

VERORDNUNG (EU) Nr. 253/2014 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 26. Februar 2014

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 hinsichtlich der Festlegung der Modalitäten für das Erreichen des Ziels für 2020 zur Verringerung der CO₂-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽³⁾ hat die Kommission eine Überprüfung der Modalitäten für das Erreichen des Ziels von 147 g CO₂/km bis zum Jahr 2020 vorzunehmen, einschließlich der in Anhang I jener Verordnung festgelegten Formeln und der in Artikel 11 jener Verordnung festgelegten Ausnahmen und vorbehaltlich der Bestätigung seiner Durchführbarkeit. Die Verordnung sollte so wettbewerbsneutral wie möglich sowie sozialverträglich und nachhaltig sein.
- (2) Da zwischen CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch ein Zusammenhang besteht, könnte durch die Festlegung der Modalitäten für die Verringerung der CO₂-Emissionen leichter Nutzfahrzeuge auch dazu beigetragen werden, den Kraftstoffverbrauch und die damit zusammenhängenden Kosten zugunsten der Eigentümer solcher Fahrzeuge in kostenwirksamer Weise zu senken.

(3) Es sollte klargestellt werden, dass CO₂-Emissionen — für die Zwecke der Überprüfung der Erfüllung des Ziels von 147 g CO₂/km — weiterhin nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁴⁾ und ihrer Durchführungsvorschriften sowie unter Verwendung innovativer Technologien gemessen werden sollten.

(4) Nach der für die Folgenabschätzung durchgeführten technischen Analyse sind die zum Erreichen des Ziels von 147 g CO₂/km benötigten Technologien vorhanden und können die erforderlichen Reduktionen zu geringeren Kosten erreicht werden, als in der vorangegangenen Analyse, die vor der Annahme der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 durchgeführt wurde, geschätzt wurde. Auch hat sich die Differenz zwischen den derzeitigen durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge und dem Zielwert von 147 g CO₂/km verringert. Die Durchführbarkeit des Erreichens des Ziels bis 2020 ist daher bestätigt worden.

(5) Angesichts der unverhältnismäßigen Auswirkungen, die die Einhaltung der auf der Grundlage des Nutzwertes des Fahrzeugs festgelegten spezifischen Emissionsziele für Kleinsthersteller nach sich zieht, des hohen Verwaltungsaufwands im Zusammenhang mit dem Ausnahmeverfahren und der geringfügigen Vorteile der Reduktion der CO₂-Emissionen der von diesen Herstellern verkauften Fahrzeuge sollten Hersteller, auf die jährlich weniger als 1 000 Neuzulassungen leichter Nutzfahrzeuge in der Union entfallen, von dem Ziel für die spezifischen Emissionen und von der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung ausgenommen werden.

(6) Das Verfahren zur Gewährung von Ausnahmen für Hersteller kleiner Stückzahlen sollte vereinfacht werden, um den Zeitpunkt der Beantragung einer Ausnahme durch diese Hersteller und der Gewährung einer solchen Ausnahme durch die Kommission flexibler zu gestalten.

(7) Um es der Automobilindustrie zu ermöglichen, langfristige Investitionen und Innovationen zu tätigen, sollte angegeben werden, wie die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 für die Zeit nach 2020 geändert werden sollte. Diese Angaben sollten auf einer Bewertung des notwendigen Reduktionstempos, das sich nach den langfristigen Klimaschutzziele der Union richtet, und der Folgen für die Entwicklung einer kostenwirksamen Technologie zur

⁽¹⁾ ABl. C 44 vom 15.2.2013, S. 109.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 14. Januar 2014 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 11. Februar 2014.

⁽³⁾ Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1).

⁽⁴⁾ Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).

Verringerung der CO₂-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen basieren. Die Kommission sollte diese Aspekte bis 2015 überprüfen und dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über ihre Erkenntnisse vorlegen. Dieser Bericht sollte gegebenenfalls Vorschläge für eine Änderung der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 zur Festlegung von CO₂-Emissionszielen für neue leichte Nutzfahrzeuge für die Zeit nach 2020 umfassen, einschließlich der möglichen Festlegung eines realistischen und erreichbaren Zielwerts für 2025, wobei eine umfassende Folgenabschätzung zugrunde gelegt werden sollte, bei der die Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie und der von ihr abhängigen Wirtschaftszweige berücksichtigt und gleichzeitig ein klarer Zielpfad für die Emissionsverringerung verfolgt wird, der mit den langfristigen Klimaschutzzielen der Union vereinbar ist. Die Kommission sollte bei der Ausarbeitung dieser Vorschläge dafür sorgen, dass sie so wettbewerbsneutral wie möglich sowie sozialverträglich und nachhaltig sind.

- (8) Treibhausgasemissionen, die mit der Energieversorgung sowie der Herstellung und Entsorgung von Fahrzeugen zusammenhängen, tragen erheblich zur gegenwärtigen gesamten CO₂-Belastung durch den Straßenverkehr bei und werden künftig aller Wahrscheinlichkeit nach erheblich ansteigen. Daher sollten politische Maßnahmen ergriffen werden, um Hersteller zur Entwicklung optimaler Lösungen zu bewegen, bei denen insbesondere die Treibhausgasemissionen berücksichtigt werden, die mit der Erzeugung von Energie für Fahrzeuge einhergehen — beispielsweise Elektrizität und alternative Kraftstoffe —, und um sicherzustellen, dass diese vorgelagerten Emissionen nicht die Vorteile des verbesserten Energieverbrauchs beim Betrieb von Fahrzeugen, der durch die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 erreicht werden soll, zunichtemachen.
- (9) Gemäß Artikel 13 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 muss die Kommission 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 nach den Formeln gemäß Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 veröffentlichen. Obwohl diese Daten vorliegen und ihre potenzielle Verwendung in der Folgenabschätzung bewertet wurde, wurde dennoch der Schluss gezogen, dass es kostenwirksamer ist, als Nutzwertparameter für das Ziel für 2020 für leichte Nutzfahrzeuge weiterhin die Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand zugrunde zu legen.
- (10) Es empfiehlt sich, daran festzuhalten, dass das Ziel auf Basis eines linearen Verhältnisses zwischen dem Nutzwert des leichten Nutzfahrzeugs und seinem CO₂-Emissionsziel, wie in den Formeln gemäß Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 ausgedrückt, festgesetzt wird, da auf diese Weise die Diversität des Marktes für leichte Nutzfahrzeuge erhalten werden kann und die Fahrzeughersteller weiterhin in der Lage sind, unterschiedlichen Verbraucherbedürfnissen gerecht zu werden, wodurch

ungerechtfertigte Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden. Dieser Ansatz sollte jedoch aktualisiert werden, um den neuesten verfügbaren Daten über Zulassungen neuer leichter Nutzfahrzeuge Rechnung zu tragen.

- (11) Die Kommission hat in der Folgenabschätzung die Verfügbarkeit von Daten über die Fahrzeugstandfläche und deren Verwendung als Nutzwertparameter für die Formeln gemäß Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 geprüft. Aufgrund dieser Folgenabschätzung hat die Kommission die Schlussfolgerung gezogen, dass der Nutzwertparameter für die Formeln für 2020 die Masse sein sollte.
- (12) Nach der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾ ist die Kommission verpflichtet, eine Folgenabschätzung durchzuführen, um die Prüfverfahren zu überarbeiten, damit sie das tatsächliche Verhalten von Personenkraftwagen hinsichtlich CO₂-Emissionen widerspiegeln. Die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 erweitert die Überarbeitung der Prüfungsverfahren auf leichte Nutzfahrzeuge. Der derzeit verwendete „Neue europäische Fahrzyklus“ (NEFZ) muss überarbeitet werden, um sicherzustellen, dass reale Fahrbedingungen nachgebildet und Unterschätzungen der tatsächlichen CO₂-Emissionen und des tatsächlichen Kraftstoffverbrauchs vermieden werden. Ein neues, realistischeres und verlässlicheres Prüfverfahren sollte so bald wie möglich vereinbart werden. Diesbezügliche Arbeiten erfolgen derzeit im Rahmen der Entwicklung eines weltweit harmonisierten Prüfzyklus für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge („Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure“ — WLTP) innerhalb der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen, sind jedoch noch nicht abgeschlossen. Um sicherzustellen, dass die für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge angegebenen spezifischen CO₂-Emissionen den unter normalen Nutzungsbedingungen tatsächlich erzeugten Emissionen besser entsprechen, sollte der WLTP so bald wie möglich angewandt werden. Angesichts dessen sind in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 Emissionsgrenzwerte für 2020 festgesetzt, die nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und Anhang XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission⁽²⁾ gemessen werden. Sobald die Prüfverfahren geändert sind, sollten die in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 festgesetzten Grenzwerte angepasst werden, um zu gewährleisten, dass sie für Hersteller und Fahrzeugklassen von vergleichbarer Strenge sind. Dementsprechend sollte die Kommission eine belastbare Korrelationsstudie zwischen dem NEFZ-Prüfzyklus und dem neuen WLTP-Prüfzyklus durchführen, um sicherzustellen, dass reale Fahrbedingungen nachgebildet werden.

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

⁽²⁾ 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).

- (13) Damit den Emissionen im praktischen Fahrbetrieb angemessen Rechnung getragen wird und die gemessenen CO₂-Werte vollständig vergleichbar sind, sollte die Kommission sicherstellen, dass die Bestandteile des Prüfverfahrens, die erhebliche Auswirkungen auf die gemessenen CO₂-Emissionen haben, genau festgelegt werden, um die Ausnutzung von Flexibilitäten im Rahmen des Prüfzyklus durch die Hersteller zu verhindern. Die Abweichungen zwischen den CO₂-Emissionswerten der Typgenehmigung und den Emissionen der zum Kauf angebotenen Fahrzeuge sollten angegangen werden, unter anderem indem ein Verfahren zur Prüfung der Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge erwogen wird, das eine unabhängige Prüfung einer repräsentativen Auswahl von zum Kauf angebotenen Fahrzeugen sicherstellen sollte, sowie indem Methoden zur Behebung von Fällen nachgewiesener erheblicher Unterschiede zwischen den Prüfungsergebnissen und den ursprünglichen CO₂-Emissionen der Typgenehmigung in Erwägung gezogen werden.
- (14) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Festlegung der Modalitäten für das Erreichen des Ziels für 2020 zur Verringerung der CO₂-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen seines Umfangs und seiner Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (15) Die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Für die Zeit ab 2020 legt diese Verordnung für den CO₂-Emissionsdurchschnitt von in der Union zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeugen, wie er nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihrer Durchführungsvorschriften sowie nach innovativen Technologien gemessen wird, einen Zielwert von 147 g CO₂/km fest.“

2. In Artikel 2 wird folgender Absatz angefügt:

„(4) Artikel 4, Artikel 8 Absatz 4 Buchstaben b und c, Artikel 9 sowie Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a und c gelten nicht für Hersteller, auf die, zusammen mit allen mit ihnen verbundenen Unternehmen, im vorangegangenen Kalenderjahr weniger als 1 000 Neuzulassungen leichter Nutzfahrzeuge in der Union entfallen.“

3. In Artikel 11 Absatz 3 wird der letzte Satz gestrichen.

4. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

Der Gesamtbeitrag dieser Technologien zu einer Reduktion der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen eines Herstellers kann bis zu 7 g CO₂/km betragen.“

b) In Absatz 2 erhält die Einleitung folgende Fassung:

„(2) Die Kommission erlässt bis zum 31. Dezember 2012 im Wege von Durchführungsrechtsakten nähere Bestimmungen zum Verfahren für die Genehmigung der in Absatz 1 genannten innovativen Technologien oder innovativen Technologiepakete. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 14 Absatz 2 dieser Verordnung genannten Prüfverfahren erlassen. Diese näheren Bestimmungen 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.“

5. Artikel 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Kommission überprüft bis zum 31. Dezember 2015 die Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen, die Modalitäten und andere Aspekte dieser Verordnung, um Zielwerte für die CO₂-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge für die Zeit nach 2020 festzulegen. Diesbezüglich richtet sich die Bewertung des notwendigen Reduktionstempos nach den langfristigen Klimaschutzzielen der Union und den Folgen für die Entwicklung einer kostenwirksamen Technologie zur Reduzierung der CO₂-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit dem Ergebnis dieser Überprüfung vor. Dieser Bericht enthält geeignete Vorschläge zur Änderung dieser Verordnung, einschließlich der möglichen Festlegung eines realistischen und erreichbaren Zielwerts, wobei eine umfassende Folgenabschätzung zugrunde gelegt wird, bei der die Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der leichten Nutzfahrzeuge herstellenden Industrie und der von ihr abhängigen Wirtschaftszweige berücksichtigt wird. Die Kommission stellt bei der Ausarbeitung dieser Vorschläge sicher, dass sie so wettbewerbsneutral wie möglich sowie sozialverträglich und nachhaltig sind.“

b) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

i) Unterabsatz 2 wird gestrichen;

ii) Unterabsatz 4 wird durch die folgenden beiden Unterabsätze ersetzt:

„Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die Korrelationsparameter fest, die erforderlich sind, um etwaigen Änderungen des vorgeschriebenen Prüfverfahrens zur Messung spezifischer CO₂-Emissionen nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (*) Rechnung zu tragen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 15 und vorbehaltlich der Bedingungen der Artikel 16 und 17 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in Anhang I festgelegten Formeln anzupassen, wobei sie nach der gemäß Unterabsatz 1 festgelegten Methode verfährt und gleichzeitig sicherstellt, dass das alte und das neue Prüfverfahren für Hersteller und Fahrzeuge mit unterschiedlichem Nutzwert vergleichbar strenge Reduktionsauflagen vorsehen.

(*) 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).“

6. In Artikel 14 wird folgender Absatz angefügt:

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

Geschehen zu Straßburg am 26. Februar 2014.

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident
M. SCHULZ

Im Namen des Rates
Der Präsident
D. KOURKOULAS

„(2a) Gibt der in Absatz 1 genannte Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.“

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

„c) ab 2020:

Indikative spezifische
CO₂ – Emissionen = 147 + a · (M – M₀)

Dabei ist

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

M₀ = der nach Artikel 13 Absatz 5 festgelegte Wert

a = 0,096.“

Artikel 2

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