

## I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte, die in Anwendung des EG-Vertrags/Euratom-Vertrags erlassen wurden)

## VERORDNUNGEN

## 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**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 175 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission,

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

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Ziel dieser Verordnung ist die Festsetzung von Emissionsnormen für in der Gemeinschaft zugelassene Neuwagen, die einen Beitrag zu dem Gesamtkonzept der Gemeinschaft zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen leisten und gleichzeitig das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes gewährleisten.
- (2) Gemäß der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, die mit Beschluss 94/69/EG des Rates vom 15. Dezember 1993 <sup>(3)</sup> im Namen der Europäischen Gemeinschaft genehmigt wurde, müssen alle Parteien nationale und gegebenenfalls regionale Programme mit Maßnahmen zur Eindämmung des Klimawandels erstellen und durchführen. In diesem Zusammenhang schlug die Kommission im Januar 2007 vor, dass die Europäische Union

bis zum Jahr 2020 im Rahmen von internationalen Verhandlungen eine Senkung der Treibhausgasemissionen der Industrieländer um 30 % (gegenüber dem Stand von 1990) anstreben und die Union sich unabhängig davon fest verpflichten sollte, die Treibhausgasemissionen bis 2020 um mindestens 20 % (gegenüber dem Stand von 1990) zu reduzieren, unabhängig von Senkungen, die von anderen Industrienationen erreicht wurden. Dieses Ziel wurde vom Europäischen Parlament und vom Rat gutgeheißen.

- (3) Diese Verpflichtungen bedeuten unter anderem, dass alle Mitgliedstaaten die Emissionen von Personenkraftwagen erheblich verringern müssen. Strategien und Maßnahmen sollten auf Ebene der Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft in allen Wirtschaftssektoren der Gemeinschaft und nicht nur in den Sektoren der Industrie und Energie durchgeführt werden, um die notwendigen umfangreichen Reduktionen herbeizuführen. Der Straßenverkehr ist der zweitgrößte Treibhausgasverursacher in der Union und seine Emissionen steigen weiter. Wenn die Klimafolgen des Straßenverkehrs weiter zunehmen, werden sie die Reduzierungen untergraben, die in anderen Sektoren zur Bekämpfung des Klimawandels erreicht werden.
- (4) Gemeinschaftsziele für neue Personenkraftwagen bieten den Herstellern mehr Planungssicherheit und mehr Flexibilität für die Erfüllung der geforderten CO<sub>2</sub>-Verringerung, als dies bei gesonderten nationalen Reduktionszielen der Fall wäre. Bei der Festlegung von Emissionsnormen muss berücksichtigt werden, wie sich dies auf die Märkte und die Wettbewerbsfähigkeit der Hersteller auswirkt, welche direkten und indirekten Kosten sich für die Wirtschaft ergeben und welche Vorteile in Form von Anreizen für Innovation und einer Verringerung des Energieverbrauchs damit verbunden sind.

<sup>(1)</sup> ABl. C 77 vom 31.3.2009, S. 1.

<sup>(2)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 17. Dezember 2008 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 6. April 2009.

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

- (5) Diese Verordnung baut auf ein gut eingespieltes Verfahren der Messung und Überwachung der CO<sub>2</sub>-Emissionen der in der Gemeinschaft registrierten Fahrzeuge gemäß der Entscheidung Nr. 1753/2000/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 2000 zur Einrichtung eines Systems zur Überwachung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen<sup>(1)</sup> auf. Es ist wichtig, dass die verlangten Reduzierungen der CO<sub>2</sub>-Emissionen so festgelegt werden, dass für die Automobilhersteller in ganz Europa in Bezug auf ihre Neuwagenflotte in der Gemeinschaft weiterhin Berechenbarkeit und Planungssicherheit gegeben sind.
- (6) Die Kommission hat erstmals 1995 eine Gemeinschaftsstrategie zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen angenommen. Diese Strategie stützte sich auf drei Säulen: Selbstverpflichtungen der Automobilindustrie zur Senkung der Emissionen, bessere Informationen für die Verbraucher und die Förderung von Fahrzeugen mit niedrigem Treibstoffverbrauch durch steuerliche Maßnahmen.
- (7) 1998 hat sich der Verband europäischer Automobilhersteller (ACEA) verpflichtet, die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der verkauften Neuwagen bis 2008 auf 140 g/km zu senken und 1999 sind auch der Verband der japanischen Automobilhersteller (JAMA) und der Verband der koreanischen Automobilhersteller (KAMA) eine Verpflichtung zur Senkung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen verkaufter Neuwagen auf 140 g/km bis 2009 eingegangen. Diese Verpflichtungen hat die Kommission in ihrer Empfehlung 1999/125/EG vom 5. Februar 1999 über die Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen<sup>(2)</sup> (ACEA), ihrer Empfehlung 2000/303/EG vom 13. April 2000 über die Minderung von CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen (KAMA)<sup>(3)</sup> und ihrer Empfehlung 2000/304/EG vom 13. April 2000 über die Minderung von CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen (JAMA)<sup>(4)</sup> anerkannt.
- (8) Am 7. Februar 2007 verabschiedete die Kommission zwei parallele Mitteilungen: eine Mitteilung über die Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen und eine Mitteilung über ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert — CARS 21. In den Mitteilungen wurde darauf hingewiesen, dass zwar Fortschritte in Richtung auf die Vorgabe von 140 g CO<sub>2</sub>/km bis 2008/09 erzielt worden sind, das Gemeinschaftsziel von 120 g CO<sub>2</sub>/km bis 2012 jedoch nicht ohne zusätzliche Maßnahmen erreicht werden könne.
- (9) In den Mitteilungen wurde ein Gesamtkonzept zur Erreichung des Gemeinschaftsziels von 120 g CO<sub>2</sub>/km bis 2012 vorgeschlagen, und es wurde angekündigt, dass die Kommission einen Rechtsrahmen zur Verwirklichung des Gemeinschaftsziels vorschlagen wird mit Schwerpunkt auf obligatorischen Verringerungen der CO<sub>2</sub>-Emissionen, damit ein Ziel von durchschnittlich 130 g/km für die Neuwagenflotte durch Verbesserungen bei der Motorentechnik erreicht wird. In Einklang mit dem Ansatz, der im Rahmen der Selbstverpflichtungen der Hersteller gewählt wurde, umfasst dies die Aspekte, die bei der Messung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge<sup>(5)</sup> berücksichtigt werden. Eine weitere Reduzierung um 10 g CO<sub>2</sub>/km oder deren Äquivalent, falls dies technisch erforderlich ist, wird durch andere technische Verbesserungen und einen erhöhten Einsatz von nachhaltigen Biokraftstoffen erreicht.
- (10) Der Rechtsrahmen zur Erreichung des Zielwertes für die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagenflotte 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. Der Rechtsrahmen sollte mit dem Gesamtziel der Verwirklichung der Kyoto-Ziele der Gemeinschaft vereinbar sein und durch andere, nutzungsbezogenere Instrumente wie gestaffelte Kfz- und Energiesteuern ergänzt werden.
- (11) Im Gesamthaushaltsplan der Europäischen Union sollten ausreichende Mittel bereitgestellt werden, um die Entwicklung von Technologien zur radikalen Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Straßenfahrzeugen zu fördern.
- (12) Damit die Vielfalt des Automarkts und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die CO<sub>2</sub>-Ziele für Personenkraftwagen in linearer Abhängigkeit vom Nutzwert der Fahrzeuge festgesetzt werden. Ein geeigneter Parameter zur Beschreibung des Nutzwerts ist die Masse, die in einer Korrelation zu den derzeitigen Emissionen steht und somit zu realistischeren und wettbewerbsneutralen Zielvorgaben führt. Zudem sind die Daten zur Masse leicht verfügbar. Es sollten jedoch auch Daten zu alternativen Parametern für den Nutzwert, wie der Fahrzeugstandfläche (Produkt aus Spurweite und Radstand) erfasst werden, um längerfristige Bewertungen des auf dem Nutzwert basierenden Konzepts zu erleichtern. Die Kommission sollte bis 2014 prüfen, welche Daten zur Verfügung stehen, und gegebenenfalls dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag zur Anpassung des Parameters für den Nutzwert unterbreiten.
- (13) Mit dieser Verordnung sollen der Automobilindustrie Anreize für Investitionen in neue Technologien gegeben werden. Diese Verordnung fördert aktiv die Ökoinnovation und trägt künftigen Technologieentwicklungen Rechnung. Die Entwicklung innovativer Antriebs-technologien sollte besonders gefördert werden, weil sie erheblich niedrigere Emissionen als traditionelle Personenkraftwagen verursachen. So wird die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie langfristig gefördert, und es entstehen mehr hochwertige Arbeitsplätze. Die Kommission sollte unter Berücksichtigung der technischen und wirtschaftlichen Auswirkungen prüfen, inwieweit es möglich ist, öko-innovative Maßnahmen in die Überarbeitung der Prüfungsverfahren gemäß Artikel 14 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 einzubeziehen.

(1) ABl. L 202 vom 10.8.2000, S. 1.

(2) ABl. L 40 vom 13.2.1999, S. 49.

(3) ABl. L 100 vom 20.4.2000, S. 55.

(4) ABl. L 100 vom 20.4.2000, S. 57.

(5) ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.

- (14) 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 auch zeitlich begrenzt die Einführung von Fahrzeugen mit extrem geringen CO<sub>2</sub>-Emissionen auf dem europäischen Markt im frühen Vermarktungsstadium beschleunigt und erleichtert werden.
- (15) 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 fortgesetzten Einführung von bestimmten mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen auf dem Gemeinschaftsmarkt vor.
- (16) Damit die Zielvorgaben mit dem Konzept der Strategie der Kommission für CO<sub>2</sub> und Personenkraftwagen, insbesondere in Bezug auf die Selbstverpflichtungen der Herstellerverbände, in Einklang stehen, sollten sie für neue Personenkraftwagen gelten, die in der Gemeinschaft zum ersten Mal zugelassen werden und die, mit Ausnahme eines befristeten Zeitraums, um Missbrauch vorzubeugen, zuvor nicht außerhalb der Gemeinschaft zugelassen waren.
- (17) Die Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge <sup>(1)</sup> enthält einen einheitlichen Rahmen mit Verwaltungsvorschriften und allgemeinen technischen Anforderungen für die Genehmigung aller Neuwagen in ihrem Geltungsbereich. Für die Anwendung der vorliegenden Verordnung sollte die Stelle zuständig sein, die auch für sämtliche Aspekte des Typgenehmigungsverfahrens nach jener Richtlinie und für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion zuständig ist.
- (18) Für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung entsprechend der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG gelten besondere Vorschriften für die Typgenehmigung, sie sollten vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden. Auch Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung in der Kategorie M<sub>1</sub> eingestuft waren und speziell für gewerbliche Zwecke hergestellt wurden, damit in ihnen ein Rollstuhl benutzt werden kann, und die der Definition von Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung in Anhang II der Verordnung 2007/46/EG entsprechen, sollten in Einklang mit der Gemeinschaftspolitik zugunsten von Menschen mit Behinderungen vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden.
- (19) Den Herstellern sollte die Flexibilität geboten werden, selbst zu entscheiden, wie sie die Zielvorgaben gemäß dieser Verordnung erfüllen wollen, und es sollte erlaubt werden, dass die CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben nicht für jeden einzelnen Personenkraftwagen, sondern für den Durchschnitt der Neuwagenflotte eines Herstellers gelten. Die Hersteller sollten daher verpflichtet werden sicherzustellen, dass die durchschnittlichen spezifischen Emissionen aller in der Gemeinschaft zugelassenen Neuwagen, für die sie verantwortlich sind, den Durchschnitt der Emissionsziele für diese Wagen nicht überschreiten. Diese Verpflichtung sollte zwischen 2012 und 2015 schrittweise eingeführt werden, um den Übergang zu erleichtern.
- (20) 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. Für diese Hersteller kleiner Stückzahlen sollten alternative Emissionsreduktionsziele gelten, die sich nach den technologischen Möglichkeiten zur Reduzierung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen bei den Fahrzeugen eines bestimmten Herstellers richten und mit den Merkmalen der betreffenden Marktsegmente in Einklang stehen. Diese Ausnahme sollte in die Überprüfung der spezifischen Emissionsziele gemäß Anhang I einbezogen werden, die bis spätestens Anfang 2013 abgeschlossen sein muss.
- (21) Für Nischenhersteller sollte eine alternative Zielvorgabe gelten können, die um 25 % unter ihren durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Jahr 2007 liegt. Eine gleichwertige Zielvorgabe sollte festgelegt werden, wenn Informationen über die durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers für 2007 nicht vorliegen. Auf diese Ausnahmebestimmung sollte die Überprüfung der spezifischen Zielvorgaben für Emissionen in Anhang I Anwendung finden, die spätestens Anfang 2013 abgeschlossen sein muss.
- (22) Bei der Ermittlung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen für alle in der Gemeinschaft zugelassenen Neufahrzeuge, für die die Hersteller verantwortlich sind, sollten alle Fahrzeuge unabhängig von ihrer Masse oder anderen Merkmalen berücksichtigt werden. Obwohl die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht für Personenkraftwagen gilt, deren Bezugsmasse 2 610 kg überschreitet und auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht ausgedehnt wurde, sollten die Emissionen dieser Fahrzeuge nach demselben Messverfahren gemessen werden, das in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 <sup>(2)</sup> für Personenkraftwagen festgelegt wurde. Die dabei ermittelten CO<sub>2</sub>-Emissionswerte sollten in die Übereinstimmungsbescheinigung für das Fahrzeug aufgenommen werden, um ihre Aufnahme in das Überwachungssystem zu ermöglichen.
- (23) Um den Herstellern zur Erfüllung ihrer Zielvorgaben gemäß dieser Verordnung Flexibilität zu ermöglichen, können 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, darf jedoch erneuert werden. Bilden mehrere Hersteller eine Emissionsgemeinschaft, so sollten ihre Zielvorgaben gemäß dieser Verordnung als erfüllt gelten, wenn die durchschnittlichen Emissionen der Emissionsgemeinschaft insgesamt die für die Emissionsgemeinschaft gesetzten Emissionsziele nicht überschreiten.

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

<sup>(2)</sup> Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1).

- (24) Um sicherzustellen, dass die Ziele dieser Verordnung erfüllt werden, ist ein solider Durchsetzungsmechanismus erforderlich.
- (25) Die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen werden in der Gemeinschaft in einheitlicher Weise nach der in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vorgesehenen Methodik 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 Neuzulassungen in der Gemeinschaft beurteilt werden. Damit die für diese Beurteilung verwendeten Angaben vergleichbar sind, sollten die Bestimmungen für ihre Erfassung und Meldung soweit wie möglich harmonisiert werden.
- (26) Gemäß der Richtlinie 2007/46/EG legt der Hersteller jedem neuen Personenkraftwagen eine Übereinstimmungsbescheinigung bei, und die Mitgliedstaaten gestatten die Zulassung und die Inbetriebnahme neuer Personenkraftwagen nur dann, wenn eine gültige Übereinstimmungsbescheinigung vorliegt. Die von den Mitgliedstaaten erfassten Daten sollten mit der vom Hersteller erteilten Übereinstimmungsbescheinigung für den Personenkraftwagen in Einklang stehen und sich ausschließlich darauf stützen. Sollten die Mitgliedstaaten aus berechtigten Gründen die Übereinstimmungsbescheinigung nicht dazu benutzen, das Verfahren der Zulassung und der Inbetriebnahme von neuen Personenkraftwagen abzuschließen, so sollten sie die notwendigen Maßnahmen erlassen, um ein ausreichend genaues Überwachungsverfahren sicherzustellen. Für Daten aus Übereinstimmungsbescheinigungen sollte eine Standarddatenbank der Gemeinschaft eingerichtet werden. Sie sollte als ausschließliche Referenz benutzt werden, um die Mitgliedstaaten in die Lage zu versetzen, die Speicherung ihrer Zulassungsdaten zu vereinfachen, wenn Fahrzeuge erstmals zugelassen werden.
- (27) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Ziele durch die Hersteller sollte auf Gemeinschaftsebene beurteilt werden. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten ab 2012 für jedes Kalenderjahr eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zahlen. Die Höhe der Überschreitungsabgabe sollte sich danach bemessen, wie weit die Hersteller über dem Zielwert liegen. Sie sollte im Laufe der Zeit steigen. Als hinreichender Anreiz, Maßnahmen zur Verringerung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen zu treffen, sollte die Abgabe die Technologiekosten widerspiegeln. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Union angesehen werden.
- (28) Durch einzelstaatliche Maßnahmen, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 176 des Vertrags beibehalten oder einführen können, sollte unter Berücksichtigung des Zwecks und der Verfahren dieser Verordnung den Herstellern, die ihre Zielvorgaben aus dieser Verordnung nicht erreichen, keine zusätzlichen oder strengeren Sanktionen auferlegt werden.
- (29) Die Verordnung sollte die vollständige Anwendung der Wettbewerbsregeln der Gemeinschaft nicht berühren.
- (30) Die Kommission sollte für das Erreichen des langfristigen Ziels neue Einzelvorschriften über seine Erfüllung erwägen, insbesondere im Hinblick auf das Steigungsmaß der Kurve, die Parameter für den Nutzwert und das System der Abgaben wegen Emissionsüberschreitung.
- (31) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse<sup>(1)</sup> erlassen werden.
- (32) Insbesondere sollte die Kommission die Befugnis erhalten, im Lichte der Erfahrung mit der Anwendung dieser Verordnung die Vorschriften für die Überwachung und Datenübermittlung zu ändern, Verfahren für die Erhebung der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung einzuführen, die Durchführungsbestimmungen bezüglich der Ausnahmeregelung für bestimmte Hersteller anzunehmen, und Anhang I anzupassen, um der Entwicklung der Masse der in der Gemeinschaft zugelassenen neuen Personenkraftwagen sowie Änderungen des Regeltestverfahrens zur Messung spezifischer CO<sub>2</sub>-Emissionen Rechnung zu tragen. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite handelt, die eine Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung, auch durch Ergänzung um neue nicht wesentliche Bestimmungen, bewirken, sind diese Maßnahmen nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG zu erlassen.
- (33) Aus Gründen der Vereinfachung und Rechtsklarheit sollte die Entscheidung Nr. 1753/2000/EG aufgehoben werden.
- (34) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich Anforderungen an die CO<sub>2</sub>-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen aufzustellen, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und das Gesamtziel der Union zur Verringerung der Treibhausgase verwirklichen sollen, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher wegen der Tragweite und Wirkung der vorgeschlagenen Maßnahmen dieser Verordnung besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen sind, kann die Gemeinschaft in Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrages niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

#### Gegenstand und Ziele

In dieser Verordnung werden Anforderungen an die CO<sub>2</sub>-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen aufgestellt, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen und

<sup>(1)</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

das Gesamtziel der Europäischen Gemeinschaft verwirklichen sollen, demzufolge die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Neuwagenflotte bei 120 g/km liegen sollten. Der in dieser Verordnung festgelegte CO<sub>2</sub>-Emissionsdurchschnitt für neue Personenkraftwagen von 130 g/km wird gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften gemessen und ist durch Verbesserungen bei der Motorentechnik sowie innovative Technologien zu erreichen.

In dieser Verordnung wird ein ab 2020 geltendes Ziel für die Neuwagenflotte von 95 g CO<sub>2</sub>/km gemäß Artikel 13 Absatz 5 festgelegt.

Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft wird diese Verordnung durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die einer Verringerung um 10 g CO<sub>2</sub>/km entsprechen.

#### Artikel 2

##### Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für Kraftfahrzeuge der Kategorie M<sub>1</sub> gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG („Personenkraftwagen“), die in der Gemeinschaft erstmals zugelassen werden und zuvor nicht außerhalb der Gemeinschaft zugelassen waren („neue Personenkraftwagen“).

(2) Eine außerhalb der Gemeinschaft weniger als drei Monate vor der Zulassung in der Gemeinschaft erfolgte vorherige Zulassung wird nicht berücksichtigt.

(3) Diese Verordnung gilt nicht für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung gemäß der Definition in Anhang II Teil A Nummer 5 der Richtlinie 2007/46/EG.

#### Artikel 3

##### Begriffsbestimmungen

(1) Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

- a) „durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen“: für einen Hersteller den Durchschnitt der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen aller neuen Personenkraftwagen, deren Hersteller er ist;
- b) „Übereinstimmungsbescheinigung“: die Bescheinigung nach Artikel 18 der Richtlinie 2007/46/EG;
- c) „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;
- d) „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;
- e) „Fahrzeugstandfläche“: den Radstand eines Wagens multipliziert mit der Spurweite, wie in der Übereinstimmungsbescheinigung angegeben und in Anhang I Abschnitte 2.1 und 2.3 der Richtlinie 2007/46/EG definiert;

f) „spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen“: die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 gemessenen und als CO<sub>2</sub>-Massenemission (kombiniert) in der Übereinstimmungsbescheinigung angegebenen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Personenkraftwagens. Für Personenkraftwagen, die über keine Typgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verfügen, bezeichnet „spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen“ die CO<sub>2</sub>-Emissionen, gemessen gemäß demselben Messverfahren, das in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 für Personenkraftwagen festgelegt ist, oder gemäß dem Verfahren, das von der Kommission für die Feststellung der CO<sub>2</sub>-Emissionen solcher Personenkraftwagen angenommen wird;

g) „Zielvorgabe für spezifische Emissionen“ für einen Hersteller den Durchschnitt der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Anhang I für alle neuen Personenkraftwagen, deren Hersteller er ist, oder, wenn dem Hersteller eine Ausnahme nach Artikel 11 gewährt wird, das nach dieser Ausnahme bestimmte spezifische Emissionsziel.

(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 unmittelbar oder mittelbar
  - über mehr als die Hälfte der Stimmrechte verfügt,
  - mehr als die Hälfte der Mitglieder des Aufsichtsrats, des Verwaltungsorgans oder der zur gesetzlichen Vertretung berufenen Organe bestellen kann oder
  - das Recht hat, die Geschäfte des Unternehmens zu führen;
- b) Unternehmen, die die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten unmittelbar oder mittelbar über den Hersteller ausüben;
- c) Unternehmen, bei denen ein unter Buchstabe b genanntes Unternehmen unmittelbar oder mittelbar die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten hat;
- d) Unternehmen, bei denen der Hersteller zusammen mit einem oder mehreren der unter den Buchstaben a, b oder c genannten Unternehmen, oder bei denen zwei oder mehr der letztgenannten Unternehmen gemeinsam die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten haben;
- e) Unternehmen, bei denen die in Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten gemeinsam ausgeübt werden von dem Hersteller oder einem oder mehreren seiner jeweiligen in den Buchstaben a bis d genannten verbundenen Unternehmen und einem oder mehreren Dritten.

#### Artikel 4

##### Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen

Jeder Hersteller von Personenkraftwagen stellt für das am 1. Januar 2012 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen die gemäß Anhang I festgesetzte Zielvorgabe für die

spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht überschreiten oder, bei Herstellern, denen eine Ausnahme nach Artikel 11 gewährt wurde, dieser Ausnahme entsprechen.

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

- 65 % im Jahr 2012;
- 75 % im Jahr 2013;
- 80 % im Jahr 2014;
- 100 % ab 2015.

#### Artikel 5

##### Begünstigung

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

- 3,5 Fahrzeuge im Jahr 2012;
- 3,5 Fahrzeuge im Jahr 2013;
- 2,5 Fahrzeuge im Jahr 2014;
- 1,5 Fahrzeuge im Jahr 2015;
- 1 Fahrzeug ab 2016.

#### Artikel 6

##### Spezifische Emissionszielvorgaben für mit alternativem Kraftstoff betriebene Fahrzeuge

Für die Feststellung, inwieweit ein Hersteller seine in Artikel 4 genannten spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionsziele erfüllt, werden die angegebenen CO<sub>2</sub>-Emissionen für jedes Fahrzeug, das so konstruiert ist, dass es mit einem Gemisch aus Ottokraftstoff und Bioethanol mit einem Bioethanolgehalt von 85 % („E 85“) betrieben werden kann, das den einschlägigen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften 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 Reduktion gilt nur dann, wenn mindestens 30 % der Tankstellen in dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, diesen Typ alternativen Kraftstoffes anbieten, der die Nachhaltigkeitskriterien für Biokraftstoffe nach den einschlägigen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften erfüllt.

#### Artikel 7

##### Emissionsgemeinschaften

(1) Hersteller, 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 ihr ist spätestens am 31. Dezember des ersten Kalenderjahres beizutreten, für das die Emissionen in die Emissionsgemeinschaft eingebracht werden sollen. Hersteller, die eine Emissionsgemeinschaft bilden, übermitteln der Kommission folgende Aufgaben:

- a) die Hersteller, die der Emissionsgemeinschaft angehören sollen;
- b) den als Vertreter der Emissionsgemeinschaft benannten Hersteller, der als Kontaktstelle für die Emissionsgemeinschaft fungiert und für die Zahlung etwaiger Abgaben wegen Emissionsüberschreitung verantwortlich ist, die der Emissionsgemeinschaft gemäß Artikel 9 auferlegt werden können, und
- c) den Nachweis, dass der Vertreter der Emissionsgemeinschaft in der Lage ist, seinen Verpflichtungen gemäß Buchstabe b nachzukommen.

(3) Erfüllt der vorgeschlagene Vertreter der Emissionsgemeinschaft die Anforderung der Zahlung etwaiger Abgaben wegen Emissionsüberschreitung, die der Emissionsgemeinschaft gemäß Artikel 9 auferlegt wurden, nicht, 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 seines Finanzstatus, soweit dies seine Fähigkeit beeinträchtigen könnte, die Anforderung der Zahlung etwaiger Abgaben wegen Emissionsüberschreitung, die der Emissionsgemeinschaft gemäß Artikel 9 auferlegt wurden, zu erfüllen, und von jeder Änderung der Zusammensetzung oder der Auflösung der Emissionsgemeinschaft in Kenntnis.

(5) Die Hersteller können Vereinbarungen über die Bildung von Emissionsgemeinschaften treffen, sofern diese Vereinbarungen mit den Artikeln 81 und 82 des Vertrags in Einklang stehen und jedem Hersteller, der beantragt, in die Emissionsgemeinschaft aufgenommen zu werden, eine offene, transparente und diskriminierungsfreie Beteiligung unter wirtschaftlich angemessenen Bedingungen möglich ist. Unbeschadet der allgemeinen Gültigkeit der Wettbewerbsregeln der Gemeinschaft für solche Emissionsgemeinschaften gewährleisten alle Mitglieder einer Emissionsgemeinschaft insbesondere, dass im Kontext der Vereinbarung über die Bildung von Emissionsgemeinschaften weder Daten noch Informationen ausgetauscht werden, mit Ausnahme der folgenden Informationen:

- a) durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen;
- b) Zielvorgabe für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen;
- c) Gesamtzahl der zugelassenen Fahrzeuge.

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

(7) Außer im Falle der Mitteilung nach Absatz 3 werden die Hersteller, die einer Emissionsgemeinschaft angehören, zu dem die einschlägigen Angaben der Kommission übermittelt wurden, zum 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 in Artikel 8 Absatz 4 erwähnten Zentralregister erfasst, gemeldet und zur Verfügung gestellt.

#### Artikel 8

### Überwachung und Meldung der durchschnittlichen Emissionen

(1) Jeder Mitgliedstaat erfasst für das am 1. Januar 2010 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Kalenderjahr gemäß Anhang II Teil A die Angaben über alle neuen Personenkraftwagen, 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 CO<sub>2</sub>-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, beginnend im Jahr 2011, 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 und berechnet bis spätestens 30. Juni eines jeden Jahres, beginnend im Jahr 2011 vorläufig für jeden Hersteller Folgendes:

- a) die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr,
- b) die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr, und
- c) 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 Personenkraftwagen und zu ihren spezifischen CO<sub>2</sub>-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 kann die vorläufigen Berechnungen gemäß Absatz 4 bis zum 31. Oktober entweder bestätigen oder ändern.

(6) 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 im Kalenderjahr 2010 oder 2011 seine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für das betreffende Jahr übersteigen, so setzt sie den Hersteller davon in Kenntnis.

(7) Die Mitgliedstaaten bestimmen eine zuständige Behörde für die Erfassung und Übermittlung der Überwachungsdaten gemäß dieser Verordnung und setzen die Kommission spätestens am 5. Dezember 2009 davon in Kenntnis. Danach unterrichtet die Kommission das Europäische Parlament und den Rat davon.

(8) Für jedes Kalenderjahr, in dem Artikel 6 gilt, übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission Informationen über den Anteil der Tankstellen mit E85 und die diesbezüglichen Nachhaltigkeitskriterien gemäß dem genannten Artikel.

(9) Die Kommission kann Durchführungsvorschriften für die Überwachung und Datenübermittlung nach dem vorliegenden Artikel und über die Anwendung von Anhang II nach dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren erlassen.

Die Kommission kann Anhang II im Lichte der mit der Anwendung dieser Verordnung gewonnenen Erfahrung ändern. Diese Maßnahmen zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung werden nach dem in Artikel 14 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

#### Artikel 9

### Abgabe wegen Emissionsüberschreitung

(1) Übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Herstellers im Kalenderjahr 2012 oder einem folgenden Kalenderjahr die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers in dem betreffenden Jahr, so erhebt die Kommission von ihm bzw., im Falle einer Emissionsgemeinschaft, vom Vertreter der Emissionsgemeinschaft eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung.

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

- a) von 2012 bis 2018:
  - i) übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Herstellers die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen um mehr als 3 g CO<sub>2</sub>/km:

$$((\text{Überschreitung} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{Anzahl neuer Personenkraftwagen};$$

- ii) übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Herstellers die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen um mehr als 2 g CO<sub>2</sub>/km aber nicht mehr als 3 g CO<sub>2</sub>/km:

$$((\text{Überschreitung} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{Anzahl neuer Personenkraftwagen};$$

- iii) übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Herstellers die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen um mehr als 1 aber nicht mehr als 2 g CO<sub>2</sub>/km:

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

- iv) übersteigen die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Herstellers die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen um nicht mehr als 1 g CO<sub>2</sub>/km:

$$(\text{Überschreitung} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{Anzahl neuer Personenkraftwagen};$$

- b) ab 2019:

$$(\text{Überschreitung} \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{Anzahl neuer Personenkraftwagen}.$$

Für die Zwecke des vorliegenden Artikels ist eine „Überschreitung“ nach der Bestimmung gemäß Artikel 4 die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen Emissionen des Herstellers — unter Berücksichtigung der durch genehmigte innovative Technologien erreichten CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionen — dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr übersteigen, gerundet auf drei Dezimalstellen; und ist die „Anzahl neuer Personenkraftwagen“ die im betreffenden Jahr zugelassene Anzahl der neuen Personenkraftwagen dieses Herstellers unter Berücksichtigung der Phase-in-Kriterien.

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

Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 14 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle 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 spätestens 31. Oktober eines jeden Jahres, beginnend im Jahr 2011, eine Liste, in der für jeden Hersteller Folgendes angegeben ist:

- a) seine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für das vorangegangene Kalenderjahr;

- b) seine durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;

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

- d) die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen aller neuen Personenkraftwagen in der Gemeinschaft im vorangegangenen Kalenderjahr, und

- e) die durchschnittliche Masse aller neuen Personenkraftwagen in der Gemeinschaft im vorangegangenen Kalenderjahr.

- (2) Ab 31. Oktober 2013 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) Ein Hersteller kann eine Ausnahme von der gemäß Anhang I berechneten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen beantragen, wenn er für weniger als 10 000 neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden, und

- a) nicht zu einer Gruppe verbundener Hersteller gehört, oder
- b) zu einer Gruppe verbundener Hersteller gehört, die insgesamt für weniger als 10 000 neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Gemeinschaft zugelassen werden, oder
- c) zu einer Gruppe verbundener Hersteller gehört, aber seine eigenen Produktionsanlagen und sein eigenes Konstruktionszentrum betreibt.

- (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 Personenkraftwagen, die er herstellt, einschließlich Masse und spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen dieser Personenkraftwagen, 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, in Einklang steht, wobei die Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Fahrzeugtyp 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 Fahrzeugtyp, in 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 kann eine Ausnahme von der gemäß Anhang I berechneten Zielvorgabe für die spezifischen CO<sub>2</sub>-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 Gemeinschaft 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) eine Zielvorgabe in Höhe einer Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Jahr 2007 um 25 % oder, wenn ein einziger Antrag für mehrere verbundene Unternehmen gestellt wird, einer Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen dieser Unternehmen im Jahr 2007 um 25 %.

Sind für das Jahr 2007 keine Informationen über die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Herstellers verfügbar, so legt die Kommission eine gleichwertige Reduktionszielvorgabe auf der Grundlage der besten verfügbaren Technologien zur Emissionsreduktion vor, die in Personkraftfahrzeugen vergleichbarer Masse eingesetzt werden, und sie berücksichtigt dabei die Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Fahrzeugtyp. Dieses Ziel wird vom Antragsteller für die Zwecke des Buchstaben 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 Mitteilung 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 Emissionsüberschreitungsgeld gemäß Artikel 9 auf.

(8) Die Kommission kann Durchführungsbestimmungen zu den Absätzen 1 bis 7 erlassen, in denen auch die Auslegung der Voraussetzungen für die Gewährung einer Ausnahme, der Inhalt der Anträge sowie der Inhalt und die Beurteilung der Programme zur Reduzierung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen geregelt werden.

Diese Maßnahmen zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung durch Ergänzung werden nach dem in Artikel 14 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

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

## Artikel 12

### Ökoinnovationen

(1) Auf Antrag eines Zulieferers oder Herstellers werden CO<sub>2</sub>-Einsparungen, die durch den Einsatz innovativer Technologien erreicht werden, berücksichtigt. 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 2010 Durchführungsvorschriften für das Verfahren zur Genehmigung solcher innovativer Technologien nach dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Regelungsverfahren. Diese Durchführungsvorschriften gründen sich auf folgende Kriterien:

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

(3) Ein Zulieferer oder Hersteller, der die Genehmigung einer Maßnahme als innovative Technologie beantragt, legt der Kommission einen Bericht 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, die 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.

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

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

### Artikel 13

#### Überprüfung und Berichterstattung

(1) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat im Jahr 2010 einen Bericht darüber vor, inwieweit das Gesamtkonzept der Gemeinschaft zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen umgesetzt wurde.

(2) Bis 31. Oktober 2014 und danach alle drei Jahre werden Maßnahmen zur Änderung von Anhang I erlassen, durch die der dort genannte Wert M<sub>0</sub> an die durchschnittliche Masse neuer Personenkraftwagen in den vorausgegangenen drei Kalenderjahren angepasst wird.

Diese Maßnahmen werden erstmals am 1. Januar 2016 wirksam und danach alle drei Jahre.

Diese Maßnahmen zur Änderung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Verordnung werden nach dem in Artikel 14 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

(3) Ab 2012 führt die Kommission eine Folgenabschätzung durch, um gemäß Artikel 14 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bis 2014 die Verfahren zur Messung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 zu überarbeiten. Die Kommission unterbreitet insbesondere geeignete Vorschläge zur Anpassung der Verfahren, damit sie in angemessener Weise das tatsächliche Verhalten von Fahrzeugen hinsichtlich CO<sub>2</sub>-Emissionen widerspiegeln, sowie Vorschläge zur Einbeziehung genehmigter innovativer Technologien im Sinne des Artikels 12, die im Prüfzyklus ihren Ausdruck finden könnten. Die Kommission stellt sicher, dass diese Verfahren danach regelmäßig überprüft werden.

Ab der Anwendung der überarbeiteten Verfahren zur Messung der CO<sub>2</sub>-Emissionen werden keine innovativen Technologien nach dem Verfahren des Artikels 12 mehr genehmigt.

(4) Bis 2010 überprüft die Kommission die Richtlinie 2007/46/EG so, dass jeder Typ/jede Variante/jede Version einem einzigen Paket innovativer Technologien entspricht.

(5) Bis 1. Januar 2013 schließt die Kommission eine Überprüfung der spezifischen Emissionsziele in Anhang I und der Ausnahmen in Artikel 11 mit dem Ziel ab,

- Modalitäten festzulegen um bis zum Jahr 2020 ein langfristiges Ziel von 95 g CO<sub>2</sub>/km auf kosteneffiziente Weise zu erreichen und
- die Aspekte der Umsetzung des Ziels, einschließlich der Emissionsüberschreitungsabgabe, festzulegen.

Auf der Grundlage einer solchen Überprüfung und ihrer Folgenabschätzung, einschließlich einer Gesamteinschätzung der Auswirkungen auf die Automobilindustrie und ihre Zulieferindustrien, unterbreitet die Kommission gegebenenfalls einen Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung in einer Weise, die aus wettbewerblicher Sicht so neutral wie möglich sowie sozial gerecht und nachhaltig ist.

(6) Bis 2014 veröffentlicht die Kommission nach einer Folgenabschätzung einen Bericht über die Verfügbarkeit von Daten über die Fahrzeugstandfläche und über ihre Verwendung als Parameter für den Nutzwert zur Bestimmung spezifischer Emissionsziele und legt gegebenenfalls dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Vorschlag zur Änderung des Anhangs I vor.

(7) Es sind Maßnahmen zur notwendigen Anpassung der Formeln des Anhangs I zu erlassen, um jeder Änderung des Regeltestverfahrens zur Messung spezifischer CO<sub>2</sub>-Emissionen Rechnung zu tragen.

Diese Maßnahmen zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung werden nach dem in Artikel 14 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen.

### Artikel 14

#### Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem gemäß Artikel 9 der Entscheidung Nr. 280/2004/EG<sup>(1)</sup> eingesetzten Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

### Artikel 15

#### Aufhebung

Die Entscheidung Nr. 1753/2000/EG wird mit Wirkung vom 1. Januar 2010 aufgehoben.

Die Artikel 4, 9 und 10 jener Entscheidung bleiben jedoch in Kraft, bis die Kommission dem Europäischen Parlament einen Bericht über die Überwachungsdaten für das Kalenderjahr 2009 vorgelegt hat.

<sup>(1)</sup> Entscheidung Nr. 280/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über ein System zur Überwachung der Treibhausgasemissionen in der Gemeinschaft und zur Umsetzung des Kyoto-Protokolls (ABL L 49 vom 19.2.2004, S. 1).

*Artikel 16***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 23. April 2009.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*  
H.-G. PÖTTERING

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*  
P. NEČAS

---

## ANHANG I

**ZIELVORGABE FÜR SPEZIFISCHE EMISSIONEN**

1. Die zulässigen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, werden für jeden neuen Personenkraftwagen für die Zwecke der Berechnungen in diesem Anhang nach folgenden Formeln festgelegt:

- a) von 2012 bis 2015:

$$\text{Spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 130 + a \times (M - M_0)$$

dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

M<sub>0</sub> = 1 372,0

a = 0,0457

- b) ab 2016:

$$\text{Spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 130 + a \times (M - M_0)$$

dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

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

a = 0,0457

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

## ANHANG II

**ÜBERWACHUNG UND MELDUNG DER EMISSIONEN****TEIL A — Erfassung von Angaben über neue Personenkraftwagen und Ermittlung von Daten für die CO<sub>2</sub>-Überwachung**

1. Die Mitgliedstaaten erfassen für das am 1. Januar 2010 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Jahr die folgenden Angaben über neue Personenkraftwagen, 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) und
  - f) Spurweite (mm).
2. Die Angaben gemäß Nummer 1 sind der Übereinstimmungsbescheinigung für den betreffenden Personenkraftwagen zu entnehmen. Sind in der Übereinstimmungsbescheinigung für einen Personenkraftwagen 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 2010 beginnende Kalenderjahr und für jedes folgende Jahr nach den in Teil B beschriebenen Methoden für jeden Hersteller Folgendes fest:
  - a) die Gesamtzahl der in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen neuen Personenkraftwagen;
  - b) die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Teil B Nummer 2 dieses Anhangs;
  - c) die durchschnittliche Masse gemäß Teil B Nummer 3 dieses Anhangs;
  - d) für jede Version jeder Variante jedes Typs eines neuen Personenkraftwagens:
    - i) die Gesamtzahl der in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen neuen Personenkraftwagen gemäß Teil B Nummer 1 dieses Anhangs;
    - ii) die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Anteil der Emissionsreduktion durch innovative Technologien gemäß Artikel 12 oder mit alternativem Kraftstoff betriebene Fahrzeuge gemäß Artikel 6;
    - iii) die Masse;
    - iv) die Fahrzeugstandfläche des Wagens gemäß Teil B Nummer 5 dieses Anhangs.

**TEIL B — Verfahren zur Ermittlung der Daten für die CO<sub>2</sub>-Überwachung neuer Personenkraftwagen**

Die für die Überwachung erforderlichen Daten, die die Mitgliedstaaten gemäß Teil A Nummer 3 feststellen müssen, werden nach den im vorliegenden Teil beschriebenen Verfahren ermittelt.

1. Anzahl zugelassener neuer Personenkraftwagen (N)

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

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

Zur Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen aller neuen Personenkraftwagen, 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 Personenkraftwagens (S) durch die Anzahl der neuen Personenkraftwagen (N) dividiert.

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

## 3. Durchschnittliche Masse neuer Personenkraftwagen

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

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

## 4. Verteilung nach Versionen neuer Personenkraftwagen

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

## 5. Fahrzeugstandfläche

Zur Berechnung der Fahrzeugstandfläche des Personenkraftwagens wird der Radstand mit der Spurweite des Wagens multipliziert.

**TEIL C — Format für die Übermittlung von Angaben**

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

Aggregierte Daten:

Jahr:				
Hersteller	Gesamtzahl zugelassener neuer Personenkraftwagen	Durchschnittliche spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (g/km)	Durchschnittliche Masse (kg)	Durchschnittliche Fahrzeugstandfläche (m <sup>2</sup> )
(Hersteller 1)	...	...	...	...
(Hersteller 2)	...	...	...	...
...	...	...	...	...
Alle Hersteller insgesamt	...	...	...	...

Nach Herstellern aufgeschlüsselte Angaben:

Jahr	Hersteller	Fahrzeugtyp	Variante	Version	Innovative Technologien (*) oder Gruppen innovativer Technologien oder Fahrzeuge, die mit alternativem Kraftstoff betrieben werden (**)	Fabrikmarke	Handelsname	Neuzulassungen insgesamt	Spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (g/km)	Masse (kg)	Fahrzeugs-tandfläche (m <sup>2</sup> )	Emissions-reduktion durch innovative Technologien (*) oder Möglich-keit des Betriebs mit alternativem Kraftstoff (**)
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	(Name Fahrzeugtyp 1)	(Name Variante1)	(Name Version 1)		...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	(Name Fahrzeugtyp 1)	(Name Variante 1)	(Name Version 2)		...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	(Name Fahrzeugtyp 1)	(Name Variante2)	(Name Version1)		...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	(Name Fahrzeugtyp 1)	(Name Variante 2)	(Name Version 2)		...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	(Name Fahrzeugtyp 2)	(Name Variante 1)	(Name Version 1)		...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	(Name Fahrzeugtyp 2)	(Name Variante 1)	(Name Version 2)		...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	(Name Fahrzeugtyp 2)	(Name Variante 2)	(Name Version 1)		...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	(Name Fahrzeugtyp 2)	(Name Variante 2)	(Name Version 2)		...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...
Jahr 1	(Name Hersteller 1)	...	...	...		...	...	...	...	...	...	...

(\*) Gemäß Artikel 12.

(\*\*) Gemäß Artikel 6.