoffemissionen der in Verkehr gebrachten neuen Personenkraftwagen zu geben, und bewertet die Optionen für die Einführung einer Kennzeichnung für Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge. Der Überprüfung wird gegebenenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag beigelegt.*

- (7) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die Korrelationsparameter fest, die erforderlich sind, um jeder Änderung des vorgeschriebenen Prüfverfahrens zur Messung spezifischer CO₂-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 und gegebenenfalls der Verordnung (EU) 2017/1151 Rechnung zu tragen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 dieser Verordnung genannten Prüfverfahren erlassen.
- (8) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 zur Anpassung der Formeln in Anhang I delegierte Rechtsakte zu erlassen, wobei sie nach der gemäß **Absatz 7 dieses Artikels** festgelegten Methode verfährt und gleichzeitig sicherstellt, dass das alte und das neue Prüfverfahren für Hersteller und Fahrzeuge mit unterschiedlichem Nutzwert vergleichbar strenge Reduktionsauflagen vorsehen.

Artikel 16
Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für **Klimaänderung**, der durch Artikel 44 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁶ eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (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.

²⁶ Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 663/2009 und (EG) Nr. 715/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU und 2013/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 2009/119/EG und (EU) 2015/652 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 1).

Artikel 17

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 7 Absatz 8, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, Artikel 13 Absatz 4, Artikel 14 Absatz 2 sowie Artikel 15 Absatz 8 wird der Kommission **für einen Zeitraum von sechs Jahren** ab dem ... [Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] übertragen. **Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von sechs Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.**
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 7 Absatz 8, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, Artikel 13 Absatz 4, Artikel 14 Absatz 2 sowie Artikel 15 Absatz 8 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) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen, im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.

- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 7 Absatz 8, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, Artikel 13 Absatz 4, Artikel 14 Absatz 2 sowie Artikel 15 Absatz 8 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten ab Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.



Artikel 18
Aufhebung

Die Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 werden mit Wirkung vom 1. Januar 2020 aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobenen Verordnungen gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind gemäß der Entsprechungstabelle in Anhang V zu lesen.

Artikel 19
Inkrafttreten

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

Sie gilt ab dem 1. Januar 2020.

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

Geschehen zu ...

Im Namen des Europäischen Parlaments

Im Namen des Rates

Der Präsident

Der Präsident

ANHANG I

TEIL A. ZIELVORGABEN FÜR SPEZIFISCHE EMISSIONEN FÜR PERSONENKRAFTWAGEN

1. Für das Kalenderjahr 2020 werden die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen für jeden neuen Personenkraftwagen für die Zwecke der Berechnungen in der vorliegenden Nummer und in Nummer 2 nach folgender Formel festgelegt:

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

dabei ist:

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

2. Die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für einen Hersteller im Jahr 2020 wird berechnet als Durchschnitt der gemäß Nummer 1 bestimmten spezifischen CO₂-Emissionen jedes neuen in jenem Kalenderjahr zugelassenen Personenkraftwagens, dessen Hersteller er ist.

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

WLTP-basierte Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen = $WLTP_{CO_2} \cdot$

$$\left(\frac{NEFZ_{2020Ziel}}{NEFZ_{CO_2}} \right)$$

dabei ist:

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

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

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

dabei ist:

$\text{WLTP}_{\text{Referenzziel}}$	die gemäß Nummer 3 für das Jahr 2021 berechnete WLTP-Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen;
a	0,0333;
M_{\emptyset}	der Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand (M) der im jeweiligen Zieljahr zugelassenen neuen Personenkraftwagen des Herstellers in Kilogramm (kg);
M_0	1 379,88 im Jahr 2021, und wie in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe a festgelegt für die Jahre 2022, 2023 und 2024;
$M_{\emptyset 2020}$	der Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand (M) der neuen im Jahr 2020 zugelassenen Personenkraftwagen des Herstellers in Kilogramm (kg);
$M_{0,2020}$	1 379,88.

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

$$\text{Abweichungsziel}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot$$

$$\left(\frac{\text{NEFZ}_{2020\text{Ziel}}}{\text{NEFZ}_{\text{CO}_2}} \right)$$

dabei ist:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ siehe Definition von $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ gemäß Nummer 3;

$\text{NEFZ}_{\text{CO}_2}$ siehe Definition von $\text{NEFZ}_{\text{CO}_2}$ gemäß Nummer 3;

$\text{NEFZ}_{2021\text{Ziel}}$ das von der Kommission gemäß Artikel 10 gewährte Abweichungsziel für das Jahr 2021.

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

6.0. EU-weites Flottenziel₂₀₂₁

Das EU-weite Flottenziel₂₀₂₁ ist der nach der Anzahl der neuen Personenkraftwagen, die 2021 zugelassen wurden, gewichtete Durchschnitt der Referenzwerte₂₀₂₁, die für jeden einzelnen Hersteller ermittelt werden, für den gemäß Nummer 4 eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gilt.

Der Referenzwert₂₀₂₁ wird für die einzelnen Hersteller wie folgt berechnet:

Referenzwert₂₀₂₁

$$= WLTP_{CO_2, gemessen} \cdot \left(\frac{NEFZ_{2020, Flottenziel}}{NEFZ_{CO_2}} \right) + a(M_{\emptyset 2021} - M_{0,2021})$$

dabei ist:

WLTP_{CO₂, gemessen}

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

NEFZ_{2020, Flottenziel}

95 g/km;

NEFZ_{CO₂}

siehe Definition gemäß Nummer 3;

M_{∅2021}

der Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand in Kilogramm (kg) der im Jahr 2021 zugelassenen neuen Personenkraftwagen des Herstellers;

M_{0,2021}

der Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand in Kilogramm (kg) aller im Jahr 2021 von diesen Herstellern, für die gemäß Nummer 4 ein spezifisches Emissionsziel gilt, neu zugelassenen Personenkraftwagen;

a

siehe Definition gemäß Nummer 4.

6.1. EU-weite Flottenziele für 2025 und für 2030

6.1.1. EU-weites Flottenziel für 2025 bis 2029

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

dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₂₁ *siehe Definition gemäß Nummer 6.0;*

Reduktionsfaktor₂₀₂₅ die Verringerung gemäß Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a.

6.1.2. EU-weites Flottenziel ab 2030

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

dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₂₁ *siehe Definition gemäß Nummer 6.0;*

Reduktionsfaktor₂₀₃₀ die Verringerung gemäß Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe a.

6.2. Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen ab 2025

6.2.1. EU-weites Flottenziel für 2025 bis 2029

Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen = $\text{EU-weites Flottenziel}_{2025} + a_{2025} \cdot (\text{TM} - \text{TM}_0)$

dabei ist:

$\text{EU-weites Flottenziel}_{2025}$ im Einklang mit Nummer 6.1.1 bestimmt;

a_{2025}

Dabei ist:

a_{2021}

die Neigung der am besten passenden Geraden, die durch Anwendung der linearen Methode der kleinsten

Quadrate auf die Prüfmasse (unabhängige Variable) und die spezifischen CO₂-Emissionen (abhängige Variable) jedes im Jahr 2021 zugelassenen neuen Personenkraftwagens festgelegt wird;

$a_{2021} \cdot \text{EU-weites Flottenziel}_{2025}$

durchschnittliche Emissionen₂₀₂₁

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

TM

die durchschnittliche Prüfmasse (in kg) aller neuen Personenkraftwagen des Herstellers, die in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassen werden;

TM₀

der gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d im Kilogramm (kg) bestimmte Wert.

6.2.2. EU-weites Flottenziel ab 2030

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

dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₃₀ im Einklang mit Nummer 6.1.2 bestimmt;

a₂₀₃₀

Dabei ist:

a₂₀₂₁ · EU-weites
Flottenziel₂₀₃₀

a₂₀₂₁

wie in Nummer 6.2.1
festgelegt;

durchschnittliche
Emissionen₂₀₂₁

durchschnittliche Emissionen₂₀₂₁ wie in Nummer 6.2.1 festgelegt;

TM wie in Nummer 6.2.1 festgelegt;

TM₀ wie in Nummer 6.2.1 festgelegt.

6.3. Spezifische Emissionsziele ab 2025

Spezifisches Emissionsziel = Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen ·
ZLEV-Faktor (Faktor für emissionsfreie/emissionsarme Fahrzeuge)

dabei ist:

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

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

dabei ist:

y der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in
der Flotte neuer Personenkraftwagen des Herstellers, der
berechnet wird als die Gesamtzahl der neuen emissionsfreien
und emissionsarmen Fahrzeuge, bei der jedes gemäß der
folgenden Formel als $ZLEV_{spezifisch}$ gezählt wird, geteilt durch
die Gesamtzahl der in dem betreffenden Kalenderjahr
zugelassenen neuen Personenkraftwagen:

$$ZLEV_{spezifisch} = 1 - \left(\frac{\text{spezifische CO}_2\text{-Emissionen} \cdot 0,7}{50} \right)$$

Für zugelassene neue Personenkraftwagen in Mitgliedstaaten, in denen der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an ihrer Flotte weniger als 60 % des Unionsdurchschnitts im Jahr 2017²⁷ beträgt und in denen 2017 weniger als 1 000 neue emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge neu zugelassen werden, wird $ZLEV_{spezifisch}$ bis einschließlich 2030 nach der folgenden Formel berechnet:

$$ZLEV_{spezifisch} = \left(1 - \left(\frac{\text{Spezifische CO}_2\text{-Emissionen } 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Beträgt der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an der Flotte zugelassener neuer Personenkraftwagen eines Mitgliedstaats in einem Jahr zwischen 2025 und 2030 mehr als 5 %, so ist dieser Mitgliedstaat nicht berechtigt, in den Folgejahren den Multiplikator von 1,85 anzuwenden;

x

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

²⁷ Der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer neuer Personenkraftwagen an der Flotte eines Mitgliedstaats, *im Jahr 2017* wird *berechnet als die Gesamtzahl der neuen emissionsfreien und emissionsarmen Personenkraftwagen geteilt durch die Gesamtzahl der im selben Jahr neu zugelassenen Personenkraftwagen.*

TEIL B. ZIELVORGABEN FÜR DIE SPEZIFISCHEN EMISSIONEN FÜR LEICHTE
NUTZFAHRZEUGE

1. Für das Kalenderjahr 2020 werden die spezifischen CO₂-Emissionen für jedes neue leichte Nutzfahrzeug für die Zwecke der Berechnungen in der vorliegenden Nummer und in Nummer 2 nach folgender Formel bestimmt:

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

Dabei ist

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

2. Die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für einen Hersteller im Jahr 2020 wird berechnet als Durchschnitt der nach Nummer 1 ermittelten spezifischen CO₂-Emissionen jedes neuen in jenem Kalenderjahr zugelassenen leichten Nutzfahrzeugs, dessen Hersteller er ist.

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

WLTP-basierte Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen =

$$\text{WLTP}_{\text{CO}_2} \left(\frac{\text{NEFZ}_{2020\text{Ziel}}}{\text{NEFZ}_{\text{CO}_2}} \right)$$

dabei ist

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

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

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

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

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

dabei ist:

$\text{WLTP}_{\text{Referenzziel}}$	die gemäß Nummer 3 für das Jahr 2021 berechnete WLTP-Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen;
a	0,096;
M_{θ}	der Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand (M) der neuen im jeweiligen Zieljahr zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge des Herstellers in Kilogramm (kg);
M_0	1 766,4 im Jahr 2020 und in den Jahren 2021, 2022 und 2023 der gemäß Artikel 13 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 angenommene Wert sowie im Jahr 2024 der gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b der vorliegenden Verordnung angenommene Wert;
$M_{\theta 2020}$	der Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand (M) der neuen im Jahr 2020 zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge des Herstellers in Kilogramm (kg);
$M_{0,2020}$	1 766,4.

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

$$\text{Abweichungsziel}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \frac{\text{NEFZ}_{2021\text{Ziel}}}{\text{NEFZ}_{\text{CO}_2}}$$

dabei ist:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ siehe Definition gemäß Nummer 3;

$\text{NEFZ}_{\text{CO}_2}$ siehe Definition gemäß Nummer 3;

$\text{NEFZ}_{2021\text{Ziel}}$ das von der Kommission gemäß Artikel 10 gewährte Abweichungsziel für die spezifischen Emissionen für das Jahr 2021.

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

6.0. EU-weites Flottenziel₂₀₂₁

Das EU-weite Flottenziel₂₀₂₁ ist der nach der Anzahl der im Jahr 2021 zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge gewichtete Durchschnitt der Referenzwerte₂₀₂₁, die für jeden einzelnen Hersteller ermittelt werden, für den gemäß Nummer 4 eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gilt.

Der Referenzwert₂₀₂₁ wird für die einzelnen Hersteller wie folgt berechnet:

$$\text{Referenzwert}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{gemessen}} \cdot \left(\frac{\text{NEFZ}_{2020, \text{Flottenziel}}}{\text{NEFZ}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\emptyset 2021} - M_{0,2021})$$

dabei ist:

<i>WLTP_{CO₂,gemessen}</i>	<i>der für jeden Hersteller ermittelte Durchschnitt der gemessenen CO₂-Emissionen (kombiniert) jedes 2020 zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeugs, die gemäß Artikel 7a der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1152 ermittelt und gemeldet werden;</i>
<i>NEFZ_{2020,Flottenziel}</i>	<i>147 g/km;</i>
<i>NEFZ_{CO₂}</i>	<i>siehe Definition gemäß Nummer 3;</i>
<i>M_{∅2021}</i>	<i>der Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand der im Jahr 2021 zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge des Herstellers in Kilogramm (kg);</i>
<i>M_{0,2021}</i>	<i>der Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand in Kilogramm (kg) aller im Jahr 2021 von Herstellern, für die ein spezifisches Emissionsziel gemäß Nummer 4 gilt, zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge;</i>
<i>a</i>	<i>siehe Definition gemäß Nummer 4;</i>

6.1. EU-weite Flottenziele für 2025 und für 2030

6.1.1. EU-weites Flottenziel für 2025 bis 2029

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

dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₂₁ *siehe Definition gemäß Nummer 6.0;*

Reduktionsfaktor₂₀₂₅ die Verringerung gemäß Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe b.

6.1.2. EU-weites Flottenziel ab 2030

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

dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₂₁ *siehe Definition gemäß Nummer 6.0;*

Reduktionsfaktor₂₀₃₀ die Verringerung gemäß Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe b.

6.2. Referenzielvorgaben für die spezifischen Emissionen ab 2025

6.2.1. Referenzielvorgabe für die spezifischen Emissionen von 2025 bis 2029

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

dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₂₅ wie in Nummer 6.1.1 bestimmt;

α a_{2025} , wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neuen leichten Nutzfahrzeuge eines Herstellers höchstens dem gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d ermittelten Wert TM_0 entspricht, und a_{2021} , wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neuen leichten Nutzfahrzeuge eines Herstellers über dem gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d ermittelten Wert TM_0 liegt.

Dabei ist:

a_{2025}

$a_{2021} \cdot$ EU-weites
Flottenziel₂₀₂₅

durchschnittliche
Emissionen₂₀₂₁

a_{2021}	die Neigung der am besten passenden Geraden, die durch Anwendung der linearen Methode der kleinsten Quadrate auf die Prüfmasse (unabhängige Variable) und die spezifischen CO ₂ -Emissionen (abhängige Variable) jedes im Jahr 2021 zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeugs festgelegt wird;
durchschnittliche Emissionen ₂₀₂₁	die durchschnittlichen spezifischen CO ₂ -Emissionen aller im Jahr 2021 zugelassenen neuen Nutzfahrzeuge jener Hersteller, für die eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gemäß Nummer 4 berechnet wird;
TM	die durchschnittliche Prüfmasse in Kilogramm (kg) aller in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen neuen Nutzfahrzeuge des Herstellers;
TM ₀	der gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d bestimmte Wert im Kilogramm (kg).

6.2.2. Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen ab 2030

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

dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₃₀ wie in Nummer 6.1.2 bestimmt;

α a_{2030} , wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neuen leichten Nutzfahrzeuge eines Herstellers höchstens dem gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d ermittelten Wert TM_0 entspricht, und a_{2021} , wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neuen leichten Nutzfahrzeuge eines Herstellers über dem gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d ermittelten Wert TM_0 liegt.

Dabei ist:

a_{2030}

a_{2025} a_{2021} wie in Nummer 6.2.1 bestimmt; $a_{2021} \cdot \text{EU-weites Flottenziel}_{2030}$

durchschnittliche Emissionen₂₀₂₁ wie in Nummer 6.2.1 bestimmt; $\frac{\text{durchschnittliche Emissionen}_{2021}}$

TM wie in Nummer 6.2.1 bestimmt;

TM_0 wie in Nummer 6.2.1 bestimmt.

6.3. Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen ab 2025

6.3.1. Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen von 2025 bis 2029

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

dabei ist:

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

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

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

dabei ist:

y der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge des Herstellers, der berechnet wird als die Gesamtzahl der neuen emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge, bei der jedes gemäß der folgenden Formel als $ZLEV_{spezifisch}$ gezählt wird, geteilt durch die Gesamtzahl der in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge:

$$ZLEV_{spezifisch} = 1 - \left(\frac{\text{spezifische CO}_2\text{-Emissionen}}{50} \right)$$

x 15 %.

6.3.2. Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen ab 2030

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

dabei ist:

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

$\bar{\theta}_{\text{Ziele}}$ der (nach der Anzahl der neuen leichten Nutzfahrzeuge jedes Herstellers gewichtete) Durchschnitt aller Referenzzielvorgaben für die spezifischen Emissionen, die gemäß Nummer 6.2.2 bestimmt wurden;

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

dabei ist:

y der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge des Herstellers, der berechnet wird als die Gesamtzahl der neuen emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge, bei der jedes im Einklang mit der folgenden Formel als $ZLEV_{\text{spezifisch}}$ gezählt wird, geteilt durch die Gesamtzahl der in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge:

$$ZLEV_{\text{spezifisch}} = 1 - \left(\frac{\text{spezifische CO}_2\text{-Emissionen}}{50} \right)$$

x 30 %.

ANHANG II

ÜBERWACHUNG UND MELDUNG DER EMISSIONEN NEUER PERSONENKRAFTWAGEN

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

1. Die Mitgliedstaaten erfassen für jedes Kalenderjahr die folgenden ausführlichen Daten zu jedem in ihrem Hoheitsgebiet neu in der Klasse M₁ zugelassenen Personenkraftwagen:
 - a) Hersteller;
 - b) Typgenehmigungsnummer mit Erweiterung;
 - c) Typ, Variante und Version (soweit zutreffend);
 - d) Fabrikmarke und Handelsname;
 - e) Klasse des typgenehmigten Fahrzeugs;
 - f) Gesamtzahl der Neuzulassungen;
 - g) Masse in fahrbereitem Zustand;

- h) spezifische CO₂-Emissionen (NEFZ und WLTP);
- i) Fahrzeugstandfläche: Radstand, Spurweite der Lenkachse und Spurweite der anderen Achse;
- j) Kraftstofftyp und Kraftstoffmodus;
- k) Hubraum;
- l) Stromverbrauch;
- m) Code für die innovative Technologie oder die Gruppe innovativer Technologien und die CO₂-Emissionsminderung aufgrund dieser Technologie (NEFZ und WLTP);
- n) Nennleistung;
- o) Fahrzeug-Identifizierungsnummer;
- p) WLTP-Prüfmasse;
- q) Abweichungs- und Prüffaktoren gemäß Anhang I Nummer 3.2.8 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153;
- r) Klasse des zugelassenen Fahrzeugs;

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

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

2. Die ausführlichen Daten gemäß Nummer 1 werden aus der Übereinstimmungsbescheinigung des betreffenden Personenkraftwagens entnommen. Bei Fahrzeugen mit Zweistoffbetrieb (Benzin/Gas), in deren Übereinstimmungsbescheinigungen spezifische CO₂-Werte für beide Kraftstofftypen angegeben sind, verwenden die Mitgliedstaaten nur den für Gas gemessenen Wert.
3. Die Mitgliedstaaten stellen für jedes Kalenderjahr Folgendes fest:
 - a) die Gesamtzahl der zugelassenen neuen Personenkraftwagen mit EG-Typgenehmigung;
 - b) die Gesamtzahl der zugelassenen neuen Personenkraftwagen mit Einzelgenehmigung;
 - c) die Gesamtzahl der zugelassenen neuen Personenkraftwagen mit EG-Typgenehmigung;

TEIL B — Format für die Datenübermittlung

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

Abschnitt 1 – Aggregierte Überwachungsdaten

Mitgliedstaat ²⁸	
Jahr	
Gesamtzahl neu zugelassener Personenkraftwagen mit EG-Typgenehmigung	
Gesamtzahl neu zugelassener Personenkraftwagen mit Einzelgenehmigung	
Gesamtzahl neu zugelassener Personenkraftwagen mit nationaler Kleinserien-Typgenehmigung	

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

Abschnitt 2 – Ausführliche Überwachungsdaten – für jeweils ein Fahrzeug

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

	WLTP-Wert
i)	Radstand
	Spurweite – Lenkachse (Achse 1)
	Spurweite – andere Achse (Achse 2)

j)	Kraftstofftyp
	Kraftstoffmodus
k)	Hubraum (cm ³)
l)	Stromverbrauch (Wh/km)
m)	Code für die ökoinnovative(n) Technologie(n)
	NEFZ-basierte ökoinnovationsbedingte Einsparungen von CO ₂ -Emissionen insgesamt bis 31. Dezember 2020
	WLTP-basierte ökoinnovationsbedingte Einsparungen von CO ₂ -Emissionen insgesamt
n)	Nennleistung
o)	Fahrzeug-Identifizierungsnummer
p)	WLTP-Prüfmasse
q)	Abweichungsfaktor De (soweit vorhanden)
	Prüffaktor (soweit vorhanden)
r)	Klasse des zugelassenen Fahrzeugs
s)	Identifizierungsnummer der Fahrzeugfamilie
t)	elektrische Reichweite, soweit vorhanden

Anmerkungen:

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

ANHANG III

ÜBERWACHUNG UND MELDUNG DER EMISSIONEN NEUER LEICHTER NUTZFAHRZEUGE

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

1. Detaillierte Angaben

1.1. Als N₁ zugelassene vollständige Fahrzeuge

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

- a) Hersteller;
- b) Typgenehmigungsnummer mit Erweiterung;
- c) Typ, Variante und Version;
- d) Fabrikmarke;
- e) Klasse des typgenehmigten Fahrzeugs;

- f) Klasse des zugelassenen Fahrzeugs;
- g) spezifische CO₂-Emissionen (NEFZ und WLTP);
- h) Masse in fahrbereitem Zustand;
- i) technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand;
- j) Fahrzeugstandfläche: Radstand, Spurweite der Lenkachse und Spurweite der anderen Achse;
- k) Kraftstofftyp und Kraftstoffmodus;
- l) Hubraum;
- m) Stromverbrauch;
- n) Code für die innovative Technologie oder die Gruppe innovativer Technologien und CO₂-Emissionsreduktion infolge dieser Technologie (NEFZ und WLTP);

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

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

1.2. Als N₁ zugelassene und in einem Mehrstufenverfahren typgenehmigte Fahrzeuge

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

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

Können die unter Unterabsatz 1 Buchstaben a und b vorgesehenen Daten für das Basisfahrzeug nicht mitgeteilt werden, so übermittelt der Mitgliedstaat stattdessen Daten für das vervollständigte Fahrzeug.

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

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

2. Die Angaben gemäß Nummer 1 sind der Übereinstimmungsbescheinigung zu entnehmen. Bei Fahrzeugen mit zwei Kraftstoffmöglichkeiten (Ottokraftstoff/Gas), deren Übereinstimmungsbescheinigungen die spezifischen CO₂-Werte sowohl für den Ottokraftstoffbetrieb als auch für den Gasbetrieb ausweisen, verwenden die Mitgliedstaaten nur den für Gas gemessenen Wert.

3. Die Mitgliedstaaten stellen für jedes Kalenderjahr Folgendes fest:
- a) die Gesamtzahl der neu zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge mit EG-Typgenehmigung;
 - b) die Gesamtzahl der neu zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge mit Typgenehmigung im Mehrstufenverfahren, soweit bekannt;
 - c) die Gesamtzahl der neu zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge mit Einzelgenehmigung;
 - d) die Gesamtzahl der neu zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge mit nationaler Kleinserien-Typgenehmigung.
- B. Verfahren zur Bestimmung der Daten für die CO₂-Überwachung neuer leichter Nutzfahrzeuge

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

1. Anzahl zugelassener neuer leichter Nutzfahrzeuge

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

2. Vervollständigte Fahrzeuge

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

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

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

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

C. Formate für die Datenübermittlung

Die Mitgliedstaaten übermitteln für jedes Jahr die Daten gemäß Teil A Nummern 1 und 3 unter Verwendung der folgenden Formate:

Abschnitt 1 — Aggregierte Überwachungsdaten	
Mitgliedstaat ²⁹	
Jahr	
Gesamtzahl der Neuzulassungen neuer leichter Nutzfahrzeuge mit EG-Typgenehmigung	
Gesamtzahl der Neuzulassungen neuer leichter Nutzfahrzeuge mit Einzelgenehmigung	
Gesamtzahl der Neuzulassungen neuer leichter Nutzfahrzeuge mit nationaler Kleinserien-Typgenehmigung	
Gesamtzahl der Neuzulassungen neuer leichter Nutzfahrzeuge mit Typgenehmigung im Mehrstufenverfahren (soweit bekannt)	

²⁹ ISO 3166 alpha-2-Codes mit Ausnahme Griechenlands (Code „EL“) und des Vereinigten Königreichs (Code „UK“).

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

	BASISFAHRZEUG
	Masse in fahrbereitem Zustand
	VERVOLLSTÄNDIGTES FAHRZEUG/VOLLSTÄNDIGES FAHRZEUG
i) ⁽⁴⁾	technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand

j)	Radstand
	Spurweite – Lenkachse (Achse 1)
	Spurweite – andere Achse (Achse 2)
k)	Kraftstofftyp
	Kraftstoffmodus
l)	Hubraum (cm ³)
m)	Stromverbrauch (Wh/km)
n)	Code für die ökoinnovative(n) Technologie(n)
	NEFZ-basierte ökoinnovationsbedingte Einsparungen von CO ₂ -Emissionen insgesamt bis zum 31. Dezember 2020
	WLTP-basierte ökoinnovationsbedingte Einsparungen von CO ₂ -Emissionen insgesamt
o)	Fahrzeug-Identifizierungsnummer
p)	WLTP-Prüfmasse
q)	Abweichungsfaktor De (soweit vorhanden)
	Prüffaktor (soweit vorhanden)
r)	Identifizierungsnummer der Fahrzeugfamilie
s)	gegebenenfalls elektrische Reichweite
Anhang I Nummer 2.17.2 der Richtlinie 2007/46/EG ⁽⁵⁾	Standardmasse (soweit zutreffend im Fall von Mehrstufenfahrzeugen)

Anmerkungen:

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

ANHANG IV

Aufgehobene Verordnungen mit Verzeichnis ihrer späteren Änderungen

Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates	(ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1)
Verordnung (EU) Nr. 397/2013 der Kommission	(ABl. L 120 vom 1.5.2013, S. 4)
Verordnung (EU) Nr. 333/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates	(ABl. L 103 vom 5.4.2014, S. 15)
Delegierte Verordnung (EU) 2015/6 der Kommission	(ABl. L 3 vom 7.1.2015, S. 1) (ABl. L 221 vom 26.8.2017, S. 4)
Delegierte Verordnung (EU) 2017/1502 der Kommission	(ABl. L 108 vom 27.4.2018, S. 14)
Delegierte Verordnung (EU) 2018/649 der Kommission	
Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates	(ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1)
Delegierte Verordnung (EU) Nr. 205/2012 der Kommission	(ABl. L 72 vom 10.3.2012, S. 2)
Verordnung (EU) Nr. 253/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates	(ABl. L 84 vom 20.3.2014, S. 38)
Delegierte Verordnung (EU) Nr. 404/2014 der Kommission	(ABl. L 121 vom 24.4.2014, S. 1)

Delegierte Verordnung (EU) 2017/748 der
Kommission

(ABl. L 113 vom 29.4.2017,
S. 9)

Delegierte Verordnung (EU) 2017/1499 der
Kommission

(ABl. L 219 vom 25.8.2017,
S. 1)

ANHANG V

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Verordnung (EG) Nr. 443/2009	Verordnung (EU) Nr. 510/2011	Vorliegende Verordnung
Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1
Artikel 1 Absatz 2	Artikel 1 Absatz 2	Artikel 1 Absatz 2
Artikel 1 Absatz 3	–	Artikel 1 Absatz 3
–	–	Artikel 1 Absatz 4
–	–	Artikel 1 Absatz 5
–	–	Artikel 1 Absatz 6
–	–	Artikel 1 Absatz 7
Artikel 2 Absatz 1	Artikel 2 Absatz 1	Artikel 2 Absatz 1
Artikel 2 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 2
Artikel 2 Absatz 3	Artikel 2 Absatz 3	Artikel 2 Absatz 3
Artikel 2 Absatz 4	Artikel 2 Absatz 4	Artikel 2 Absatz 4
Artikel 3 Absatz 1 einleitender Satz	Artikel 3 Absatz 1 einleitender Satz	Artikel 3 Absatz 1 einleitender Satz
Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben a und b	Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben a und b	Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben a und b
–	Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben c, d und e	Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben c, d und e

Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben c und d	Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben f und g	Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben f und g
Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben f	Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben h	Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben h
Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe e	Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe j	Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe i
Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe g	Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe i	Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe j
–	–	Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben k, l und m
–	Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe k	Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe n
Artikel 3 Absatz 2	Artikel 3 Absatz 2	Artikel 3 Absatz 2
Artikel 4 Absatz 1	Artikel 2 Absatz 1	Artikel 4 Absatz 1 einleitender Satz und Buchstaben a und b

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

Artikel 8 Absatz 4 Unterabsatz 3	Artikel 8 Absatz 4 Unterabsatz 1	Artikel 7 Absatz 4 Unterabsatz 3
Artikel 8 Absatz 5 Unterabsatz 1	Artikel 8 Absatz 5	Artikel 7 Absatz 5 Unterabsatz 1
Artikel 8 Absatz 5 Unterabsatz 2	Artikel 8 Absatz 6	Artikel 7 Absatz 5 Unterabsatz 2
Artikel 8 Absatz 6	Artikel 8 Absatz 7	–
Artikel 8 Absatz 7	Artikel 8 Absatz 8	Artikel 7 Absatz 6 Unterabsatz 1
–	–	Artikel 7 Absatz 6 Unterabsatz 2
Artikel 8 Absatz 8	–	–
Artikel 8 Absatz 9 Unterabsatz 1	Artikel 8 Absatz 9 Unterabsatz 1	Artikel 7 Absatz 7
–	–	Artikel 7 Absatz 9
–	–	Artikel 7 Absatz 10
–	Artikel 8 Absatz 10	Artikel 7 Absatz 11
Artikel 9 Absatz 1	Artikel 9 Absatz 1	Artikel 8 Absatz 1
Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 einleitender Satz	Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 einleitender Satz	Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 1, erster Teil
Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buc hstabe a	Artikel 9 Absatz 2 Unterab satz 1 Buchstabe a	–
Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buc hstabe b	Artikel 9 Absatz 2 Unterab satz 1 Buchstabe b	Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 1, zweiter Teil

Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 2

Artikel 9 Absatz 2
Unterabsatz 2

Artikel 8 Absatz 2
Unterabsatz 2

Artikel 9 Absatz 3

Artikel 9 Absatz 3

Artikel 8 Absatz 3

Artikel 9 Absatz 4

Artikel 9 Absatz 4

Artikel 8 Absatz 4

Artikel 10 Absatz 1 einleitender Satz

Artikel 10 Absatz 1
einleitender Satz

Artikel 9 Absatz 1
einleitender Satz

Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a bis e	Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a bis e	Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben a bis e
–	–	Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe f
Artikel 10 Absatz 2	Artikel 10 Absatz 2	Artikel 9 Absatz 2
–	–	Artikel 9 Absatz 3
Artikel 11 Absatz 1	Artikel 11 Absatz 1	Artikel 10 Absatz 1
Artikel 11 Absatz 2	Artikel 11 Absatz 2	Artikel 10 Absatz 2
Artikel 11 Absatz 3	Artikel 11 Absatz 3	Artikel 10 Absatz 3 Unterabsatz 1
–	–	Artikel 10 Absatz 3 Unterabsatz 2
Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 1	–	Artikel 10 Absatz 4 Unterabsatz 1
Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 2 einleitender Satz	–	Artikel 10 Absatz 4 Unterabsatz 2 einleitender Satz
Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe a	–	Artikel 10 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe a
Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe b	–	–
Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe c	–	Artikel 10 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe b
–	–	Artikel 10 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe c

Artikel 11 Absatz 4 Unterabsätze 3 und 4	–	Artikel 10 Absatz 4 Unterabsätze 3 und 4
Artikel 11 Absatz 5	Artikel 11 Absatz 4	Artikel 10 Absatz 5
Artikel 11 Absatz 6	Artikel 11 Absatz 5	Artikel 10 Absatz 6
Artikel 11 Absatz 7	Artikel 11 Absatz 6	Artikel 10 Absatz 7
Artikel 11 Absatz 8	Artikel 11 Absatz 7	Artikel 10 Absatz 8
Artikel 11 Absatz 9	Artikel 11 Absatz 8	Artikel 10 Absatz 9
Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 1	Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 1	Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 1
Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 2	–	Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 2

Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 3

Artikel 12 Absatz 1
Unterabsatz 2

Artikel 11 Absatz 1
Unterabsatz 3

–

–

Artikel 11 Absatz 1
Unterabsatz 4

Artikel 12 Absatz 2

Artikel 12 Absatz 2

Artikel 11 Absatz 2
einleitender Satz,
Buchstaben a, b, c und d,
erster Satzteil

–

–

Artikel 11 Absatz 2
Buchstabe d, letzter
Satzteil

Artikel 12 Absatz 3

Artikel 12 Absatz 3

Artikel 11 Absatz 3

Artikel 12 Absatz 4

Artikel 12 Absatz 4

Artikel 11 Absatz 4

–

–

Artikel 12

–

–

Artikel 13

Artikel 13 Absatz 1

–

–

–

Artikel 13 Absatz 1

–

–

–

Artikel 14 Überschrift

–

–

Artikel 14 Absatz 1
Unterabsatz 1 einleitender
Satz

Artikel 13 Absatz 2 Unterabsätze 1
und 2

–

Artikel 14 Absatz 1
Buchstabe a

–	Artikel 13 Absatz 5	Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b
–	–	Artikel 14 Absatz 1 Buchstaben c und d
Artikel 13 Absatz 2 Unterabsatz 3	Artikel 13 Absatz 5	Artikel 14 Absatz 2
–	–	Artikel 15 Absatz 1
–	–	Artikel 15 Absatz 2
–	–	Artikel 15 Absatz 3
–	Artikel 13 Absatz 2	–
–	–	Artikel 15 Absatz 4 erster Teil
Artikel 13 Absatz 3	Artikel 13 Absatz 6 Unterabsatz 1	Artikel 15 Absatz 4 zweiter Teil
–	Artikel 13 Absatz 4	–
Artikel 13 Absatz 4	Artikel 13 Absatz 6 Unterabsatz 2	–
Artikel 13 Absatz 5	–	–
Artikel 13 Absatz 6	Artikel 13 Absatz 3	–
–	–	Artikel 15 Absatz 5
–	–	Artikel 15 Absatz 6
Artikel 13 Absatz 7 Unterabsatz 1	Artikel 13 Absatz 6 Unterabsatz 3	Artikel 15 Absatz 7

Artikel 13 Absatz 7 Unterabsatz 2	Artikel 13 Absatz 6 Unterabsatz 4	Artikel 15 Absatz 8
Artikel 14 Absatz 1	Artikel 14 Absatz 1	Artikel 16 Absatz 1
Artikel 14 Absatz 2	Artikel 14 Absatz 2	Artikel 16 Absatz 2
Artikel 14 Absatz 3	Artikel 14 Absatz 2a	Artikel 16 Absatz 3
Artikel 14a Absatz 1	Artikel 15 Absatz 3	Artikel 17 Absatz 1
Artikel 14a Absatz 2	Artikel 15 Absatz 1	Artikel 17 Absatz 2
Artikel 14a Absatz 3	Artikel 16	Artikel 17 Absatz 3
Artikel 14a Absatz 4	Artikel 15 Absatz 2	Artikel 17 Absatz 4
Artikel 14a Absatz 5	Artikel 17	Artikel 17 Absatz 5
Artikel 15	–	–
–	–	Artikel 18
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 19
Anhang I	–	Anhang I Teil A Nummern 1 bis 5
–	–	Anhang I Teil A Nummer 6
–	Anhang I	Anhang I Teil B Nummern 1 bis 5
–	–	Anhang I Teil B Nummer 6
Anhang II Teil A	–	Anhang II Teil A
Anhang II Teil B	–	–
Anhang II Teil C	–	Anhang II Teil B

–	Anhang II	Anhang III
–	–	Anhang IV
–	–	Anhang V

ANHANG ZUR LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG

Erklärung der Kommission zu Artikel 15

Während der in Artikel 15 vorgesehenen Überprüfung sowie im Falle eines Vorschlags für eine Änderung dieser Verordnung wird die Kommission die einschlägigen Konsultationen im Einklang mit den Verträgen durchführen. Insbesondere wird sie in diesem Zusammenhang das Europäische Parlament und die Mitgliedstaaten hören.

Im Rahmen dieser Überprüfung wird die Kommission auch prüfen, ob die in Anhang I Teil A Nummer 6.3 genannte Obergrenze von 5 % angemessen ist, um die Förderung von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen in den betroffenen Mitgliedstaaten wie erforderlich zu beschleunigen.