

## I

(Gesetzgebungsakte)

## VERORDNUNGEN

## VERORDNUNG (EU) Nr. 510/2011 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 11. Mai 2011

zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen

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

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Ziel des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen, das mit dem Beschluss 94/69/EG des Rates<sup>(3)</sup> im Namen der Europäischen Gemeinschaft genehmigt wurde, ist es, die Treibhausgaskonzentrationen in der Atmosphäre auf einem Niveau zu stabilisieren, auf dem eine gefährliche anthropogene Störung des Klimasystems verhindert wird. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, sollte die globale jährliche Oberflächenmitteltemperatur gegenüber den vorindustriellen Werten um nicht mehr als 2 Celsius zunehmen. Der vierte Sachstandsbericht der Zwischenstaatlichen Sachverständigengruppe für Klimaänderungen (IPCC) zeigt, dass die globalen Treibhausgasemissionen ihren Höchststand 2020 erreicht haben müssen, wenn dieses Ziel erreicht werden soll. Der Europäische Rat ist auf seiner Tagung vom 8. und 9. März 2007 die feste Verpflichtung eingegangen, die Treibhausgasemissionen der Gemeinschaft bis 2020 gegenüber 1990 insgesamt um mindestens 20 % zu reduzieren, bzw. um 30 %, sofern sich andere Industrieländer zu vergleichbaren Emissionsminderungen und

wirtschaftlich weiter fortgeschrittene Entwicklungsländer zu einem ihren jeweiligen Fähigkeiten angemessenen Beitrag verpflichten.

(2) Die Kommission hat 2009 die Überprüfung der Strategie der Union für nachhaltige Entwicklung abgeschlossen und sich dabei auf die dringlichsten Problembereiche in Bezug auf die nachhaltige Entwicklung, wie das Verkehrswesen, den Klimawandel, das Gesundheitswesen und Energieeinsparungen, konzentriert.

(3) Um die notwendigen Emissionsreduzierungen zu verwirklichen, sollten auf Ebene der Mitgliedstaaten und der Union nicht nur in den Sektoren Industrie und Energie, sondern in allen Wirtschaftszweigen der Union Strategien und Maßnahmen durchgeführt werden. Gemäß der Entscheidung Nr. 406/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Anstrengungen der Mitgliedstaaten zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen mit Blick auf die Erfüllung der Verpflichtungen der Gemeinschaft zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020<sup>(4)</sup> sollen die Emissionen derjenigen Sektoren, die nicht von dem mit der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft<sup>(5)</sup> eingeführten EU-Emissionshandelsystem erfasst werden, einschließlich des Straßenverkehrs, um 10 % gegenüber den Werten von 2005 gesenkt werden. Der Straßenverkehr ist der zweitgrößte Treibhausgasverursacher in der Union, und seine Emissionen, darunter die von leichten Nutzfahrzeugen, steigen weiter. Wenn die Emissionen aus dem Straßenverkehr weiter zunehmen, werden sie die Anstrengungen untergraben, die andere Sektoren zur Bekämpfung des Klimawandels unternehmen.

(4) Unionsziele für neue Straßenfahrzeuge bieten den Herstellern mehr Planungssicherheit und mehr Flexibilität für

<sup>(1)</sup> ABl. C 44 vom 11.2.2011, S. 157.

<sup>(2)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 15. Februar 2011 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 31. März 2011.

<sup>(3)</sup> ABl. L 33 vom 7.2.1994, S. 11.

<sup>(4)</sup> ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 136.

<sup>(5)</sup> ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32.

die Erfüllung der geforderten CO<sub>2</sub>-Verringerung, als dies bei gesonderten nationalen Reduktionszielen der Fall wäre. Bei der Festlegung von Emissionsnormen muss berücksichtigt werden, wie sich dies auf die Märkte und die Wettbewerbsfähigkeit der Hersteller auswirkt, welche direkten und indirekten Kosten sich für die Wirtschaft ergeben und welche Vorteile in Form von Anreizen für Innovationen sowie in Form einer Verringerung des Energieverbrauchs und einer Senkung der Kraftstoffkosten damit verbunden sind.

- (5) Die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie sollte mit Anreizsystemen wie der Anrechnung von Ökoinnovationen und der Gewährung von Begünstigungen gefördert werden.
- (6) Die Kommission wies in ihren Mitteilungen vom 7. Februar 2007 mit dem Titel „Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ und mit dem Titel „Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert (CARS 21)“ darauf hin, dass das Gemeinschaftsziel eines durchschnittlichen Emissionsausstoßes von 120 g CO<sub>2</sub>/km für die Neuwagenflotte bis zum Jahr 2012 ohne zusätzliche Maßnahmen nicht zu erreichen sein wird.
- (7) In den Mitteilungen wurde ein Gesamtkonzept zur Erreichung des Gemeinschaftsziels von durchschnittlichen Emissionen von 120 g CO<sub>2</sub>/km der in der Gemeinschaft zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge bis 2012 vorgeschlagen, das zum einen durch obligatorische Verringerungen der CO<sub>2</sub>-Emissionen der durchschnittlichen Neuwagenflotte auf 130 g CO<sub>2</sub>/km mittels Verbesserungen bei der Motorentechnik und zum anderen durch eine weitere Reduzierung um 10 g CO<sub>2</sub>/km oder deren Äquivalent, falls dies technisch erforderlich ist, mittels anderer technischer Verbesserungen, einschließlich besserer Kraftstoffeffizienz bei leichten Nutzfahrzeugen, verwirklicht werden soll.
- (8) Die Bestimmungen zur Erreichung des Emissionsziels bei leichten Nutzfahrzeugen sollten mit dem Rechtsrahmen zur Erreichung des Emissionsziels für die Neuwagenflotte im Einklang stehen, der in der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen <sup>(1)</sup> festgelegt wurde.
- (9) Der Rechtsrahmen zur Erreichung der Zielvorgabe für die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge sollte wettbewerbsneutrale, sozialverträgliche und nachhaltige Reduktionsziele gewährleisten, die der Vielfalt der europäischen Automobilhersteller gerecht werden und zu keiner ungerechtfertigten Verzerrung

des Wettbewerbs unter ihnen führen. Er sollte mit dem Gesamtziel der Erreichung der Emissionsziele der Union vereinbar sein und durch andere, nutzungsbezogenere Instrumente wie gestaffelte Kfz- und Energiesteuern oder Maßnahmen zur Begrenzung der Geschwindigkeit von leichten Nutzfahrzeugen ergänzt werden.

- (10) Damit die Vielfalt des Marktes für leichte Nutzfahrzeuge und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Bedürfnissen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleiben, sollten die CO<sub>2</sub>-Emissionsziele für leichte Nutzfahrzeuge nach dem Nutzwert der Fahrzeuge linear festgesetzt werden. Ein geeigneter Parameter zur Beschreibung dieses Nutzwerts ist die Masse, da sie in einer Korrelation zu den derzeitigen Emissionen steht und somit zu realistischeren und wettbewerbsneutralen Zielvorgaben führt. Zudem sind die Daten zur Masse leicht verfügbar. Es sollten jedoch auch Daten zu alternativen Parametern für den Nutzwert, wie die Fahrzeugstandfläche (Produkt aus durchschnittlicher Spurweite und Radstand) und die Nutzlast erfasst werden, um längerfristige Bewertungen des auf dem Nutzwert basierenden Konzepts zu erleichtern.
- (11) Diese Verordnung fördert aktiv die Ökoinnovation und trägt künftigen Technologieentwicklungen Rechnung, die die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie verbessern und mehr hochwertige Arbeitsplätze entstehen lassen können. Um die durch Ökoinnovationen erzielten Emissionssenkungen systematisch zu bewerten, sollte die Kommission prüfen, inwieweit es möglich ist, öko-innovative Maßnahmen in die Überarbeitung der Prüfungsverfahren gemäß Artikel 14 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typp Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge <sup>(2)</sup> einzubeziehen, wobei sie die technischen und wirtschaftlichen Auswirkungen einer solchen Einbeziehung berücksichtigen sollte.
- (12) In der Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen <sup>(3)</sup> ist bereits vorgesehen, dass Werbeschriften für Kraftfahrzeuge den Endverbraucher über die offiziellen CO<sub>2</sub>-Emissionswerte und die offiziellen Kraftstoffverbrauchswerte informieren müssen. In ihrer Empfehlung 2003/217/EG vom 26. März 2003 über die Anwendung der in der Richtlinie 1999/94/EG enthaltenen Bestimmungen über Werbeschriften auf andere Medien <sup>(4)</sup> hat die Kommission diese Anforderung so ausgelegt, dass sie auch die Werbung einschließt. Daher sollte der Geltungsbereich der Richtlinie 1999/94/EG spätestens bis 2014 auf leichte Nutzfahrzeuge ausgedehnt werden, so dass Werbung

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

<sup>(2)</sup> ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.

<sup>(3)</sup> ABl. L 12 vom 18.1.2000, S. 16.

<sup>(4)</sup> ABl. L 82 vom 29.3.2003, S. 33.

- für leichte Nutzfahrzeuge, wenn Angaben zum Energieverbrauch oder zum Preis gemacht werden, den Endverbraucher über die offiziellen CO<sub>2</sub>-Emissionswerte und die offiziellen Kraftstoffverbrauchswerte des Fahrzeugs informieren muss.
- (13) Weil die Forschungs-, Entwicklungs- und Produktionsstückkosten bei den ersten der nach Inkrafttreten dieser Verordnung in Verkehr gebrachten Generationen von sehr geringe CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachenden Fahrzeugtechnologien sehr hoch sein werden, soll mit dieser Verordnung die Einführung von Fahrzeugen mit extrem geringen CO<sub>2</sub>-Emissionen auf dem Unionsmarkt im frühen Vermarktungsstadium vorübergehend beschleunigt und erleichtert werden.
- (14) Die Verwendung bestimmter alternativer Kraftstoffe kann in der Perspektive „Well-to-Wheels“ („Von der Quelle bis zum Rad“) zu einer erheblichen Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen führen. Diese Verordnung sieht daher spezielle Maßnahmen zur Förderung der weiteren Verbreitung von bestimmten mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen auf dem Unionsmarkt vor.
- (15) Bis spätestens 1. Januar 2012 sollte die Kommission im Hinblick auf Verbesserungen bei der Erfassung der Kraftstoffverbrauchsdaten und bei der Messung des Kraftstoffverbrauchs feststellen, ob die einschlägigen Rechtsvorschriften geändert werden müssen, so dass Hersteller, die eine Typp Genehmigung für Fahrzeuge der Klasse N<sub>1</sub> gemäß Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge<sup>(1)</sup> beantragen, alle Fahrzeuge mit einer Kraftstoffverbrauchsanzeige ausstatten müssen.
- (16) Zur Sicherstellung der Kohärenz mit der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 und zur Vermeidung von Missbrauch sollten die Zielvorgaben für neue leichte Nutzfahrzeuge gelten, die in der Union zum ersten Mal zugelassen werden und die, mit Ausnahme eines befristeten Zeitraums, auch außerhalb der Union zuvor nicht zugelassen waren.
- (17) Die Richtlinie 2007/46/EG enthält einen einheitlichen Rahmen mit Verwaltungsvorschriften und allgemeinen technischen Anforderungen für die Genehmigung aller neuen Fahrzeuge in ihrem Geltungsbereich. Für die Einhaltung dieser Verordnung sollte die Stelle verantwortlich sein, die auch für sämtliche Aspekte des Typp Genehmigungsverfahrens nach der Richtlinie 2007/46/EG und für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich ist.
- (18) Den Herstellern sollte die Flexibilität geboten werden, selbst zu entscheiden, wie sie die Zielvorgaben gemäß dieser Verordnung erfüllen, und es sollte erlaubt werden, dass die CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben nicht für jedes einzelne Fahrzeug, sondern für den Durchschnitt der Neufahrzeugflotte eines Herstellers gelten. Die Hersteller sollten daher verpflichtet werden sicherzustellen, dass die durchschnittlichen spezifischen Emissionen aller in der Union zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge, für die sie verantwortlich sind, den Durchschnitt der Emissionsziele für diese Fahrzeuge nicht überschreiten. Um den Übergang zu erleichtern, sollte diese Verpflichtung zwischen 2014 und 2017 schrittweise eingeführt werden. Dies entspricht den vorgegebenen Einführungszeiten und der Dauer der Übergangszeit gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009.
- (19) Um sicherzustellen, dass die Zielvorgaben der besonderen Situation der Kleinserien- und Nischenhersteller Rechnung tragen und mit ihrem Reduktionspotenzial vereinbar sind, sollten für solche Hersteller alternative Emissionsreduktionsziele festgesetzt werden, die sich nach den technischen Möglichkeiten eines bestimmten Herstellers zur Reduzierung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen seiner Fahrzeuge richten und mit den Merkmalen der betreffenden Marktsegmente im Einklang stehen. Diese Ausnahme sollte in die Überprüfung der spezifischen Emissionsziele gemäß Anhang I einbezogen werden, die bis spätestens Anfang 2013 abgeschlossen sein muss.
- (20) Mit der Strategie der Union zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen wurde ein Gesamtkonzept zur Erreichung des Unionsziels von 120 g CO<sub>2</sub>/km bis 2012 aufgestellt und gleichzeitig eine längerfristige Perspektive für weitere Emissionsreduktionen vorgestellt. Die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 bekräftigt diese längerfristige Perspektive durch die Festsetzung eines Zielwerts von 95 g CO<sub>2</sub>/km für die durchschnittlichen Emissionen der Neuwagenflotte. Um die Kohärenz mit diesem Ansatz sicherzustellen und der Industrie Planungssicherheit zu geben, sollte ein langfristiges, auf das Jahr 2020 ausgerichtetes Ziel für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen festgesetzt werden.
- (21) Damit die Hersteller bei der Erfüllung ihrer Zielvorgaben gemäß dieser Verordnung über ein gewisses Maß an Flexibilität verfügen, können sie sich auf offener, transparenter und diskriminierungsfreier Basis zu Emissionsgemeinschaften zusammenschließen. Wird eine Emissionsgemeinschaft gebildet, so sollten die Zielvorgaben der einzelnen Hersteller durch eine gemeinsame Zielvorgabe für die Emissionsgemeinschaft ersetzt werden, die alle Mitglieder gemeinsam erfüllen sollten.
- (22) Die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen vervollständigter Fahrzeuge sollten dem Hersteller des Basisfahrzeugs zugeteilt werden.
- (23) Um sicherzustellen, dass die Werte der CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Kraftstoffeffizienz vervollständigter Fahrzeuge repräsentativ sind, sollte die Kommission ein spezifisches Verfahren entwickeln und gegebenenfalls eine Überprüfung der Rechtsvorschriften über die Typp Genehmigung in Betracht ziehen.

(<sup>1</sup>) ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

- (24) Um sicherzustellen, dass die Zielvorgaben dieser Verordnung erfüllt werden, ist ein solider Durchsetzungsmechanismus erforderlich.
- (25) Die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge werden in der Union in einheitlicher Weise nach der in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgesehenen Methodik gemessen. Um den Verwaltungsaufwand der Regelung zu minimieren, sollte ihre Einhaltung anhand der von den Mitgliedstaaten erfassten und der Kommission gemeldeten Angaben über Neufahrzeugzulassungen in der 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.
- (26) Gemäß der Richtlinie 2007/46/EG hat der Hersteller jedem neuen leichten Nutzfahrzeug eine Übereinstimmungsbescheinigung beizulegen und dürfen die Mitgliedstaaten die Zulassung und die Inbetriebnahme neuer leichter Nutzfahrzeuge nur dann gestatten, wenn eine gültige Übereinstimmungsbescheinigung vorliegt. Die von den Mitgliedstaaten erfassten Daten sollten mit der vom Hersteller erteilten Übereinstimmungsbescheinigung für das leichte Nutzfahrzeug im Einklang stehen und sich ausschließlich auf diese stützen. Für Daten aus Übereinstimmungsbescheinigungen sollte eine Standarddatenbank der Union eingerichtet werden. Sie sollte als ausschließliche Referenz benutzt werden, um die Mitgliedstaaten in die Lage zu versetzen, die Speicherung ihrer Zulassungsdaten zu vereinfachen, wenn Fahrzeuge erstmals zugelassen werden.
- (27) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Zielvorgaben durch die Hersteller sollte auf Unionsebene beurteilt werden. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 1. Januar 2014 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über der Zielvorgabe liegen. Im Interesse der Kohärenz sollte die Abgabenregelung sich an die in der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 festgelegte Regelung anlehnen. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Union gelten.
- (28) 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.
- (29) Diese Verordnung sollte die vollständige Anwendung der Wettbewerbsregeln der Union nicht berühren.
- (30) Für das Erreichen des langfristigen Ziels sollten insbesondere im Hinblick auf die Steigung der Kurve, den Parameter für den Nutzwert und das System der Abgaben wegen Emissionsüberschreitung neue Einzelvorschriften in Betracht gezogen werden.
- (31) Der Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Straßenfahrzeugen sind in hohem Maße von ihrer Geschwindigkeit abhängig. Da es keine spezielle Geschwindigkeitsbegrenzung für leichte Nutzfahrzeuge gibt, besteht außerdem die Möglichkeit, dass durch immer größere Höchstgeschwindigkeiten ein Wettbewerbsvorteil erzielt werden soll, was zu überdimensionierten Antriebsaggregaten mit entsprechender Ineffizienz bei langsameren Betriebsbedingungen führen könnte. Es empfiehlt sich daher zu prüfen, ob der Geltungsbereich der Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft <sup>(1)</sup> auf die unter diese Verordnung fallenden leichten Nutzfahrzeuge ausgeweitet werden kann.
- (32) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung, insbesondere in Bezug auf den Erlass von Durchführungsbestimmungen zur Überwachung und Meldung der durchschnittlichen Emissionen, vor allem zur Erfassung, Registrierung, Darstellung, Übermittlung, Berechnung und Weitergabe der Daten über die durchschnittlichen Emissionen, und zur Anwendung der Anforderungen gemäß Anhang II sowie in Bezug auf den Erlass von Durchführungsbestimmungen zur Erhebung der Emissionsüberschreitungsabgaben und von Durchführungsbestimmungen zu dem Genehmigungsverfahren für innovative Technologien, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der 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 <sup>(2)</sup>, ausgeübt werden.
- (33) Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 290 AEUV zu erlassen, um die in Anhang II festgelegten Überwachungs- und Berichterstattungsanforderungen im Lichte der Erfahrungen mit der Anwendung dieser Verordnung zu ändern, den in Anhang I genannten Wert M<sub>0</sub> an die durchschnittliche Masse leichter Nutzfahrzeuge in den vorausgegangenen drei Kalenderjahren anzupassen, Vorschriften über die Auslegung der Voraussetzungen für die Gewährung einer Ausnahme, über den Inhalt der Anträge sowie über den Inhalt und die Beurteilung der Programme zur Reduzierung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen zu erlassen sowie die in Anhang I festgelegten Formeln im Hinblick auf die Berücksichtigung von Änderungen des Regeltestverfahrens zur Messung spezifischer CO<sub>2</sub>-Emissionen anzupassen. Es ist von besonderer Wichtigkeit, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf Ebene von Sachverständigen, durchführt.

<sup>(1)</sup> ABl. L 57 vom 2.3.1992, S. 27.

<sup>(2)</sup> ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

(34) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Aufstellung von Anforderungen an die CO<sub>2</sub>-Emissionsleistung neuer leichter Nutzfahrzeuge, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht verwirklicht werden kann und daher wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen besser auf Unionsebene zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

##### Gegenstand und Ziele

(1) In dieser Verordnung werden Anforderungen an die CO<sub>2</sub>-Emissionsleistung neuer leichter Nutzfahrzeuge aufgestellt. Der in dieser Verordnung festgelegte CO<sub>2</sub>-Emissionsdurchschnitt für neue leichte Nutzfahrzeuge von 175 g CO<sub>2</sub>/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen und ist durch Verbesserungen bei der Motortechnik sowie innovative Technologien zu erreichen.

(2) Vorbehaltlich der Bestätigung der Durchführbarkeit gemäß Artikel 13 Absatz 1 wird für die Zeit ab 2020 mit dieser Verordnung ein Zielwert für die durchschnittlichen Emissionen von in der Union zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeugen von 147 g CO<sub>2</sub>/km festgesetzt.

#### Artikel 2

##### Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für Kraftfahrzeuge der Klasse N<sub>1</sub> im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von höchstens 2 610 kg und für Fahrzeuge der Klasse N<sub>1</sub>, 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“).

(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.

#### Artikel 3

##### Begriffsbestimmungen

(1) Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- a) „durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen“ für einen Hersteller den Durchschnitt der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen aller neuen leichten Nutzfahrzeuge, deren Hersteller er ist;
- b) „Übereinstimmungsbescheinigung“ die Bescheinigung nach Artikel 18 der Richtlinie 2007/46/EG;

c) „vervollständigtes Fahrzeug“ ein Fahrzeug, dessen Typgenehmigung nach Abschluss eines Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens gemäß der Richtlinie 2007/46/EG erteilt wird;

d) „vollständiges Fahrzeug“ ein Fahrzeug, das keiner Vervollständigung bedarf, um die einschlägigen technischen Anforderungen der Richtlinie 2007/46/EG zu erfüllen;

e) „Basisfahrzeug“ ein Fahrzeug, 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“ die in der Übereinstimmungsbescheinigung angegebene und in Anhang I Abschnitt 2.6 der Richtlinie 2007/46/EG definierte Masse eines Fahrzeugs mit Aufbau in fahrbereitem Zustand;

h) „spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen“ die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 gemessenen und als CO<sub>2</sub>-Massenemission (kombiniert) in der Übereinstimmungsbescheinigung angegebenen Emissionen eines vollständigen oder vervollständigten Fahrzeugs;

i) „Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen“ für einen Hersteller den gemäß Anhang I bestimmten Durchschnitt der indikativen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen für alle neuen leichten Nutzfahrzeuge, deren Hersteller er ist, oder, wenn dem Hersteller eine Ausnahme nach Artikel 11 gewährt wird, die nach dieser Ausnahme festgesetzte Zielvorgabe für spezifische Emissionen;

j) „Fahrzeugstandfläche“ die durchschnittliche Spurweite multipliziert mit dem Radstand, wie in der Übereinstimmungsbescheinigung angegeben und in Anhang I Abschnitte 2.1 und 2.3 der Richtlinie 2007/46/EG definiert;

k) „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, bei denen ein Unternehmen gemäß Buchstabe b mittelbar oder unmittelbar die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten hat;
- d) Unternehmen, bei denen der Hersteller zusammen mit einem oder mehreren Unternehmen gemäß den Buchstaben a, b oder c oder bei denen zwei oder mehr der letztgenannten Unternehmen gemeinsam die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten haben;
- e) Unternehmen, bei denen die 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

Jeder Hersteller von leichten Nutzfahrzeugen stellt für das am 1. Januar 2014 beginnende Kalenderjahr und jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen die gemäß Anhang I oder, wenn dem Hersteller eine Ausnahme nach Artikel 11 gewährt wird, die gemäß dieser Ausnahme festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen nicht überschreiten.

Sind keine Angaben über die spezifischen Emissionen des vollständigen Fahrzeugs verfügbar, so bestimmt der Hersteller des Basisfahrzeugs seine durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen anhand der spezifischen Emissionen des Basisfahrzeugs.

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

- 70 % im Jahr 2014,
- 75 % im Jahr 2015,
- 80 % im Jahr 2016,
- 100 % ab 2017.

#### Artikel 5

##### Begünstigung

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

- 3,5 leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2014,
- 3,5 leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2015,
- 2,5 leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2016,
- 1,5 leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2017,
- 1 leichtes Nutzfahrzeug ab 2018.

Für die Dauer des Systems der Begünstigungen werden höchstens 25 000 neue leichte Nutzfahrzeuge pro Hersteller mit spe-

zifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen unter 50 g CO<sub>2</sub>/km bei der Anwendung der in Absatz 1 genannten Multiplikatoren berücksichtigt.

#### Artikel 6

##### Spezifisches Emissionsziel für mit alternativem Kraftstoff betriebene leichte Nutzfahrzeuge

Für die Feststellung, inwieweit ein Hersteller seine in Artikel 4 genannten spezifischen Emissionsziele erfüllt, werden die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen für jedes leichte Nutzfahrzeug, das so konstruiert ist, dass es mit einem Gemisch aus Ottokraftstoff und Bioethanol mit einem Bioethanolgehalt von 85 % („E85“) betrieben werden kann, und das den einschlägigen Rechtsvorschriften der Union oder den europäischen technischen Normen entspricht, bis 31. Dezember 2015 um 5 % in Anerkennung der Tatsache verringert, dass beim Betrieb mit Biokraftstoffen ein größeres Potenzial hinsichtlich Technologie und Emissionsreduktion gegeben ist. Diese Verringerung gilt nur dann, wenn mindestens 30 % der Tankstellen in dem Mitgliedstaat, in dem das leichte Nutzfahrzeug zugelassen ist, diesen Typ alternativen Kraftstoffes anbieten, der die Nachhaltigkeitskriterien für Biokraftstoffe nach den einschlägigen Rechtsvorschriften der Union erfüllt.

#### Artikel 7

##### Emissionsgemeinschaften

(1) Hersteller neuer leichter Nutzfahrzeuge, denen keine Ausnahme nach Artikel 11 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 sollen;
- b) den als Vertreter der Emissionsgemeinschaft benannten Hersteller, der als Kontaktstelle für die Emissionsgemeinschaft fungiert und für die Zahlung etwaiger Abgaben wegen Emissionsüberschreitung verantwortlich ist, die der Emissionsgemeinschaft gemäß Artikel 9 auferlegt werden können;
- c) den Nachweis, dass der Vertreter der Emissionsgemeinschaft in der Lage ist, seinen Verpflichtungen gemäß Buchstabe b nachzukommen.

(3) Kommt der vorgeschlagene Vertreter der Emissionsgemeinschaft der Aufforderung zur Zahlung etwaiger Abgaben wegen Emissionsüberschreitung, die der Emissionsgemeinschaft gemäß Artikel 9 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 9 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen;
- b) Zielvorgabe für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen;
- c) Gesamtzahl der zugelassenen Fahrzeuge.

(6) Absatz 5 gilt nicht, wenn alle Hersteller einer Emissionsgemeinschaft zu derselben Gruppe verbundener Hersteller gehören.

(7) Außer im Falle der Mitteilung nach Absatz 3 werden die Hersteller, die einer Emissionsgemeinschaft angehören, über die der Kommission die einschlägigen Angaben übermittelt wurden, für die Zwecke der Erfüllung ihrer Pflichten nach Artikel 4 als ein Hersteller behandelt. Informationen über die Überwachung und Berichterstattung hinsichtlich einzelner Hersteller und Emissionsgemeinschaften werden in dem zentralen Verzeichnis gemäß Artikel 8 Absatz 4 erfasst, gemeldet und zur Verfügung gestellt.

#### Artikel 8

### Überwachung und Meldung der durchschnittlichen Emissionen

(1) Jeder Mitgliedstaat erfasst für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr die Angaben gemäß Anhang II Teil A über alle neuen leichten Nutzfahrzeuge, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen werden. Diese Angaben werden den Herstellern und den in den einzelnen Mitgliedstaaten von den Herstellern benannten Importeuren oder Vertretern zur Verfügung gestellt. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Meldestellen transparent arbeiten.

(2) Bis zum 28. Februar eines jeden Jahres, beginnend im Jahr 2013, ermittelt jeder Mitgliedstaat die in Anhang II Teil B genannten Daten für das vorangegangene Kalenderjahr und übermittelt sie der Kommission. Die Daten werden in dem in Anhang II Teil C festgelegten Format übermittelt.

(3) Auf Verlangen der Kommission übermittelt der Mitgliedstaat auch das vollständige, gemäß Absatz 1 erfasste Datenmaterial.

(4) Die Kommission führt ein zentrales Verzeichnis der von den Mitgliedstaaten gemäß diesem Artikel gemeldeten Daten, das öffentlich einsehbar ist. Sie berechnet bis spätestens 30. Juni 2013 und in jedem folgenden Jahr für jeden Hersteller vorläufig Folgendes:

- a) die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;
- b) die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;
- c) die Differenz zwischen seinen durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr und seiner Zielvorgabe in demselben Jahr.

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

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

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

(7) Gelangt die Kommission auf der Grundlage der Berechnungen gemäß Absatz 5 zu der Auffassung, dass die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Herstellers in den Kalenderjahren 2012 und 2013 seine Zielvorgabe für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen übersteigen, so setzt sie den Hersteller davon in Kenntnis.

(8) Für die Erfassung und Übermittlung der Überwachungsdaten gemäß dieser Verordnung ist in jedem Mitgliedstaat die gemäß Artikel 8 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 bestimmte Behörde zuständig.

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

Um der durch die Anwendung dieser Verordnung gewonnenen Erfahrung Rechnung zu tragen, kann die Kommission Anhang II durch delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 15 und unter den in den Artikeln 16 und 17 genannten Bedingungen ändern.

(10) Nach Maßgabe dieses Artikels erfassen und übermitteln die Mitgliedstaaten auch Daten über die Zulassung von Fahrzeugen der Klassen M<sub>2</sub> und N<sub>2</sub>, 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 9

### Abgabe wegen Emissionsüberschreitung

(1) Für den Zeitraum zwischen dem 1. Januar und dem 31. Dezember 2014 und anschließend in jedem Kalenderjahr erhebt die Kommission von einem Hersteller bzw. vom Vertreter einer Emissionsgemeinschaft eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung, wenn die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen übersteigen.

(2) Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgenden Formeln berechnet:

a) von 2014 bis 2018:

i) bei Emissionsüberschreitungen von mehr als 3 g CO<sub>2</sub>/km:

$((\text{Überschreitung} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times \text{Anzahl neuer leichter Nutzfahrzeuge};$

ii) bei Emissionsüberschreitungen von mehr als 2 g CO<sub>2</sub>/km, aber höchstens 3 g CO<sub>2</sub>/km:

$((\text{Überschreitung} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}) \times \text{Anzahl neuer leichter Nutzfahrzeuge};$

iii) bei Emissionsüberschreitungen von mehr als 1 g CO<sub>2</sub>/km, aber höchstens 2 g CO<sub>2</sub>/km:

$((\text{Überschreitung} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}) \times \text{Anzahl neuer leichter Nutzfahrzeuge};$

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

$(\text{Überschreitung} \times 5 \text{ EUR}) \times \text{Anzahl neuer leichter Nutzfahrzeuge};$

b) ab 2019:

$(\text{Überschreitung} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{Anzahl neuer leichter Nutzfahrzeuge}.$

Für die Zwecke dieses Artikels bezeichnet der Ausdruck

— „Überschreitung“ die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Herstellers — unter Berücksichtigung der durch gemäß Artikel 12 genehmigte innovative Technologien erreichten CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionen — dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr oder Teil des Kalenderjahrs, für das die Verpflichtung nach Artikel 4 gilt, übersteigen, gerundet auf drei Dezimalstellen, und

— „Anzahl neuer leichter Nutzfahrzeuge“ die im betreffenden Zeitraum zugelassene Anzahl der neuen leichten Nutzfahrzeuge dieses Herstellers unter Berücksichtigung der Phase-in-Kriterien des Artikels 4.

(3) Die Kommission erlässt Durchführungsbestimmungen zur Erhebung der Überschreitungsabgabe gemäß Absatz 1 dieses Artikels. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

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

#### Artikel 10

##### Veröffentlichung der Leistungen der Hersteller

(1) Die Kommission veröffentlicht bis zum 31. Oktober 2013 und bis zum 31. Oktober jedes folgenden Jahres eine Liste, in der für jeden Hersteller Folgendes angegeben ist:

- a) seine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für das vorangegangene Kalenderjahr;
  - b) seine durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;
  - c) die Differenz zwischen seinen durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr und seiner Zielvorgabe in dem Jahr;
  - d) die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen aller in der Union im vorangegangenen Kalenderjahr zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge;
  - e) die durchschnittliche Masse aller in der Union im vorangegangenen Kalenderjahr zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge.
- (2) Ab 31. Oktober 2015 wird in der gemäß Absatz 1 veröffentlichten Liste auch angegeben, ob der Hersteller die Anforderungen des Artikels 4 für das vorangegangene Kalenderjahr erfüllt hat.

#### Artikel 11

##### Ausnahmeregelung für bestimmte Hersteller

(1) Hersteller von weniger als 22 000 neuen kleinen 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 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 Zeitraum von höchstens fünf Kalenderjahren gewährt werden. Der Antrag wird an die Kommission gerichtet und enthält Folgendes:

- a) Name des Herstellers und Kontaktperson,
- b) Nachweis, dass der Hersteller für eine Ausnahme gemäß Absatz 1 in Betracht kommt,
- c) Angaben zu den leichten Nutzfahrzeugen, die er herstellt, einschließlich Masse und spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen dieser leichten Nutzfahrzeuge, und
- d) eine Zielvorgabe für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen, die mit dem Reduktionspotenzial des Herstellers, einschließlich des wirtschaftlichen und technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen, im Einklang steht, wobei die Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Typ leichter Nutzfahrzeuge berücksichtigt werden.



(3) Ist die Kommission der Auffassung, dass der Hersteller für die gemäß Absatz 1 beantragte Ausnahme in Betracht kommt und dass die vom Hersteller vorgeschlagene Zielvorgabe für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen mit seinem Reduktionspotenzial, einschließlich des wirtschaftlichen und technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen, und unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Typ leichter Nutzfahrzeuge, im Einklang steht, so gewährt sie dem Hersteller eine Ausnahme. Die Ausnahme gilt ab 1. Januar des auf die Gewährung der Ausnahme folgenden Jahres.

(4) Ein Hersteller, dem eine Ausnahme nach diesem Artikel gewährt wurde, teilt der Kommission unverzüglich jede Änderung mit, die sich auf die Voraussetzungen für die Gewährung der Ausnahme auswirkt oder auswirken könnte.

(5) Ist die Kommission aufgrund einer Mitteilung gemäß Absatz 4 oder aus anderen Gründen der Auffassung, dass der Hersteller nicht mehr für die Ausnahme in Betracht kommt, so hebt sie die Ausnahme mit Wirkung vom 1. Januar des folgenden Kalenderjahrs auf und unterrichtet den Hersteller davon.

(6) Erreicht der Hersteller sein spezifisches Emissionsziel nicht, so erlegt die Kommission dem Hersteller eine Emissionsüberschreitungsabgabe gemäß Artikel 9 auf.

(7) Die Kommission erlässt durch delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 15 und unter den in den Artikeln 16 und 17 genannten Bedingungen ergänzende Vorschriften zu den Absätzen 1 bis 6 dieses Artikels, in denen unter anderem die Auslegung der Voraussetzungen für die Gewährung einer Ausnahme, der Inhalt der Anträge sowie der Inhalt und die Beurteilung der Programme zur Reduzierung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen geregelt werden.

(8) Anträge auf Ausnahmen, einschließlich aller Angaben zu ihrer Begründung, sowie Mitteilungen gemäß Absatz 4, Aufhebungen gemäß Absatz 5, Auferlegungen von Emissionsüberschreitungsabgaben gemäß Absatz 6 und gemäß Absatz 7 erlassene Rechtsakte werden vorbehaltlich der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2001 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission <sup>(1)</sup> öffentlich zugänglich gemacht.

#### Artikel 12

### Ökoinnovationen

(1) Auf Antrag eines Zulieferers oder Herstellers werden CO<sub>2</sub>-Einsparungen berücksichtigt, die durch den Einsatz innovativer Technologien erreicht werden. Der Gesamtbeitrag dieser Technologien zu einer Reduktion der Zielvorgabe für die durchschnittlichen spezifischen Emissionen jedes Herstellers beträgt bis zu 7 g CO<sub>2</sub>/km.

(2) Die Kommission erlässt bis zum 31. Dezember 2012 Durchführungsbestimmungen für das Verfahren zur Genehmi-

gung solcher innovativer Technologien. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 14 Absatz 2 dieser Verordnung genannten Prüfverfahren erlassen. Diese Durchführungsbestimmungen stehen in Einklang mit den durch Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 festgelegten Vorschriften und gründen sich auf folgende Kriterien für innovative Technologien:

- a) die durch den Einsatz innovativer Technologien erreichten CO<sub>2</sub>-Reduzierungen müssen dem Zulieferer oder Hersteller zurechenbar sein;
- b) die innovativen Technologien müssen einen überprüften Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion leisten;
- c) die innovativen Technologien dürfen nicht unter die CO<sub>2</sub>-Messung nach dem standardisierten Prüfzyklus oder unter Vorschriften wegen der in Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 genannten vorgeschriebenen zusätzlichen Maßnahmen zur Erreichung der Verringerung um 10 g CO<sub>2</sub>/km fallen oder nach anderen Bestimmungen des Unionsrechts vorgeschrieben sein.

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

(4) Die Kommission bescheinigt die erreichte Reduktion auf der Grundlage der in Absatz 2 festgelegten Kriterien.

#### Artikel 13

### Überprüfung und Berichterstattung

(1) Die Kommission schließt bis zum 1. Januar 2013 eine Überprüfung der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen in Anhang I und der Ausnahmen in Artikel 11 mit dem Ziel ab, Folgendes festzulegen:

- vorbehaltlich der Bestätigung der Durchführbarkeit anhand aktualisierter Folgenabschätzungsergebnisse die Modalitäten, um bis zum Jahr 2020 ein langfristiges Ziel von 147 g CO<sub>2</sub>/km auf kosteneffiziente Weise zu erreichen, und
- die Aspekte der Umsetzung dieses Ziels, einschließlich der Emissionsüberschreitungsabgabe.

Auf der Grundlage einer solchen Überprüfung und ihrer Folgenabschätzung, einschließlich einer Gesamteinschätzung der Auswirkungen auf die Automobilindustrie und ihre Zulieferindustrien, unterbreitet die Kommission gegebenenfalls einen Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren in einer Weise, die möglichst wettbewerbsneutral sowie sozialverträglich und nachhaltig ist.

<sup>(1)</sup> ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43.

(2) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis 2014 gegebenenfalls einen Vorschlag für die Einbeziehung von Fahrzeugen der Klassen N<sub>2</sub> und M<sub>2</sub>, 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, in die vorliegende Verordnung mit Blick auf die Erreichung des langfristigen Ziels ab 2020 vor.

(3) Die Kommission veröffentlicht bis 2014 nach einer Folgenabschätzung einen Bericht über die Verfügbarkeit von Daten über die Fahrzeugstandfläche und die Nutzlast sowie über ihre Verwendung als Parameter für den Nutzwert zur Bestimmung spezifischer Emissionsziele und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat gegebenenfalls einen Vorschlag zur Änderung von Anhang I gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren vor.

(4) Die Kommission legt bis zum 31. Dezember 2011 ein Verfahren zur Ermittlung repräsentativer Werte für die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die Kraftstoffeffizienz und die Masse der vervollständigten Fahrzeuge fest und stellt dabei sicher, dass die Hersteller der Basisfahrzeuge rechtzeitig Zugang zu der Masse und den spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der vervollständigten Fahrzeuge haben.

(5) Bis zum 31. Oktober 2016 und danach alle drei Jahre ändert die Kommission Anhang I durch delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 15 und unter den in den Artikeln 16 und 17 genannten Bedingungen, um den dort genannten Wert M<sub>0</sub> an die durchschnittliche Masse neuer leichter Nutzfahrzeuge in den vorausgegangenen drei Kalenderjahren anzupassen.

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

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

Ab dem Zeitpunkt der Anwendung des überarbeiteten Verfahrens zur Messung der CO<sub>2</sub>-Emissionen werden innovative Technologien nicht mehr nach dem in Artikel 12 festgelegten Verfahren genehmigt.

Die Kommission nimmt leichte Nutzfahrzeuge in die Überprüfung der Richtlinie 2007/46/EG gemäß Artikel 13 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 auf.

Um jeder Änderung des Regeltestverfahrens zur Messung spezifischer CO<sub>2</sub>-Emissionen Rechnung zu tragen, passt die Kommission die Formeln in Anhang I durch delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 15 und unter den in den Artikeln 16 und 17 genannten Bedingungen an.

#### Artikel 14

##### Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem gemäß Artikel 9 der Entscheidung Nr. 280/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über ein System zur Überwachung der Treibhausgasemissionen in der Gemeinschaft und zur Umsetzung des Kyoto-Protokolls<sup>(1)</sup> eingesetzten Ausschuss für Klimaänderung 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.

#### Artikel 15

##### Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass der in Artikel 8 Absatz 9 Unterabsatz 2, Artikel 11 Absatz 7, Artikel 13 Absatz 5 sowie Artikel 13 Absatz 6 Unterabsatz 4 genannten delegierten Rechtsakte wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 3. Juni 2011 übertragen. Die Kommission legt spätestens sechs Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die übertragene Befugnis vor. Die Befugnisübertragung verlängert sich automatisch um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widerrufen sie gemäß Artikel 16.

(2) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(3) Die der Kommission übertragene Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte unterliegt den in den Artikeln 16 und 17 genannten Bedingungen.

#### Artikel 16

##### Widerruf der Befugnisübertragung

(1) Die in Artikel 8 Absatz 9 Unterabsatz 2, Artikel 11 Absatz 7, Artikel 13 Absatz 5 und Artikel 13 Absatz 6 Unterabsatz 4 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden.

(2) Das Organ, das ein internes Verfahren eingeleitet hat, um darüber zu beschließen, ob eine Befugnisübertragung widerrufen werden soll, bemüht sich, das andere Organ und die Kommission innerhalb einer angemessenen Frist vor der endgültigen Beschlussfassung zu unterrichten, unter Nennung der übertragenen Befugnis, die widerrufen werden könnte, sowie der möglichen Gründe für einen Widerruf.

(3) Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Der Beschluss wird sofort oder zu einem darin angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird davon nicht berührt. Der Beschluss wird im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

<sup>(1)</sup> ABl. L 49 vom 19.2.2004, S. 1.

*Artikel 17***Einwände gegen delegierte Rechtsakte**

(1) Das Europäische Parlament oder der Rat können gegen einen delegierten Rechtsakt innerhalb einer Frist von zwei Monaten ab dem Datum der Übermittlung Einwände erheben.

Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

(2) Haben bei Ablauf der in Absatz 1 genannten Frist weder das Europäische Parlament noch der Rat Einwände gegen den delegierten Rechtsakt erhoben, so wird dieser im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und tritt zu dem darin genannten Zeitpunkt in Kraft.

Der delegierte Rechtsakt kann vor Ablauf dieser Frist im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht werden und in Kraft treten, wenn das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie nicht die Absicht haben, Einwände zu erheben.

(3) Erheben das Europäische Parlament oder der Rat innerhalb der in Absatz 1 genannten Frist Einwände gegen den delegierten Rechtsakt, so tritt dieser nicht in Kraft. Das Organ, das Einwände erhebt, gibt die Gründe für seine Einwände gegen den delegierten Rechtsakt an.

*Artikel 18***Inkrafttreten**

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

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

Geschehen zu Straßburg am 11. Mai 2011.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

J. BUZEK

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

GYŐRI E.

## ANHANG I

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

1. Die indikativen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, für jedes leichte Nutzfahrzeug werden nach folgenden Formeln bestimmt:
    - a) von 2014 bis 2017:  
Indikative spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen =  $175 + a \times (M - M_0)$   
Dabei ist:  
M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)  
M<sub>0</sub> = 1 706,0  
a = 0,093.
    - b) ab 2018:  
Indikative spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen =  $175 + a \times (M - M_0)$   
Dabei ist:  
M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)  
M<sub>0</sub> = der nach Artikel 13 Absatz 5 festgelegte Wert  
a = 0,093.
  2. Die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für einen Hersteller in einem Kalenderjahr wird berechnet als Durchschnitt der indikativen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen jedes neuen, in jenem Kalenderjahr zugelassenen leichten Nutzfahrzeugs, dessen Hersteller er ist.
-

## ANHANG II

## ÜBERWACHUNG UND MELDUNG DER EMISSIONEN

- A. Erfassung von Angaben über leichte Nutzfahrzeuge und Bestimmung von Daten für die CO<sub>2</sub>-Überwachung
1. Die Mitgliedstaaten erfassen für das am 1. Januar 2012 beginnende Jahr und für jedes folgende Jahr die folgenden Angaben über neue leichte Nutzfahrzeuge, die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen werden:
    - a) Hersteller,
    - b) Typ, Variante und Version,
    - c) spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen (g/km),
    - d) Masse (kg),
    - e) Radstand (mm),
    - f) Spurweite der Lenkachse (mm) und der anderen Achse (mm);
    - g) technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand (in kg) gemäß Anhang III der Richtlinie 2007/46/EG.
  2. Die Angaben gemäß Nummer 1 sind der Übereinstimmungsbescheinigung für das betreffende leichte Nutzfahrzeug zu entnehmen. Sind in der Übereinstimmungsbescheinigung für ein leichtes Nutzfahrzeug sowohl eine Mindest- als auch eine Höchstmasse angegeben, so verwenden die Mitgliedstaaten für die Zwecke dieser Verordnung nur die Höchstmasse. Bei Fahrzeugen mit zwei Kraftstoffmöglichkeiten (Ottokraftstoff/Gas), deren Übereinstimmungsbescheinigungen die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen sowohl für den Ottokraftstoffbetrieb als auch für den Gasbetrieb ausweisen, verwenden die Mitgliedstaaten nur den für Gas gemessenen Wert.
  3. Jeder Mitgliedstaat stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr nach dem in Teil B dieses Anhangs festgelegten Methoden für jeden Hersteller Folgendes fest:
    - a) die Gesamtzahl der in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge,
    - b) die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Teil B Nummer 2,
    - c) die durchschnittliche Masse gemäß Teil B Nummer 3,
    - d) für jede Version jeder Variante jedes Typs eines leichten Nutzfahrzeugs
      - i) die Gesamtzahl der in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge gemäß Teil B Nummer 4,
      - ii) die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen,
      - iii) die Masse,
      - iv) die Fahrzeugstandfläche gemäß Teil B Nummer 5 dieses Anhangs,
      - v) die Nutzlast.
- B. Verfahren zur Bestimmung der Daten für die CO<sub>2</sub>-Überwachung neuer leichter Nutzfahrzeuge
- Die für die Überwachung erforderlichen Daten, die die Mitgliedstaaten gemäß Teil A Nummer 3 dieses Anhangs feststellen müssen, werden nach den im vorliegenden Teil beschriebenen Verfahren ermittelt.
1. Anzahl zugelassener neuer leichter Nutzfahrzeuge (N)

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

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

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

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

## 3. Durchschnittliche Masse neuer leichter Nutzfahrzeuge

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

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

## 4. Verteilung nach Versionen neuer leichter Nutzfahrzeuge

Für jede Version jeder Variante jedes Typs eines neuen leichten Nutzfahrzeugs sind die Anzahl der neu zugelassenen Fahrzeuge, die Masse der Fahrzeuge, die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen, der Radstand, die Spurweite und die technisch zulässige Gesamtmasse des Fahrzeugs im beladenen Zustand zu erfassen.

## 5. Fahrzeugstandfläche

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

## 6. Nutzlast

Die Nutzlast des Fahrzeugs ist definiert als die Differenz zwischen der technisch zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand gemäß Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG und der Masse des Fahrzeugs.

## 7. Vervollständigte Fahrzeuge

Bei Mehrstufenfahrzeugen werden die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen vervollständigter Fahrzeuge dem Hersteller des Basisfahrzeugs zugeteilt.

Spätestens bis zum 31. Dezember 2011 legt die Kommission ein spezielles Überwachungsverfahren fest, überprüft die einschlägigen Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung und schlägt gegebenenfalls Änderungen vor, um sicherzustellen, dass die Werte für die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die Kraftstoffeffizienz und die Masse der vervollständigten Fahrzeuge repräsentativ sind; dabei vermeidet die Kommission eine übermäßige Belastung des Herstellers des Basisfahrzeugs.

Bei der Festlegung eines solchen Verfahrens bestimmt die Kommission gegebenenfalls im Einzelnen die Überwachung der Masse und des CO<sub>2</sub>-Werts anhand einer Tabelle der CO<sub>2</sub>-Werte für verschiedene endgültige Trägheitsgewichtsklassen oder anhand eines einzigen CO<sub>2</sub>-Werts, der sich aus der Masse des Basisfahrzeugs zuzüglich einer Standardmasse für jede Gruppe der Klasse N<sub>1</sub> ergibt. Im letzteren Fall wird diese Masse auch im Abschnitt C dieses Anhangs verwendet.

Die Kommission stellt ferner sicher, dass der Hersteller des Basisfahrzeugs rechtzeitig Zugang zu der Masse und den spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des vervollständigten Fahrzeugs hat.

## C. Format für die Übermittlung von Angaben

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

### Abschnitt 1 — Aggregierte Überwachungsdaten

Mitgliedstaat <sup>(1)</sup> :	
Jahr:	
Datenquelle:	

Hersteller	Gesamtzahl zugelassener neuer leichter Nutzfahrzeuge	Zahl neuer leichter Nutzfahrzeuge mit einem Emissionswert	Zahl neuer leichter Nutzfahrzeuge mit einem Massewert	Zahl neuer leichter Nutzfahrzeuge mit einem Wert für den Radstand	Zahl neuer leichter Nutzfahrzeuge mit einem Wert für die Spurweite der Lenkachse	Zahl neuer leichter Nutzfahrzeuge mit einem Wert für die Spurweite der anderen Achse
(Hersteller 1)	...	...	...	...	...	...
(Hersteller 2)	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...
Alle Hersteller insgesamt	...	...	...	...	...	...

<sup>(1)</sup> ISO 3166 alpha-2-Codes mit Ausnahme Griechenlands (Code EL) und des Vereinigten Königreichs (Code UK).

Abschnitt 2 — Detaillierte Überwachungsdaten

Name des Herstellers — EU-Standardbezeichnung	Name des Herstellers — Nationale Standardbezeichnung	Name des Herstellers — Bezeichnung im nationalen Register	Typ	Variante	Version	Fabrikmarke	Handelsname	Klasse des typgenehmigten Fahrzeugs	Klasse des zugelassenen Fahrzeugs	Gesamtzahl der Neuzulassungen	Spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (g/km)	Masse (kg)	Technisch zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand (kg)	Radstand (mm)	Spurweite der Lenkachse (mm)	Spurweite der anderen Achse (mm)	Kraftstoffart	Kraftstoffmodus	Hubraum (cm <sup>3</sup> )	Stromverbrauch (Wh/km)	Code für innovative Technologien oder für Gruppe innovativer Technologien	Emissionsreduktion durch innovative Technologien
Hersteller 1	Hersteller 1	Hersteller 1	Typ 1	Variante 1	Version 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Hersteller 1	Hersteller 1	Hersteller 1	Typ 1	Variante 1	Version 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Hersteller 1	Hersteller 1	Hersteller 1	Typ 1	Variante 2	Version 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Hersteller 1	Hersteller 1	Hersteller 1	Typ 1	Variante 2	Version 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Hersteller 1	Hersteller 1	Hersteller 1	Typ 2	Variante 1	Version 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Hersteller 1	Hersteller 1	Hersteller 1	Typ 2	Variante 1	Version 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...



Name des Herstellers — EU-Standardbezeichnung	Name des Herstellers — Nationale Standardbezeichnung	Name des Herstellers — Bezeichnung im nationalen Register	Typ	Variante	Version	Fabrikmarke	Handelsname	Klasse des typgenehmigten Fahrzeugs	Klasse des zugelassenen Fahrzeugs	Gesamtzahl der Neuzulassungen	Spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (g/km)	Masse (kg)	Technisch zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand (kg)	Radstand (mm)	Spurweite der Lenkachse (mm)	Spurweite der anderen Achse (mm)	Kraftstoffart	Kraftstoffmodus	Hubraum (cm <sup>3</sup> )	Stromverbrauch (Wh/km)	Code für innovative Technologien oder für Gruppe innovativer Technologien	Emissionsreduktion durch innovative Technologien
Hersteller 1	Hersteller 1	Hersteller 1	Typ 2	Variante 2	Version 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Hersteller 1	Hersteller 1	Hersteller 1	Typ 2	Variante 2	Version 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Hersteller 1	Hersteller 1	Hersteller 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Hersteller 2	Hersteller 2	Hersteller 2	Typ 1	Variante 1	Version 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Hersteller 2	Hersteller 2	Hersteller 2	Typ 1	Variante 1	Version 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Hersteller 2	Hersteller 2	Hersteller 2	Typ 1	Variante 2	Version 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Name des Herstellers — EU-Standardbezeichnung	Name des Herstellers — Nationale Standardbezeichnung	Name des Herstellers — Bezeichnung im nationalen Register	Typ	Variante	Version	Fabrikmarke	Handelsname	Klasse des typgenehmigten Fahrzeugs	Klasse des zugelassenen Fahrzeugs	Gesamtzahl der Neuzulassungen	Spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (g/km)	Masse (kg)	Technisch zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand (kg)	Radstand (mm)	Spurweite der Lenkachse (mm)	Spurweite der anderen Achse (mm)	Kraftstoffart	Kraftstoffmodus	Hubraum (cm <sup>3</sup> )	Stromverbrauch (Wh/km)	Code für innovative Technologien oder für Gruppe innovativer Technologien	Emissionsreduktion durch innovative Technologien
Hersteller 2	Hersteller 2	Hersteller 2	Typ 1	Variante 2	Version 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Hersteller 2	Hersteller 2	Hersteller 2	Typ 2	Variante 1	Version 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Hersteller 2	Hersteller 2	Hersteller 2	Typ 2	Variante 1	Version 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Hersteller 2	Hersteller 2	Hersteller 2	Typ 2	Variante 2	Version 1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Hersteller 2	Hersteller 2	Hersteller 2	Typ 2	Variante 2	Version 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Hersteller 2	Hersteller 2	Hersteller 2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...