Dieser Text dient lediglich zu Informationszwecken und hat keine Rechtswirkung. Die EU-Organe übernehmen keine Haftung für seinen Inhalt. Verbindliche Fassungen der betreffenden Rechtsakte einschließlich ihrer Präambeln sind nur die im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten und auf EUR-Lex verfügbaren Texte. Diese amtlichen Texte sind über die Links in diesem Dokument unmittelbar zugänglich

►B 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_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen

(Text von Bedeutung für den EWR)

(ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Delegierte Verordnung (EU) Nr. 205/2012 der Kommission vom 6. Januar 2012	L 72	2	10.3.2012
►M2	Verordnung (EU) Nr. 253/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014	L 84	38	20.3.2014
►M3	Delegierte Verordnung (EU) Nr. 404/2014 der Kommission vom 17. Februar 2014	L 121	1	24.4.2014
►M4	Delegierte Verordnung (EU) 2017/748 der Kommission vom 14. Dezember 2016	L 113	9	29.4.2017
►M5	Delegierte Verordnung (EU) 2017/1499 der Kommission vom 2. Juni 2017	L 219	1	25.8.2017
►M6	Delegierte Verordnung (EU) 2019/986 der Kommission vom 7. März 2019	L 160	3	18.6.2019

▼B

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_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen

(Text von Bedeutung für den EWR)

Artikel 1

Gegenstand und Ziele

(1) In dieser Verordnung werden Anforderungen an die CO_2-Emissionsleistung neuer leichter Nutzfahrzeuge aufgestellt. Der in dieser Verordnung festgelegte CO_2-Emissionsdurchschnitt für neue leichte Nutzfahrzeuge von 175 g CO_2/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.

▼M2

(2) Für die Zeit ab 2020 legt diese Verordnung für den CO_2-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 CO_2/km fest.

▼B

Artikel 2

Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für Kraftfahrzeuge der Klasse N_1 im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von höchstens 2 610 kg und für Fahrzeuge der Klasse N_1, 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.

▼M2

(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.

▼B

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

(1) Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

▼B

a) „durchschnittliche spezifische CO_2-Emissionen“ für einen Hersteller den Durchschnitt der spezifischen CO_2-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_2-Emissionen“ die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 gemessenen und als CO_2-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_2-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

▼B

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_2-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 vervollständigten Fahrzeugs verfügbar, so bestimmt der Hersteller des Basisfahrzeugs seine durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen anhand der spezifischen Emissionen des Basisfahrzeugs.

Für die Bestimmung der durchschnittlichen spezifischen CO_2-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_2-Emissionen zählt jedes neue leichte Nutzfahrzeug mit spezifischen CO_2-Emissionen von weniger als 50 g CO_2/km als

— 3,5 leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2014,

— 3,5 leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2015,

▼B

— 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 spezifischen CO_2-Emissionen unter 50 g CO_2/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_2-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.

▼B

(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_2-Emissionen;

b) Zielvorgabe für die spezifischen CO_2-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:

▼B

a) die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;

b) die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;

c) die Differenz zwischen seinen durchschnittlichen spezifischen CO_2-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_2-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_2-Emissionen eines Herstellers in den Kalenderjahren 2012 und 2013 seine Zielvorgabe für die spezifischen CO_2-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_2 und N_2, 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_2-Emissionen eines Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen übersteigen.

▼B

(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_2/km:

((Überschreitung – 3 g CO_2/km) × 95 EUR + 45 EUR) × Anzahl neuer leichter Nutzfahrzeuge;

ii) bei Emissionsüberschreitungen von mehr als 2 g CO_2/km, aber höchstens 3 g CO_2/km:

((Überschreitung – 2 g CO_2/km) × 25 EUR + 20 EUR) × Anzahl neuer leichter Nutzfahrzeuge;

iii) bei Emissionsüberschreitungen von mehr als 1 g CO_2/km, aber höchstens 2 g CO_2/km:

((Überschreitung – 1 g CO_2/km) × 15 EUR + 5 EUR) × Anzahl neuer leichter Nutzfahrzeuge;

iv) bei Emissionsüberschreitungen bis zu 1 g CO_2/km:

(Überschreitung × 5 EUR) × Anzahl neuer leichter Nutzfahrzeuge;

b) ab 2019:

(Überschreitung × 95 EUR) × 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_2-Emissionen eines Herstellers — unter Berücksichtigung der durch gemäß Artikel 12 genehmigte innovative Technologien erreichten CO_2-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:

▼B

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

b) seine durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;

c) die Differenz zwischen seinen durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr und seiner Zielvorgabe in dem Jahr;

d) die durchschnittlichen spezifischen CO_2-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_2-Emissionen dieser leichten Nutzfahrzeuge, und

d) eine Zielvorgabe für die spezifischen CO_2-Emissionen, die mit dem Reduktionspotenzial des Herstellers, einschließlich des wirtschaftlichen und technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO_2-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_2-Emissionen mit seinem Reduktionspotenzial, einschließlich des wirtschaftlichen und technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner

▼B

spezifischen CO_2-Emissionen, und unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Typ leichter Nutzfahrzeuge, im Einklang steht, so gewährt sie dem Hersteller eine Ausnahme. ►M2 ——————— ◄

(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_2-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 ([1]) öffentlich zugänglich gemacht.

Artikel 12

Ökoinnovationen

▼M2

(1) Auf Antrag eines Zulieferers oder Herstellers werden CO_2-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 CO_2/km betragen.

(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:

([1]) ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43.

▼B

a) die durch den Einsatz innovativer Technologien erreichten CO_2-Reduzierungen müssen dem Zulieferer oder Hersteller zurechenbar sein;

b) die innovativen Technologien müssen einen überprüften Beitrag zur CO_2-Reduktion leisten;

c) die innovativen Technologien dürfen nicht unter die CO_2-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_2/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

▼M2

(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 CO_2-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 CO_2-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 leichte 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

(2) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis 2014 gegebenenfalls einen Vorschlag für die Einbeziehung von Fahrzeugen der Klassen N_2 und M_2, 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.

▼B

(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_2-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_2-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_0 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_2-Emissionen gemäß Artikel 13 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 auf.

▼M2

_____

▼B

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.

▼M2

Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die Korrelationsparameter fest, die erforderlich sind, um etwaigen Änderungen des vorgeschriebenen Prüfverfahrens zur Messung spezifischer CO_2-Emissionen nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission ([1]) 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.

([1]) 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).

▼B

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 [1] 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.

▼M2

(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.

▼B

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.

[1] ABl. L 49 vom 19.2.2004, S. 1.

▼B

(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.

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.

▼B

ANHANG I

ZIELVORGABEN FÜR DIE SPEZIFISCHEN CO_2-EMISSIONEN

1. Die indikativen spezifischen CO_2-Emissionen, gemessen in Gramm je Kilometer, für jedes leichte Nutzfahrzeug werden nach folgenden Formeln bestimmt:

   a) von 2014 bis 2017:

   Indikative spezifische CO_2-Emissionen = $175 + a \times (M - M_0)$

   Dabei ist:

   M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

   M_0 = 1 706,0

   a = 0,093.

   b) ►**M4** ab 2018:

   Spezifische CO_2-Emissionen = $175 + a \times (M — M_0)$

   Dabei ist:

   M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

   M_0 = 1 766,4

   a = 0,093. ◄

▼M2

   c) ab 2020:

   Indikative spezifische CO_2-Emissionen $= 147 + a \cdot (M - M_0)$

   Dabei ist

   M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

   M_0 = der nach Artikel 13 Absatz 5 festgelegte Wert

   a = 0,096.

▼M6

   Bei unvollständigen Mehrstufenfahrzeugen gemäß Anhang II Teil A Nummer 1a wird die Kontrollmasse (M_{mon}) anstatt des Werts M verwendet. Die Kontrollmasse wird nach folgender Formel berechnet:

$$M_{mon} = MRO_{base} \times B_0$$

   Dabei gilt:

   MRO_{base} und B_0 sind in Anhang II Teil A Nummer 1a.1 Buchstabe a definiert.

▼B

2. Die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für einen Hersteller in einem Kalenderjahr wird berechnet als Durchschnitt der indikativen spezifischen CO_2-Emissionen jedes neuen, in jenem Kalenderjahr zugelassenen leichten Nutzfahrzeugs, dessen Hersteller er ist.

▼M5

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

$$\text{WLTP-basierte Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen} = WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEFZ_{2020Ziel}}{NEFZ_{CO_2}} \right)$$

▼M5

Dabei ist

$WLTP_{CO_2}$	der Mittelwert der gemäß Anhang XXI der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission [1] bestimmten spezifischen CO_2-Emissionen im Jahr 2020, ohne CO_2-Einsparungen infolge der Anwendung des Artikels 12 der vorliegenden Verordnung;
$NEFZ_{CO_2}$	der Mittelwert der gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1152 der Kommission [2] bestimmten spezifischen CO_2-Emissionen im Jahr 2020, ohne CO_2-Einsparungen infolge der Anwendung des Artikels 12 der vorliegenden Verordnung;
$NEFZ_{2020Ziel}$	die Zielvorgabe 2020 für die spezifischen Emissionen, berechnet gemäß Nummer 1 Buchstabe c dieses Anhangs.

4. Ab 2021 wird die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen eines Herstellers wie folgt berechnet:

Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen = $WLTP_{Referenzziel} + a\ [(M_ø - M_0) - (M_{ø2020} - M_{0,2020})]$

Dabei ist

$WLTP_{Referenzziel}$	die gemäß Nummer 3 für das Jahr 2021 berechnete Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen;
a	siehe Definition gemäß Nummer 1 Buchstabe c;
$M_ø$	der Mittelwert der Masse (M), wie unter Nummer 1 definiert, der im Zieljahr neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge in Kilogramm (kg);
M_0	siehe Definition gemäß Nummer 1 Buchstabe c;
$M_{ø2020}$	der Mittelwert der Masse (M), wie unter Nummer 1 definiert, der im Jahr 2020 neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge in Kilogramm (kg);
$M_{0,2020}$	der im Bezugsjahr 2020 geltende M_0-Wert.

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

$$Abweichungsziel_{2021} = WLTP_{CO_2} \cdot \frac{NEFZ_{2021\,Ziel}}{NEFZ_{CO_2}}$$

Dabei ist

$WLTP_{CO_2}$	siehe Definition gemäß Nummer 3;
$NEFZ_{CO_2}$	siehe Definition gemäß Nummer 3;
$NEFZ_{2021Ziel}$	die von der Kommission gemäß Artikel 11 der vorliegenden Verordnung gewährte Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für das Jahr 2021.

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

[2] Durchführungsverordnung (EU) 2017/1152 der Kommission vom 2. Juni 2017 zur Festlegung eines Verfahrens für die Ermittlung der Korrelationsparameter, die erforderlich sind, um der Änderung des Regelprüfverfahrens in Bezug auf leichte Nutzfahrzeuge Rechnung zu tragen, und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 293/2012 (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 644).

▼B

ANHANG II

ÜBERWACHUNG UND MELDUNG DER EMISSIONEN

A. Erfassung von Angaben über leichte Nutzfahrzeuge und Bestimmung von Daten für die CO_2-Überwachung

▼M3

1. Detaillierte Angaben

1.1. Als N_1 zugelassene vollständige Fahrzeuge

Für als N_1 zugelassene vollständige Fahrzeuge mit EG-Typgenehmigung erfassen die Mitgliedstaaten für jedes Kalenderjahr und jedes neue leichte Nutzfahrzeug bei Erstzulassung in seinem Hoheitsgebiet die folgenden ausführlichen Angaben:

a) Hersteller;

b) Typgenehmigungsnummer mit Erweiterung;

c) Typ, Variante und Version;

d) Fabrikmarke;

e) Klasse des typgenehmigten Fahrzeugs;

f) Klasse des zugelassenen Fahrzeugs;

g) spezifische CO_2-Emissionen ►M5 (NEFZ und WLTP) ◄;

h) Masse in fahrbereitem Zustand;

i) technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand;

j) Fahrzeugstandfläche: Radstand, Spurweite der Lenkachse und Spurweite der anderen Achse;

k) Kraftstoffart und Kraftstoffmodus;

l) Motorleistung;

m) Stromverbrauch;

n) Code für die innovative Technologie oder die Gruppe innovativer Technologien und CO_2-Emissionsreduktion infolge dieser Technologie ►M5 (NEFZ und WLTP) ◄;

o) Fahrzeug-Identifizierungsnummer;

▼M5

p) WLTP-Prüfmasse;

q) Abweichungs- und Prüffaktoren gemäß Anhang I Nummer 3.2.8 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1152;

r) Identifizierungsnummer der Fahrzeugfamilie, die im Einklang mit Anhang XXI Nummer 5.0 der Verordnung (EU) 2017/1151 bestimmt wurde.

▼M3

Für die Datenübermittlung ist das Formblatt in Teil C Abschnitt 2 zu verwenden.

▼M5

Für das Kalenderjahr 2017 können die Daten gemäß Buchstabe g in Bezug auf WLTP-basierte CO_2-Emissionswerte, gemäß Buchstabe n in Bezug auf WLTP-basierte ökoinnovationsbedingte Einsparungen und gemäß den Buchstaben p und r jedoch auf freiwilliger Basis mitgeteilt werden.

▼M5

Ab dem Kalenderjahr 2018 halten die Mitgliedstaaten der Kommission gemäß Artikel 8 alle unter dieser Nummer genannten Parameter in dem Format gemäß Teil C Abschnitt 2 dieses Anhangs zur Verfügung.

▼M3

1.2. Als N_1 zugelassene und in einem Mehrstufenverfahren typgenehmigte Fahrzeuge

Für als N_1 zugelassene und in einem Mehrstufenverfahren typgenehmigte Fahrzeuge erfassen die Mitgliedstaaten für jedes Kalenderjahr die folgenden ausführlichen Angaben:

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

b) für das (vollständige) Basisfahrzeug: die Daten gemäß Nummer 1.1 Buchstaben a, b, c, d, e, g, h, i, n und o;

c) für das vervollständigte Fahrzeug: die Daten gemäß Nummer 1.1 Buchstaben a, f, g, h, j, k, l, m und o.

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

Für die Übermittlung der Daten für vervollständigte N_1-Fahrzeuge ist das Formblatt in Teil C Abschnitt 2 zu verwenden.

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

▼M6

1a. Gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelte spezifische CO_2-Emissionen von Mehrstufenfahrzeugen der Klasse N_1

Ab dem 1. September 2019 bestimmt der Hersteller für jedes unvollständige Basisfahrzeug der Klasse N_1, das gemäß der Richtlinie 2007/46/EG einem Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahren unterzogen wird, die spezifischen CO_2-Emissionen dieses Basisfahrzeugs (im Folgenden „CO_2-Kontrollemissionen“) gemäß der unter Nummer 1a.1. festgelegten Methode und meldet sie der Kommission.

Die Kommission verwendet die CO_2-Kontrollemissionen des unvollständigen Basisfahrzeugs, die gemäß Absatz 1 gemeldet wurden, um die durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen des Herstellers des Basisfahrzeugs für das Kalenderjahr zu ermitteln, in dem das vervollständigte Mehrstufenfahrzeug zugelassen wurde, es sei denn, die Bedingungen gemäß Nummer 1b sind erfüllt.

Für die Zwecke der Überwachung der CO_2-Emissionen werden für vervollständigte Basisfahrzeuge die CO_2-Emissionen und die Masse dieses Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand verwendet.

▼**M6**

1a.1 Berechnung der spezifischen CO_2-Emissionen des unvollständigen Basisfahrzeugs

Der Hersteller des Basisfahrzeugs berechnet den Wert der CO_2-Kontrollemissionen eines unvollständigen Basisfahrzeugs gemäß der in Anhang XXI Unteranhang 7 Nummern 3.2.3.2 oder 3.2.4 der Verordnung (EU) 2017/1151 festgelegten Interpolationsmethode abhängig von der Methode, die für die Typgenehmigung des Basisfahrzeugs hinsichtlich der Emissionen verwendet wurde, wobei die Begriffsbestimmungen der genannten Nummer mit folgenden Ausnahmen gelten:

a) Masse des Einzelfahrzeugs

Der in Anhang XXI Unteranhang 7 Nummern 3.2.3.2.2.1. und 3.2.4.1.1.1 der Verordnung (EU) 2017/1151 aufgeführte Begriff „TM_{ind}“ wird durch die Standardmasse des Basisfahrzeugs (DM_{base}) oder gegebenenfalls die Prüfmasse des Fahrzeugs mit niedrigem Wert (TM_L) beziehungsweise des Fahrzeugs mit hohem Wert (TM_H) ersetzt.

DM_{base} wird nach folgender Formel berechnet:

$$DM_{base} = MRO_{base} \times B_0 + 25\ kg + M_{VL}$$

Dabei ist

MRO_{base} die gemäß Anhang XXI Nummer 3.2.5 der Verordnung (EU) 2017/1151 definierte Masse des Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand

B_0 der Massewert von 1,375

M_{VL} die für die Beladung des Fahrzeugs repräsentative Masse, d. h. 28 % der Tragfähigkeit des Fahrzeuges, die der technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand, abzüglich der mit B_0 multiplizierten Masse des Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand sowie abzüglich 25 kg entspricht.

Der Wert B_0 wird als gewichteter Durchschnitt des Verhältnisses der Summe der Masse der unvollständigen Basisfahrzeuge in fahrbereitem Zustand für alle in dem Kalenderjahr zugelassenen Mehrstufenfahrzeuge und der Standardmasse, die gemäß Anhang XII Abschnitt 5 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 berechnet wird, zur Masse der Basisfahrzeuge in fahrbereitem Zustand für alle Mehrstufenfahrzeuge, die in den Kalenderjahren 2015, 2016 und 2017 zugelassen wurden, berechnet.

Der Wert B_0 wird bis zum 31. Oktober 2021 auf der Grundlage der relevanten Massewerte der in den Kalenderjahren 2018, 2019 und 2020 zugelassenen Mehrstufenfahrzeuge angepasst und nach folgenden Formeln berechnet:

Formel 1:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^{n} Mf_i}{\sum_{i=1}^{n} Mb_i}$$

Dabei ist

A_y der gewichtete Durchschnitt des Verhältnisses zwischen M_{fi} und M_{bi}

M_{fi} die definierte Masse des Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand, zuzüglich der Standardmasse gemäß Anhang XII Abschnitt 5 der Verordnung (EG) Nr. 692/2008

▼**M6**

M_{bi} die Masse des Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand

n die Zahl der Basisfahrzeuge für alle in einem Kalenderjahr zugelassenen Mehrstufenfahrzeuge

Formel 2:

$$B_0 = \frac{\sum_{i=2018}^{2020} A_i n_i}{\sum_{i=2018}^{2020} n_i}$$

Dabei ist

A_i der nach Formel 1 berechnete gewichtete Durchschnitt

n_i die Zahl der Basisfahrzeuge für alle in einem Kalenderjahr zugelassenen Mehrstufenfahrzeuge

Ist die Standardmasse DM_{base} des Basisfahrzeugs niedriger als die Prüfmasse des Fahrzeugs mit niedrigem Wert (TM_L) der Interpolationsfamilie, so wird TM_{ind} durch TM_L ersetzt.

Ist die Standardmasse DM_{base} des Basisfahrzeugs höher als die Prüfmasse des Fahrzeugs mit hohem Wert (TM_H) der Interpolationsfamilie, so wird TM_{ind} durch TM_H ersetzt.

b) Rollwiderstand des Einzelfahrzeugs

Für die Zwecke des Anhangs XXI Unteranhang 7 Nummer 3.2.3.2.2.2. oder 3.2.4.1.1.2. der Verordnung (EU) 2017/1151 wird der Rollwiderstand des Basisfahrzeugs verwendet.

c) Fahrzeugfront

Bei unvollständigen Basisfahrzeugen, die zu einer Fahrwiderstandsmatrix-Familie gehören, bestimmt der Hersteller den in Anhang XXI Unteranhang 7 Nummer 3.2.3.2.2.3. der Verordnung (EU) 2017/1151 festgelegten Wert „Af“ gemäß einer der folgenden Optionen:

i) Fahrzeugfront des repräsentativen Fahrzeugs der Fahrwiderstandsmatrix-Familie in m^2;

ii) Mittelwert der Fahrzeugfront des Fahrzeugs mit hohem Wert und des Fahrzeugs mit niedrigem Wert der Interpolationsfamilie in m^2;

iii) Fahrzeugfront des Fahrzeugs mit hohem Wert der Interpolationsfamilie in m^2, wenn die Interpolationsmethode nicht angewendet wird.

Bei unvollständigen Basisfahrzeugen, die nicht zu einer Fahrwiderstandsmatrix-Familie gehören, wird der Wert der Fahrzeugfront des Fahrzeugs mit hohem Wert der Interpolationsfamilie verwendet.

▼M6

1b. Repräsentativität des CO_2-Kontrollwerts

Die Kommission prüft ab dem Kalenderjahr 2020 jährlich die Repräsentativität der vom Hersteller des Basisfahrzeugs gemeldeten durchschnittlichen Kontrollwerte für CO_2-Emissionen im Vergleich zu den durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen der vervollständigten Fahrzeuge, die im betreffenden Kalenderjahr zugelassen wurden, und teilt dem Hersteller des Basisfahrzeugs das Ergebnis mit.

Stellt sich bei dieser Prüfung eine Abweichung von 4 % oder mehr zwischen dem Durchschnitt der spezifischen CO_2-Emissionen aller vervollständigten Fahrzeuge und dem Durchschnitt der CO_2-Kontrollemissionen aller zugehörigen Basisfahrzeuge des Herstellers während jedes Jahres in zwei aufeinanderfolgenden Kalenderjahren heraus, so verwendet die Kommission den Durchschnitt der spezifischen CO_2-Emissionen der vervollständigten Fahrzeuge im folgenden Kalenderjahr zur Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen des Herstellers des Basisfahrzeuges oder der Emissionsgemeinschaft im betreffenden Jahr. Bei anhaltenden Abweichungen wird diese Berechnung alle drei Jahre wiederholt.

1c. Datenübermittlung durch den Hersteller des Basisfahrzeugs

Die Hersteller von Basisfahrzeugen melden der Kommission bis zum 28. Februar eines jeden Jahres für jedes unvollständige oder vervollständigte Basisfahrzeug, das einer Mehrstufen-Typgenehmigung unterzogen und von ihnen im vorangegangen Jahr in der Union verkauft wurde, folgende Angaben:

a) Fahrzeug-Identifizierungsnummer;

b) Kennung der Interpolationsfamilie;

c) die spezifischen CO_2-Emissionen des Basisfahrzeugs;

d) Fahrzeugfront (mit Angabe der anwendbaren Option);

e) Rollwiderstand des Basisfahrzeugs;

f) Kontrollmasse;

g) Masse des Basisfahrzeugs in fahrbereitem Zustand;

h) für die Beladung des Fahrzeugs repräsentative Masse gemäß Nummer 1a.1 des Anhangs.

▼B

2. ►M6 Die Angaben gemäß Nummer 1 sind der Übereinstimmungsbescheinigung zu entnehmen oder entsprechen der Übereinstimmungsbescheinigung, die der Hersteller des betreffenden leichten Nutzfahrzeugs ausgestellt hat. Die anderen Angaben werden den Typgenehmigungsunterlagen oder den Informationen entnommen, die vom Hersteller des Basisfahrzeugs gemäß Nummer 1c gemeldet wurden. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um eine ausreichende Genauigkeit des Überwachungsverfahrens sicherzustellen. 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 Zweistoffbetrieb (Benzin/Gas), in deren Übereinstimmungsbescheinigungen spezifische CO_2-Emissionen für beide Kraftstofftypen angegeben sind, verwenden die Mitgliedstaaten nur den für Gas gemessenen Wert. ◄

▼M3

3. Die Mitgliedstaaten stellen für jedes Kalenderjahr Folgendes fest:

a) die für die Erfassung der ausführlichen Daten gemäß Nummer 1 verwendeten Quellen;

▼M3

b) die Gesamtzahl der neu zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge mit EG-Typgenehmigung;

c) die Gesamtzahl der neu zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge mit Typgenehmigung im Mehrstufenverfahren, soweit bekannt;

d) die Gesamtzahl der neu zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge mit Einzelgenehmigung;

e) die Gesamtzahl der neu zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge mit nationaler Kleinserien-Typgenehmigung.

B. Verfahren zur Bestimmung der Daten für die CO_2-Überwachung neuer leichter Nutzfahrzeuge

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

1. Anzahl zugelassener neuer leichter Nutzfahrzeuge

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

▼M1

_____

▼M3

_____

▼M1

_____

▼B

7. Vervollständigte Fahrzeuge

Bei Mehrstufenfahrzeugen werden die spezifischen CO_2-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_2-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_2-Werts anhand einer Tabelle der CO_2-Werte für verschiedene endgültige Trägheitsgewichtsklassen oder anhand eines einzigen CO_2-Werts, der sich aus der Masse des Basisfahrzeugs zuzüglich einer Standardmasse für jede Gruppe der Klasse N_1 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_2-Emissionen des vervollständigten Fahrzeugs hat.

▼M3

Ungeachtet, dass für Teil C dieses Anhangs die Standardmasse zugrunde gelegt wird, kann, wenn dieser Massewert nicht ermittelt werden kann, für die vorläufige Berechnung der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gemäß Artikel 8 Absatz 4 die Masse des vervollständigten Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand herangezogen werden.

▼M3

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

C. Formblätter für die Übermittlung der Angaben

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

Abschnitt 1 — Aggregierte Überwachungsdaten

Mitgliedstaat ([1])	
Jahr	
Datenquelle	
Gesamtzahl der Neuzulassungen neuer leichter Nutzfahrzeuge mit EG-Typgenehmigung	
Gesamtzahl der Neuzulassungen neuer leichter Nutzfahrzeuge mit Einzelgenehmigung	
Gesamtzahl der Neuzulassungen neuer leichter Nutzfahrzeuge mit nationaler Kleinserien-Typgenehmigung	
Gesamtzahl der Neuzulassungen neuer leichter Nutzfahrzeuge mit Typgenehmigung im Mehrstufenverfahren (soweit vorhanden)	

([1]) ISO 3166 alpha-2-Codes mit Ausnahme Griechenlands (Code EL) und des Vereinigten Königreichs (Code UK).

Abschnitt 2 — Detaillierte Überwachungsdaten — für jeweils ein Fahrzeug

Querverweis zu Teil A Nummer 1.1	Detaillierte Angaben je zugelassenes Fahrzeug ([1])
a)	Name des Herstellers — EU-Standardbezeichnung ([2])
	Name des Herstellers — OEM-Angabe VOLLSTÄNDIGES FAHRZEUG/BASISFAHRZEUG
	Name des Herstellers — OEM-Angabe VERVOLLSTÄNDIGTES FAHRZEUG ([3])
	Name des Herstellers — Bezeichnung im nationalen Register ([2])
b)	Typgenehmigungsnummer mit Erweiterung

▼M3

Querverweis zu Teil A Nummer 1.1	Detaillierte Angaben je zugelassenes Fahrzeug (1)
c)	Typ
	Variante
	Version
d)	Fabrikmarke
e)	Klasse des typgenehmigten Fahrzeugs
f)	Klasse des zugelassenen Fahrzeugs
▼M5 g)	Spezifische CO_2-Emissionen (kombiniert) NEFZ-Wert
	Spezifische CO_2-Emissionen (kombiniert) WLTP-Wert (ab 2018)
▼M3 h)	Masse in fahrbereitem Zustand BASISFAHRZEUG
	Masse in fahrbereitem Zustand VERVOLLSTÄNDIGTES FAHRZEUG/VOLLSTÄNDIGES FAHRZEUG
i) (4)	technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand
j)	Radstand
	Spurweite — Lenkachse (Achse 1)
	Spurweite — andere Achse (Achse 2)
k)	Kraftstoffart
	Kraftstoffmodus
l)	Motorleistung (cm^3)
m)	Stromverbrauch (Wh/km)
▼M5 n)	Code für die ökoinnovative(n) Technologie(n)
	NEFZ-basierte ökoinnovationsbedingte Einsparungen von CO_2-Emissionen insgesamt
	WLTP-basierte ökoinnovationsbedingte Einsparungen von CO_2-Emissionen insgesamt (ab 2018)
▼M3 o)	Fahrzeug-Identifizierungsnummer
▼M5 p)	WLTP-Prüfmasse
q)	Abweichungsfaktor De (soweit vorhanden)
	Prüffaktor (soweit vorhanden)
r)	Identifizierungsnummer der Fahrzeugfamilie

▼**M3**

Querverweis zu Teil A Nummer 1.1	Detaillierte Angaben je zugelassenes Fahrzeug (1)
Anhang I Nummer 2.17.2 der Richtlinie 2007/46/EG (5)	Standardmasse (soweit zutreffend im Fall von Mehrstufenfahrzeugen)

Anmerkungen:

(1) Können im Falle von Mehrstufenfahrzeugen keine Daten für das Basisfahrzeug angegeben werden, so gibt der Mitgliedstaat zumindest die für das Formblatt vorgegebenen Daten für das vervollständigte Fahrzeug an. ►**M5** ——————— ◄

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

(3) Bei Mehrstufenfahrzeugen ist der Hersteller des (unvollständigen/vollständigen) Basisfahrzeugs anzugeben. Ist der Hersteller des Basisfahrzeugs nicht bekannt, muss nur der Hersteller des vervollständigten Fahrzeugs angegeben werden.

(4) Bei Mehrstufenfahrzeugen ist die technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand des Basisfahrzeugs anzugeben.

(5) Bei Mehrstufenfahrzeugen können die Angaben zur Masse in fahrbereitem Zustand und zur technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand des Basisfahrzeugs durch die unter den Beschreibungsmerkmalen gemäß Anhang I Nummer 2.17.2 der Richtlinie 2007/46/EG angegebene Standardmasse ersetzt werden.