

**Unterrichtung**  
durch die Europäische Kommission

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 hinsichtlich der Festlegung der Modalitäten für das Erreichen des Ziels für 2020 zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen  
COM(2012) 393 final

Der Bundesrat wird über die Vorlage gemäß § 2 EUZBLG auch durch die Bundesregierung unterrichtet.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 37/08 = AE-Nr. 080045 und  
Drucksache 143/11 = AE-Nr. 110170



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 11.7.2012  
COM(2012) 393 final

2012/0190 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 hinsichtlich der Festlegung der Modalitäten für das Erreichen des Ziels für 2020 zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen**

{SWD(2012) 213 final}

{SWD(2012) 214 final}

## BEGRÜNDUNG

### 1. INHALT DES VORSCHLAGS

- **Allgemeiner Kontext**

Die EU verfolgt das erklärte Ziel, den globalen Klimawandel auf einen Temperaturanstieg von 2°C über den vorindustriellen Werten zu begrenzen. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen die globalen Emissionen bis 2020 ihren Höchststand erreichen und bis 2050 weltweit um mindestens 50 % gemessen an den Werten von 1990 reduziert werden. Der Europäische Rat hat das Ziel der EU bekräftigt, im Rahmen der Emissionsreduktionsverpflichtung der Gruppe der Industriestaaten bis 2050 eine Emissionsverringerung von 80 %-95 % gemessen an den Werten von 1990 zu verwirklichen.

Mit den derzeitigen Maßnahmen würde bis 2050 nur eine Verringerung der Treibhausgas-(THG)-Emissionen von 40 % erreicht. In ihrem „*Fahrplan für den Übergang zu einer wettbewerbsfähigen CO<sub>2</sub>-armen Wirtschaft bis 2050*“<sup>1</sup> legt Kommission dar, auf welche Weise sich das Ziel für 2050, die heimischen Emissionen um 80 % zu reduzieren, am kostenwirksamsten verwirklichen lässt. Der Fahrplan demonstriert, dass jeder Wirtschaftssektor einen Beitrag leisten muss und dass sich die Verkehrsemissionen bis 2030 je nach Szenario und gemessen am Stand von 1990 zwischen +20 und -9 % situieren und bis 2050 um 54 % bis 67 % zurückgehen müssen<sup>2</sup>.

Während die Emissionen anderer Sektoren in der Regel zurückgehen, ist der Straßenverkehr einer der wenigen Sektoren, deren Ausstoß rapide zugenommen hat - zwischen 1990 und 2008 um 26 %. Im Jahr 2008 konnten etwa 70 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehrssektor dem Straßenverkehr zugeordnet werden<sup>3</sup>. Er ist folglich die zweitgrößte THG-Emissionsquelle in der EU und für ungefähr ein Fünftel der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen der EU verantwortlich.

Im März 2011 hat die Kommission den „*Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem*“ angenommen, der innerhalb des Zielrahmens einer 60 %-igen Verringerung der THG-Emissionen aus dem Verkehr bis 2050 eine Verkehrsstrategie vorsieht.

- **Die Verordnung**

Die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 enthält die Rahmenvorschriften für die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen der neuen Flotte von Personenkraftwagen (PKW) bis 2020. Sie sieht zwei Durchführungsphasen vor. In der ersten Phase bis 2015 sind die Modalitäten für das Erreichen des Ziels festzulegen. Damit das Ziel realisiert werden kann, müssen für die zweite Phase bis 2020 Durchführungsvorschriften für diese Modalitäten festgelegt werden; dies geschieht im Rahmen einer Überarbeitung der Verordnung. Dieses Ziel wurde im Mitentscheidungsverfahren festgelegt und wird, abgesehen von seiner Bestätigung, bei der Überprüfung nicht wieder geprüft.

---

<sup>1</sup> KOM(2011) 112 endgültig.

<sup>2</sup> Ausgenommen Emissionen aus dem internationalen Seeverkehr.

<sup>3</sup> *EU-Verkehr in Zahlen 2011*, Europäische Kommission.

Eine Nichtfestlegung oder Nichtanwendung der Modalitäten hätte negative Folgen für die Fahrzeughersteller und Zulieferer, die in Bezug auf die Technologie und die Fahrzeuge, die Voraussetzung für die Zielerfüllung sind, Sicherheit benötigen.

Modalitäten sind die Aspekte der Durchführung, die die Art und Weise der Zielerfüllung vorgeben. Die Schlüsselmodalitäten der geltenden Verordnung umfassen u. a. die Grenzwertkurve, die sich nach dem Nutzwertparameter richtet, und die das Verhältnis zwischen Nutzwertparameter und CO<sub>2</sub>-Emissionen beschreibende Funktion (die Form und Neigung der Kurve bestimmt). Weitere Modalitäten betreffen die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung, Ökoinnovationen, Ausnahmen, Emissionsgemeinschaften, Einführungszeiten für die Zielvorgaben und die befristete Gewährung von Begünstigungen.

## 2. ANHÖRUNG INTERESSIERTER KREISE UND FOLGENABSCHÄTZUNG

Anhörung interessierter Kreise

- *Externe Sachverständige*

Die wichtigste Analyse für diesen Vorschlag erfolgte im Rahmen einer externen Studie „*Support for the revision of Regulation (EG) 443/2009 on CO<sub>2</sub> emissions from cars*“<sup>4</sup>. Unter anderem wurden verschiedene Modalitäten geprüft und deren Kosten geschätzt. Für die Bewertung der Gesamtauswirkungen des Ziels für 2020 wurde das PRIMES-TREMOVE-Modell zugrunde gelegt.

- *Anhörung interessierter Kreise*

Interessengruppen wurden über einen Online-Fragebogen sowie im Rahmen einer Interessengruppensitzung konsultiert. Ihr Beitrag wurde bei der Prüfung der verschiedenen in Frage kommenden Optionen für die Regulierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Personenkraftwagen berücksichtigt.

– *Anhörung der Öffentlichkeit*

Im Herbst 2011 wurde eine öffentliche Online-Konsultation durchgeführt. Insgesamt ging daraus deutlich hervor, dass die Regulierung der Fahrzeugemissionen wichtig ist und im Einklang mit den langfristigen THG-Zielen erfolgen, auf den durchschnittlichen Emissionen neuer Fahrzeuge basieren und technologisch neutral sein sollte. Bei der Frage, ob die geltenden Vorschriften gut funktionieren, gingen die Meinungen stark auseinander. Der Hauptgrund dafür scheint zu sein, dass viele der Befragten die geltende Gesetzgebung für nicht robust genug halten. Stark befürwortet wird die Festsetzung von Zielen für die Zeit nach 2020, ungeachtet etwaiger anderer Maßnahmen. Die Ergebnisse der öffentlichen Konsultation wurden zusammengefasst und veröffentlicht<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/study\\_car\\_2011\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/study_car_2011_en.pdf)

<sup>5</sup> [http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm)

– Interessengruppensitzung

Am 6. Dezember 2011 fand ein Treffen von Interessengruppen statt. Die abgeschlossene Studie wurde vorgelegt und Vorlagen aus der Sitzung wurden zusammen mit einem Kurzbericht über die Debatten veröffentlicht<sup>6</sup>. Die Sitzungsteilnehmer waren mit der vorgelegten Analyse überwiegend einverstanden; nach Auffassung der NRO sollten die Ziele verschärft werden, weil weniger Kosten anfielen als ursprünglich vorgesehen.

### **Folgenabschätzung**

Es wurde eine gemeinsame Folgenabschätzung für den vorliegenden Vorschlag und den parallel laufenden Vorschlag zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 510/2011 vorgenommen. Zur Herausarbeitung politischer Optionen wurde ein breiter Ansatz verfolgt, der Fragen abdeckt, die sich im Zusammenhang mit den Rechtsvorschriften und ihrer Durchführung stellen, aber auch Fragen, die bei den Untersuchungen zur Analyse möglicher Konzepte zur Verbesserung der Rechtswirksamkeit aufgetreten sind. Im Einzelnen wurden folgende Aspekte geprüft:

- a) Option des Nichthandelns;
- b) Modalitäten für das Erreichen des PKW-Ziels;
- c) Vereinfachung und Verringerung des Verwaltungsaufwands;
- d) Anpassung an den neuen Prüfzyklus;
- e) Form und Verbindlichkeit der Regelung ab 2020.

Nach Analyse der wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Auswirkungen gelangte die Folgenabschätzung zu folgendem Schluss:

- Nutzwertparameter sollte bei PKW weiterhin die Masse sein; die Grenzwertkurve sollte weiterhin linear sein.
- Alles deutet darauf hin, dass die Neigung der Kurve relativ niedrig angesetzt werden sollte, um Marktverzerrungen zu minimieren.
- Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung sollte weiterhin 95 EUR je g CO<sub>2</sub>/km und Fahrzeug betragen.
- Die Verordnung sollte aktualisiert werden, um sie mit dem Vertrag von Lissabon in Einklang zu bringen.
- Die Ausnahmeregelung sollte durch Einführung einer De-minimis-Klausel, wonach Kleinsthersteller vom Erreichen des CO<sub>2</sub>-Ziels freigestellt sind, vereinfacht werden. Darüber hinaus sollte der Zeitpunkt für die Gewährung von Ausnahmen für kleine Stückzahlen flexibler gehandhabt werden.

---

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm)

### **3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS**

Mit der Annahme der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 auf der Grundlage des Umweltkapitels des Vertrags ist die EU bereits in diesem Bereich tätig geworden. Auch der Binnenmarkt rechtfertigt ein Handeln auf EU- anstatt auf einzelstaatlicher Ebene, um EU-weit einheitliche Vorschriften zu gewährleisten und die Kosten für die Hersteller zu minimieren.

Die Annahme des Vorschlags wird keine Aufhebung geltender Vorschriften nach sich ziehen.

#### **Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Mit dem Vorschlag wird die Verordnung geändert, um bis 2020 die Modalitäten für das Erreichen des Ziels von 95 g CO<sub>2</sub>/km für neue PKW durchzuführen. Die Durchführungsvorschriften betreffen im Wesentlichen folgende Modalitäten:

- Nutzwertparameter ist weiterhin die Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand.
- Die Grenzwertkurve bleibt linear bei einer Neigung von 60 % gemessen an der Referenzflotte, die weiterhin der Flotte von 2006 entspricht und mit der Grenzwertkurve für 2015 in Einklang steht.
- Für PKW, die weniger als 35 g CO<sub>2</sub>/km emittieren, werden zwischen 2020 und 2023 Begünstigungen mit einem Multiplikator von 1,3 eingeführt, die während der Laufzeit der Regelung auf einen Gesamtwert von 20 000 Fahrzeuge je Hersteller begrenzt sind.
- Das Ziel der Ausnahmeregelung für Nischenhersteller wird für 2020 aktualisiert.
- Hersteller, die für weniger als 500 PKW-Neuzulassungen im Jahr verantwortlich sind, sind von der Verpflichtung zur Erfüllung einer CO<sub>2</sub>-Zielvorgabe ausgenommen.
- Der Zeitpunkt für Entscheidungen über die Gewährung von Ausnahmen für kleine Stückzahlen wird künftig flexibler gehandhabt.
- Ökoinnovationen werden beibehalten, wenn ein überarbeitetes Prüfungsverfahren durchgeführt wird.
- Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung wird weiterhin 95 EUR je g CO<sub>2</sub>/km und Fahrzeug betragen.
- Die Bestimmungen über das Ausschussverfahren werden aktualisiert, um sie mit dem Vertrag von Lissabon in Einklang zu bringen.

Da die Industrie von Verweisen auf die Regelung, die ab 2020 gelten würde, profitiert, sieht der Vorschlag eine weitere Überprüfung vor, die bis spätestens 31. Dezember 2014 stattfinden muss.

### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag hat keine zusätzlichen finanziellen Auswirkungen.

**5. FAKULTATIVE ANGABEN**

- Überprüfungs-/Überarbeitungs-/Verfallsklausel

Der Vorschlag enthält eine Überprüfungsklausel.

- Europäischer Wirtschaftsraum

Der vorgeschlagene Rechtsakt betrifft eine EWR-Frage und sollte daher auf den Europäischen Wirtschaftsraum ausgedehnt werden.



2012/0190 (COD)

Vorschlag für eine

## **VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

### **zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 hinsichtlich der Festlegung der Modalitäten für das Erreichen des Ziels für 2020 zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen**

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 Vorschlags an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>7</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>8</sup>,

nach dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 13 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen<sup>9</sup> schließt die Kommission eine Überprüfung der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen in Anhang I (Formeln) 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. Der Vorschlag zur Änderung der Verordnung muss so wettbewerbsneutral wie möglich sowie sozialverträglich und nachhaltig sein.
- (2) Zur Überprüfung der Erfüllung des Ziels von 95 g CO<sub>2</sub>/km sollte präzisiert werden, dass CO<sub>2</sub>-Emissionen weiterhin nach Maßgabe 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

---

<sup>7</sup> ABl. C , , S. .

<sup>8</sup> ABl. C , , S. .

<sup>9</sup> ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1.

- Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge<sup>10</sup> und ihrer Durchführungsvorschriften sowie nach innovativen Technologien gemessen werden sollten.
- (3) Aufgrund der hohen Forschungs-, Entwicklungs- und Stückkosten bei frühen Generationen von Fahrzeugen mit extrem niedrigem CO<sub>2</sub>-Ausstoß empfiehlt es sich, den Prozess der Einführung dieser Fahrzeuge auf den EU-Markt in ihrer ersten Vermarktungsphase zu beschleunigen und vorübergehend und in begrenztem Umfang zu erleichtern.
  - (4) Aufgrund der unverhältnismäßigen Auswirkungen, die die Einhaltung der auf Basis des Nutzwertes des Fahrzeugs festgelegten spezifischen Emissionsziele für Kleinhersteller nach sich zieht, des hohen Verwaltungsaufwands im Zusammenhang mit dem Ausnahmeverfahren und der nur geringfügigen Vorteile der Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen der von diesen Herstellern verkauften Fahrzeuge werden Produzenten, die für jährliche Neuzulassungen von weniger als 500 neuer Personenkraftwagen verantwortlich sind, von dem Ziel für die spezifischen Emissionen und von der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung ausgenommen.
  - (5) Das Verfahren zur Gewährung von Ausnahmen für Hersteller kleiner Stückzahlen wird vereinfacht, um die Frist für die Beantragung einer Ausnahme durch diese Hersteller und für die Gewährungsentscheidung der Kommission flexibler zu gestalten.
  - (6) Das Verfahren für die Gewährung von Ausnahmen für Nischenhersteller sollte für 2020 beibehalten werden. Um sicherzustellen, dass die Reduktionsauflagen der Nischenhersteller den Reduktionsauflagen von Herstellern großer Stückzahlen entsprechen, sollte jedoch ab 2020 ein Zielwert gelten, der 45 % niedriger ist als die durchschnittlichen spezifischen Emissionen von Nischenherstellern im Jahr 2007.
  - (7) Um es der Automobilindustrie zu ermöglichen, langfristige Investitionen und Innovationen zu realisieren, sollte angegeben werden, wie diese Verordnung für die Zeit nach 2020 geändert werden sollte. Diese Angaben sollten auf einer Bewertung des notwendigen Reduktionstempos, das sich nach den langfristigen Klimazielen der EU richtet, und den Folgen für die Entwicklung einer kosteneffizienten Technologie zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen basieren. Daher ist es angezeigt, diese Aspekte zu überprüfen, und die Kommission sollte einen Bericht und gegebenenfalls Vorschläge für Ziele für die Zeit nach 2020 vorlegen.
  - (8) Nach der Verordnung ist die Kommission verpflichtet, eine Folgenabschätzung durchzuführen, um die Prüfungsverfahren zu überarbeiten und dem tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Emissionsverhalten von Personenkraftwagen Rechnung zu tragen. Diese Arbeiten erfolgen im Rahmen der Entwicklung eines weltweiten Prüfzyklus für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (*World Light Duty Test Procedure*) innerhalb der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen, sind jedoch noch nicht abgeschlossen. Angesichts dieses Sachverhalts sind in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 Emissionsgrenzwerte für 2020 festgesetzt, die nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und Anhang XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 gemessen werden. Sobald die Prüfungsverfahren geändert sind, sollten

---

<sup>10</sup> ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1.

die in Anhang I festgesetzten Grenzwerte angepasst werden, um zu gewährleisten, dass sie für Hersteller und Fahrzeugklassen gleichermaßen verbindlich sind.

- (9) Der Wortlaut von Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 sollte angepasst werden, um sicherzustellen, dass das Konzept der verbundenen Unternehmen mit den diesbezüglichen Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen<sup>11</sup> und Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen<sup>12</sup> in Einklang steht.
- (10) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 ist die Kommission befugt, einige Bestimmungen der Verordnung nach den im Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999<sup>13</sup> vorgesehenen Verfahren durchzuführen. Aufgrund des Inkrafttretens des Vertrags von Lissabon müssen diese Befugnisse mit den Artikeln 290 und 291 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union in Einklang gebracht werden.
- (11) Um die einheitliche Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten nach Maßgabe der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren<sup>14</sup> ausgeübt werden.
- (12) Der Kommission sollte die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden, um die Vorschriften für Abweichungen von den Zielvorgaben für spezifische Emissionen zu ergänzen, Datenanforderungen zum Zwecke der Überwachung von CO<sub>2</sub>-Emissionen zu ändern und die Formeln für die Berechnung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Anhang I anzupassen, um Änderungen der Fahrzeugmasse und des vorgeschriebenen Prüfungsverfahrens für die Messung spezifischer CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 Rechnung zu tragen. Dabei ist besonders wichtig, dass die Kommission während ihrer Vorbereitungsarbeiten angemessene Konsultationen durchführt, auch auf Expertenebene. Bei der Vorbereitung und Abfassung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission dafür Sorge tragen, dass relevante Dokumente zeitgleich, rechtzeitig und auf angemessene Weise an das Europäische Parlament und den Rat übermittelt werden.
- (13) Der Ansatz für die Festlegung des Ziels auf Basis eines linearen Verhältnisses zwischen dem Nutzwert des PKW und seinem CO<sub>2</sub>-Emissionsziel, wie dies in den Formeln in Anhang I zum Ausdruck kommt, sollte beibehalten werden, da auf diese Weise die Diversität des Marktes für Personenkraftwagen erhalten werden kann und die Fahrzeughersteller weiterhin in der Lage sind, unterschiedlichen

---

<sup>11</sup> ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

<sup>12</sup> ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1.

<sup>13</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

<sup>14</sup> ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

Verbraucherbedürfnissen gerecht zu werden, wodurch ungerechtfertigte Marktverzerrungen vermieden werden.

- (14) Die Kommission hat die Verfügbarkeit von Daten über die Fahrzeugstandfläche und deren Verwendung als Nutzwertparameter für die Formeln gemäß Anhang I geprüft. Diese Daten liegen vor, und ihre potenzielle Verwendung wurde in der Folgenabschätzung untersucht mit dem Ergebnis, dass der Nutzwertparameter für die Formeln für 2020 die Masse sein sollte. Die geringeren Kosten und die Vorteile eines Übergangs zur Fahrzeugstandfläche als Nutzwertparameter sollten jedoch bei einer künftigen Überprüfung berücksichtigt werden.
- (15) Die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 sollte daher entsprechend geändert werden -

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

### *Artikel 1*

Die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 wird wie folgt geändert:

- (1) Artikel 1 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Für die Zeit ab 2020 wird mit dieser Verordnung für die nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und Anhang XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 und ihrer Durchführungsvorschriften sowie nach innovativen Technologien gemessenen durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen ein Zielwert von 95 g CO<sub>2</sub>/km festgesetzt.“

- (2) In Artikel 2 wird folgender Absatz 4 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, die im vorangegangenen Kalenderjahr zusammen mit allen mit ihnen verbundenen Unternehmen für weniger als 500 Neuzulassungen von Personenkraftwagen in der EU verantwortlich sind.“

- (3) In Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe a erhält der erste Gedankenstrich folgende Fassung:

„über mehr als die Hälfte der Stimmrechte verfügt oder“.

- (4) Nach Artikel 5 wird folgender Artikel eingefügt:

„Artikel 5a

Begünstigungen für das Erreichen des 95-g-CO<sub>2</sub>/km-Ziels

1. Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen wird jeder neue Personenkraftwagen mit spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von weniger als 35 g CO<sub>2</sub>/km zwischen 2020 und 2023 als 1,3 Personenkraftwagen und ab 2024 als 1 Personenkraftwagen gezählt.

2. Die Höchstzahl der für die Anwendung der Multiplikatoren gemäß Absatz 1 im Zeitraum 2020-2023 zu berücksichtigenden neuen Personenkraftwagen darf

insgesamt 20 000 Neuzulassungen von Personenkraftwagen je Hersteller nicht überschreiten.“

(5) Artikel 8 Absatz 9 erhält folgende Fassung:

„9. Die Kommission erlässt mittels Durchführungsrechtsakten Verfahrensvorschriften für die Überwachung und Datenübermittlung nach dem vorliegenden Artikel und über die Anwendung von Anhang II. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfungsverfahren gemäß Artikel 14 Absatz 2 erlassen.

Die Kommission kann gemäß Artikel 14a delegierte Rechtsakte erlassen, um Anhang II in Bezug auf Datenanforderungen und Datenparameter zu ändern.“

(6) Artikel 9 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„3. Die Kommission erlässt mittels Durchführungsrechtsakten Verfahrensvorschriften für die Erhebung von Überschreitungsabgaben gemäß Absatz 1. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfungsverfahren gemäß Artikel 14 Absatz 2 erlassen.“

(7) Artikel 11 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 3 wird der letzte Satz gestrichen.

b) Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) wenn der Antrag gemäß Anhang I Nummer 1 Buchstaben a und b gestellt wird, 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 %.“

c) In Absatz 4 Unterabsatz 2 wird folgender Buchstabe c hinzugefügt:

„c) wenn der Antrag gemäß Anhang I Nummer 1 Buchstabe c gestellt wird, eine Zielvorgabe in Höhe einer Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Jahr 2007 um 45 % 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 45 %.“

(8) Artikel 11 Absatz 8 erhält folgende Fassung:

„8. Die Kommission erlässt delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a mit ergänzenden Bestimmungen zu den Absätzen 1 bis 7 des vorliegenden Artikels, was die Voraussetzungen für die Gewährung von Ausnahmen, den Inhalt der Anträge sowie den Inhalt und die Beurteilung der Programme zur Reduzierung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen betrifft.“

(9) In Artikel 12 Absatz 2 erhält der erste Satz folgende Fassung:

„Die Kommission erlässt mittels Durchführungsrechtsakten Verfahrensvorschriften für die Genehmigung der innovativen Technologien gemäß Absatz 1. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfungsverfahren gemäß Artikel 14 Absatz 2 dieser Verordnung erlassen.“

(10) Artikel 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

„Diese Maßnahmen werden durch delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a erlassen.“

b) Absatz 3 Unterabsatz 2 wird gestrichen.

c) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„5. Bis 31. Dezember 2014 überprüft die Kommission die Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen, die Modalitäten und andere Aspekte dieser Verordnung, um Zielwerte für die CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen für die Zeit nach 2020 festzulegen.“

d) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„7. Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 14a zu erlassen, um die Formeln in Anhang I etwaigen Änderungen des vorgegebenen Prüfungsverfahrens für die Messung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 anzupassen und gleichzeitig sicherzustellen, dass das alte und das neue Prüfungsverfahren für Hersteller und Fahrzeuge mit unterschiedlichem Nutzwert vergleichbar strenge Reduktionsauflagen vorsehen.“

(11) Artikel 14 erhält folgende Fassung:

„Artikel 14  
Ausschussverfahren

1. Die Kommission wird von dem mit Artikel 9 der Entscheidung Nr. 280/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates 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, findet Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 Anwendung.“

(12) Es wird folgender Artikel 14a eingefügt:

„Artikel 14a  
Ausübung der Befugnisübertragung

1. Vorbehaltlich der Bedingungen dieses Artikels wird der Kommission die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte übertragen.

2. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 8 Absatz 9 Unterabsatz 2, Artikel 11 Absatz 8, Artikel 13 Absatz 2 Unterabsatz 3 sowie Artikel 13 Absatz 7 wird der Kommission ab [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] auf unbestimmte Zeit übertragen.

3. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 8 Absatz 9 Unterabsatz 2, Artikel 11 Absatz 8, Artikel 13 Absatz 2 Unterabsatz 3 sowie Artikel 13 Absatz 7 kann vom Europäischen Parlament und vom Rat jederzeit widerrufen werden. Ein Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach der Veröffentlichung des Beschlusses im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem darin genannten späteren Zeitpunkt wirksam. Er berührt nicht die Gültigkeit der bereits in Kraft getretenen delegierten Rechtsakte.

4. Sobald die Kommission delegierte Rechtsakte erlässt, übermittelt sie diese gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

5. Ein gemäß Artikel 8 Absatz 9 Unterabsatz 2, Artikel 11 Absatz 8, Artikel 13 Absatz 2 Unterabsatz 3 sowie Artikel 13 Absatz 7 erlassener delegierter Rechtsakt tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten ab Übermittlung des Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat vor Ablauf dieser Frist der Kommission mitgeteilt haben, dass sie nicht die Absicht haben, Einwände zu erheben. Diese Frist wird auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates um zwei Monate verlängert.“

(13) In Anhang I wird unter Nummer 1 der folgende Buchstabe c hinzugefügt:

„c) ab 2020:

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

Dabei ist:

M = Masse des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

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

a = 0,0333.“

## Artikel 2

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 Brüssel am

*Für das Europäische Parlament  
Der Präsident*

*Für den Rat  
Der Präsident*