

**Unterrichtung**  
**durch die Europäische Kommission**

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956

COM(2023) 88 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: Drucksache 440/17 = AE-Nr. 170541;  
Drucksache 284/18 = AE-Nr. 180626



Straßburg, den 14.2.2023  
COM(2023) 88 final

2023/0042 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final} - {SWD(2023) 89 final}

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

#### • Gründe und Ziele des Vorschlags

Als ein Schlüsselement des [europäischen Grünen Deals](#), mit dem die Kommission ihr Engagement für die Bewältigung klima- und umweltbedingter Herausforderungen bekräftigt hat, wird durch das [Europäische Klimagesetz](#) das EU-Ziel der Klimaneutralität bis 2050 in den Rechtsvorschriften verankert und das Ambitionsniveau durch das Zwischenziel einer Senkung der Nettoemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 angehoben. Dies steht im Einklang mit dem Engagement der EU für globale Klimaschutzmaßnahmen im Rahmen des Übereinkommens von Paris. Die Krise im Zusammenhang mit der Invasion der Ukraine durch Russland macht noch deutlicher, dass die Abhängigkeit der EU von fossilen Brennstoffen verringert werden muss, wie im [REPowerEU-Plan](#) hervorgehoben wird, in dem Maßnahmen zur Energieeinsparung, zur Diversifizierung der Versorgung, zur Ersetzung fossiler Brennstoffe und zur Durchführung intelligenter Investitionen und Reformen in allen Wirtschaftszweigen dargelegt werden.

Auf den Straßenverkehr allein entfällt ein Fünftel der gesamten Treibhausgasemissionen in der EU, und die Emissionen aus diesem Sektor weisen eine steigende Tendenz auf. Die Argumente für den Übergang zu [emissionsfreier Mobilität](#) werden noch deutlicher und klarer, wenn es darum geht, die Energieabhängigkeit der EU so schnell wie möglich zu verringern, da auf den Straßenverkehr auch ein Drittel des gesamten Endenergieverbrauchs in der EU entfällt. In diesem Zusammenhang wird im REPowerEU-Plan betont, dass die Energieeinsparungen und -effizienzen im Verkehrssektor verbessert und der Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen beschleunigt werden müssen, indem die Elektrifizierung und Wasserstoff auf nichtfossilen Quellen, die fossile Kraftstoffe ersetzen, kombiniert werden.

Um diese ambitionierteren Klimaziele zu verwirklichen, nahm die Kommission im Juli 2021 im Rahmen des [Pakets „Fit für 55“](#) ein umfassendes [Paket kohärenter politischer Vorschläge](#) an.

Auch mehr als zwei Drittel aller NO<sub>x</sub>-Emissionen stammen aus dem Verkehr, auf den außerdem ein erheblicher Teil (etwa 10 % oder mehr) der Gesamtemissionen anderer Schadstoffe entfällt. Der Straßenverkehr selbst ist nach wie vor für einen erheblichen Anteil der Emissionen aller wichtigsten Luftschadstoffe (mit Ausnahme von SO<sub>x</sub>) verantwortlich.

Ohne zusätzliche Maßnahmen wird dieser Sektor keinen ausreichenden Beitrag zu den Klima- und Null-Schadstoff-Zielen für 2030 und 2050 und zur Verringerung der Energieabhängigkeit der EU leisten. Die politischen Szenarien, die dem Klimazielpfad und dem Paket „Fit für 55“ zugrunde liegen, zeigen, dass neben Maßnahmen zur Verbesserung der Güterverkehrssysteme, einschließlich der Verlagerung auf andere Verkehrsträger, mehr Ehrgeiz für die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge erforderlich ist.

Auf den Schwerlastsektor entfällt mehr als ein Viertel der Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs in der EU und mehr als 6 % der gesamten Treibhausgasemissionen der EU. 2019 waren die THG-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen 44 % bzw. 37 % höher als die gesamten Emissionen aus dem Luftverkehr oder dem Seeverkehr.

Die Automobilbranche ist insgesamt mit einem Anteil von über 7 % am BIP der EU von zentraler Bedeutung für die Wirtschaft in der EU. Sie beschäftigt – direkt oder indirekt in der Fertigung, im Vertrieb, in der Wartung, in den Bereichen Konstruktion, Transport und Verkehrsdienstleistungen – 14,6 Millionen Menschen in Europa. Die EU zählt zu den größten Kraftfahrzeugherstellern der Welt und nimmt in diesem Sektor eine technologische

Führungsposition ein. Die Investitionen der EU-Automobilbranche in Forschung und Entwicklung belaufen sich auf 60,9 Mrd. EUR jährlich. Der Schwerlastsektor ist in der Automobilindustrie mit zahlreichen großen Produktionsstandorten für schwere Nutzfahrzeuge in der EU von großer Bedeutung. Während die Zahl der jährlich hergestellten neuen schweren Nutzfahrzeuge in der EU mit rund 500 000 Stück deutlich geringer ist als die Zahl der Personenkraftwagen, ist die Wertschöpfung je produzierter Einheit bei schweren Nutzfahrzeugen deutlich höher.

Der Automobilsektor durchläuft einen bedeutenden strukturellen Wandel mit Veränderungen durch saubere und digitale Technologien, insbesondere einer Umstellung von Verbrennungsmotoren auf emissionsfreie und emissionsarme Technologien sowie zunehmend vernetzte Fahrzeuge. Der Automobilsektor sollte in die Lage versetzt werden, seine Führungsposition in den Zukunftstechnologien zu wahren und auszubauen.

Die **CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen** für schwere Nutzfahrzeuge sind wichtige Faktoren für die Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Sektors. Das **allgemeine Ziel** dieses Vorschlags besteht darin, neue Emissionsnormen festzulegen, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verringern und im breiteren Kontext der ehrgeizigeren Klimaziele der EU bis 2030 und der Klimaneutralität der EU bis 2050 zum Übergang zu emissionsfreier Mobilität beizutragen.

Mit diesem Vorschlag werden **drei spezifische Ziele** verfolgt. Erstens sollen die **CO<sub>2</sub>-Emissionen** schwerer Nutzfahrzeuge im Einklang mit den Klimazielen der EU kosteneffizient **gesenkt** und gleichzeitig zur Verbesserung der Energieversorgungssicherheit der EU beigetragen werden. Da die Emissionen des Fahrzeugbestands durch die CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge nicht unmittelbar gesenkt werden können und die Dynamik für die Flottenerneuerung zu berücksichtigen ist, muss frühzeitig gehandelt werden, um die Verwirklichung des langfristigen Ziels sicherzustellen.

Das zweite spezifische Ziel besteht darin, den europäischen **Verkehrsunternehmen und -nutzern**, bei denen es sich zumeist um KMU handelt, Vorteile zu bieten, die sich aus dem breiteren Einsatz energieeffizienterer Fahrzeuge ergeben. Die CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge veranlassen Hersteller, das Angebot an emissionsfreien Fahrzeugen zu erhöhen, sodass die Verbraucherinnen und Verbraucher von erschwinglicheren Modellen emissionsfreier Fahrzeuge und von spürbaren Energieeinsparungen bei ihrer Nutzung profitieren können, wodurch die Gesamtbetriebskosten solcher Fahrzeuge sinken.

Das dritte spezifische Ziel ist es, die industrielle **Führungsrolle der EU in den Bereichen Technologie und Innovation** zu stärken, indem Investitionen in emissionsfreie Technologien gelenkt werden. Der Automobilsektor, der bisher erfolgreich moderne Fahrzeugtechnologien mit Verbrennungsmotoren entwickelt, hergestellt und weltweit vermarktet hat, muss seine Investitionen jetzt zunehmend auf emissionsfreie Technologien ausrichten, um eine Führungsrolle im laufenden globalen Wandel hin zu einer emissionsfreien Mobilität einzunehmen.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Diese Initiative ist eng mit den Vorschlägen im Rahmen des „Fit für 55“-Pakets verknüpft.

Da sie eine Reduzierung der Emissionen durch den Straßenverkehr sicherstellen, unterstützen die CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen die Mitgliedstaaten insbesondere bei der Verwirklichung ihrer Ziele im Rahmen der Lastenteilungsverordnung. Da sie Anreize für die Elektrifizierung von Fahrzeugen schaffen, tragen sie zu den Energieeffizienzzielen bei; zudem eröffnen sie zusätzliche Möglichkeiten zur Nutzung erneuerbarer Energien und leisten damit einen Beitrag zur Verwirklichung des Ziels für erneuerbare Energien. Der Vorschlag steht auch im Einklang mit den Vorschlägen der Konferenz zur Zukunft Europas, insbesondere den Vorschlägen 3

und 4 zu Klimawandel, Energie und Verkehr, in denen ausdrücklich hervorgehoben wird, dass die Abhängigkeit von Erdöl und Erdgas weiter verringert und die Nutzung von Elektrofahrzeugen sowie Investitionen in die erforderliche Ladeinfrastruktur gefördert werden sollten.

Es besteht eine eindeutige Komplementarität zwischen den CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen und dem Emissionshandel für Gebäude und Straßenverkehr. Die CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen zielen auf das Angebot kraftstoffsparenderer und emissionsfreier Fahrzeuge ab, indem sie Anforderungen für Fahrzeughersteller hinsichtlich ihrer neuen Fahrzeugflotten festlegen. Die Ausweitung des Emissionshandels betrifft den Kraftstoffverbrauch des gesamten Fahrzeugbestands. Sie könnte sowohl die Nachfrage nach kraftstoffsparenderen als auch nach emissionsfreien Fahrzeugen erhöhen und den Fahrzeugherstellern so die Verwirklichung der CO<sub>2</sub>-Effizienzziele erleichtern.

Da CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen zum Angebot neuer emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Markt beitragen, ergänzen sie zudem die Erneuerbare-Energien-Richtlinie, die darauf abzielt, die Nutzung von erneuerbaren und CO<sub>2</sub>-armen Kraftstoffen für den Fahrzeugbestand mit Verbrennungsmotoren zu fördern.

Außerdem bestehen bedeutende Synergien zwischen CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen und einem verstärkten Emissionshandelssystem (EU-EHS) einerseits und der Erneuerbare-Energien-Richtlinie andererseits. Das Emissionshandelssystem und die Erneuerbare-Energien-Richtlinie fördern die Dekarbonisierung der Stromerzeugung, sodass emissionsfreie Fahrzeuge, für die die CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen Anreize schaffen, nach und nach mit Energie aus erneuerbaren Energiequellen betrieben und Well-to-Wheel-Emissionen vollständig dekarbonisiert werden.

Es gibt auch wichtige Synergien mit dem Vorschlag für die Euro-7-Emissionsnorm bei der Typgenehmigung, durch die sichergestellt wird, dass alle Fahrzeuge so sauber wie technisch und wirtschaftlich machbar sind. Dies ist besonders wichtig, da selbst emissionsfreie Fahrzeuge nach wie vor Mikroplastik aus Reifen und Partikel aus Bremssystemen emittieren. Es wird vorgeschlagen, diese Nicht-Abgasemissionen in Euro 7 zu regulieren.

Während durch die CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen ein Angebot an emissionsfreien Fahrzeugen sichergestellt wird, ist die **Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe** ein erforderliches ergänzendes Instrument, um die Marktbarriere für den Aufbau der Infrastruktur zu überwinden.

Energiebesteuerung, Investitionen in die Lade- und Tankstelleninfrastruktur, eine neue Bepreisung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und aktualisierte CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen ergeben kombiniert einen ausgeglichenen und kostenwirksamen Ansatz für die Reduzierung der Emissionen aus dem Straßenverkehr, indem sie Marktbarrieren und -versagen überwinden und Investoren die notwendige Sicherheit für Investitionen in emissionsfreie Technologien bieten.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Dieser Vorschlag ist mit allen EU-Maßnahmen und -Strategien vereinbar und hilft der EU, das ehrgeizigere Ziel für 2030 zu erreichen und einen erfolgreichen und gerechten Übergang zur Klimaneutralität bis 2050 zu verwirklichen, wie von der Kommission in ihrer Mitteilung über den europäischen Grünen Deal dargelegt wird.

Zusammen mit dem Vorschlag, der Teil des „Fit für 55“-Pakets ist, werden NextGenerationEU, der REPowerEU-Plan und der Mehrjährige Finanzrahmen 2021–2027 dazu beitragen, den von Europa angestrebten zweifachen – ökologischen und digitalen – Wandel zu vollziehen. Die Kombination dieser Strategien wird den Übergang zu einer sauberen und nachhaltigen Wirtschaft beschleunigen und die Klimaschutzmaßnahmen mit wirtschaftlichem Wachstum verknüpfen. Die Initiative steht auch im Einklang mit den

Strategien der Union für eine saubere Kreislaufwirtschaft und eine nachhaltige und intelligente Mobilität sowie mit dem Null-Schadstoff-Aktionsplan<sup>1</sup>. Da die beschleunigte Einführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge zu einer Verringerung der Luftverschmutzung führen wird, was dank einer geringeren Verschmutzung durch atmosphärische Ablagerungen auch positive Nebeneffekte für Wasser und Boden mit sich bringt, trägt die Initiative zu den Zielen für saubere Luft bei, einschließlich der bei der Überarbeitung<sup>2</sup> der Luftqualitätsrichtlinien vorgeschlagenen strengeren Luftqualitätsnormen.

Wie in der Mitteilung **„Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen“**<sup>3</sup> angekündigt, wird die Kommission mit Behörden, Interessenträgern und Sozialpartnern in einem gemeinsamen Gestaltungsprozess zusammenarbeiten, um Wege für den grünen und den digitalen Wandel zu identifizieren, die den Ausbau der Herstellung emissionsfreier Fahrzeuge, den schnellen Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und die entsprechende Weiterqualifizierung und Umschulung der Arbeitskräfte unterstützen. Der Industrieplan zum Grünen Deal<sup>4</sup> wird die Wettbewerbsfähigkeit der Netto-Null-Industrie in Europa verbessern und den raschen Übergang zur Klimaneutralität voranbringen. Mit dem Plan soll ein günstigeres Umfeld für die Ausweitung der EU-Produktionskapazität von Netto-Null-Technologien und -Produkten geschaffen werden, die zur Erreichung der ehrgeizigen Klimaziele Europas erforderlich sind.

Die vorliegende Initiative steht auch im Einklang mit der Forschungs- und Innovationspolitik der EU. Unterstützung für die Entwicklung emissionsfreier Technologien ist auch im EU-Rahmenprogramm für Forschung und Innovation und insbesondere über Partnerschaften im Rahmen von Horizont Europa vorgesehen.

Die Initiative steht im Einklang mit der EU-Förderung für emissionsfreie oder emissionsarme Fahrzeuge und einen sauberen Verkehr. Die Mittel aus dem Kohäsionsfonds, dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und dem Fonds für einen gerechten Übergang belaufen sich zusammen auf 8,2 Mrd. EUR für die umweltfreundliche Nahverkehrsinfrastruktur, 5,1 Mrd. EUR für umweltfreundliches rollendes Material im Nahverkehr, 1,1 Mrd. EUR für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, 408 Mio. EUR für die Digitalisierung des Nahverkehrs – Treibhausgasemissionen und 141 Mio. EUR für die Digitalisierung des Verkehrs: Straße – Treibhausgasemissionen. Darüber hinaus beläuft sich die Unterstützung aus der Aufbau- und Resilienzfazilität auf 7,7 Mrd. EUR für die umweltfreundliche Nahverkehrsinfrastruktur, 5,4 Mrd. EUR für umweltfreundliches rollendes Material im Nahverkehr, 60 Mio. EUR für die Digitalisierung des Verkehrs, wenn ein Teil davon für die Verringerung der Treibhausgasemissionen im städtischen Verkehr aufgewandt wird, 380 Mio. EUR für die Digitalisierung des Verkehrs, wenn ein Teil davon für die Verringerung der Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr aufgewandt wird, und 7,6 Mrd. EUR für emissionsfreie oder emissionsarme Fahrzeuge.

Am 12. Januar 2023 trat die Verordnung über drittstaatliche Subventionen in Kraft. Diese neuen Vorschriften gegen Wettbewerbsverfälschungen durch Subventionen in Drittstaaten erlauben es der EU, offen für Handel und Investitionen zu bleiben und dabei für alle im Binnenmarkt tätigen Unternehmen faire Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten.

---

<sup>1</sup> COM(2021) 400 final.

<sup>2</sup> COM(2022) 542 final.

<sup>3</sup> COM(2020) 350 final.

<sup>4</sup> COM(2023) 62 final.

## 2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄßIGKEIT

### • **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage dieses Vorschlags ist Artikel 192 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Gemäß Artikel 191 und Artikel 192 Absatz 1 AEUV trägt die Europäische Union zur Verfolgung unter anderem der nachstehenden Ziele bei: Erhaltung und Schutz der Umwelt sowie Verbesserung ihrer Qualität, Förderung von Maßnahmen auf internationaler Ebene zur Bewältigung regionaler oder globaler Umweltprobleme und insbesondere zur Bekämpfung des Klimawandels. Sowohl für die Verordnung (EU) 2019/1242 als auch für die Verordnung (EU) 2018/956 bildete Artikel 192 AEUV die Grundlage.

### • **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Der Klimawandel ist ein grenzübergreifendes Problem, das durch nationale oder lokale Maßnahmen allein nicht gelöst werden kann. Klimapolitische Maßnahmen müssen auf europäischer Ebene und möglichst auch weltweit abgestimmt werden. Ein Tätigwerden der EU ist, wie in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union dargelegt, aus Gründen der Subsidiarität gerechtfertigt. Seit 1992 arbeitet die Europäische Union daran, zur Bekämpfung des Klimawandels gemeinsame Lösungen zu entwickeln und globale Maßnahmen voranzubringen. Insbesondere werden Maßnahmen auf EU-Ebene es ermöglichen, das Emissionsreduktionsziel bis 2030 und die langfristigen Emissionsreduktionsziele kosteneffizient zu erreichen und gleichzeitig Fairness und Umweltintegrität zu gewährleisten. In den Artikeln 191 bis 193 AEUV werden die Zuständigkeiten der EU im Bereich des Klimawandels bestätigt und definiert.

Angesichts des Emissionsreduktionsziels für 2030 und mit Blick auf das bis 2050 zu verwirklichende Ziel der Klimaneutralität muss die EU stärker tätig werden, um einen ausreichend hohen Beitrag des Straßenverkehrssektors sicherzustellen.

Initiativen auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene können zwar Synergien schaffen, werden allein aber nicht ausreichen, auch in Anbetracht der inhärenten internationalen Dimension des Straßengüterverkehrs. Ohne ein koordiniertes Handeln der EU besteht aufgrund der Vielfalt der nationalen Systeme, der unterschiedlichen Anspruchsniveaus und Konzeptionsparameter die Gefahr einer Fragmentierung des Binnenmarktes. Einzelne Mitgliedstaaten allein würden außerdem einen zu kleinen Markt darstellen, um Änderungen auf Branchenebene zu bewirken und Größenvorteile zu erzielen.

### • **Verhältnismäßigkeit**

Mit diesem Vorschlag werden die geltenden CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge überarbeitet, um zur Verwirklichung der im Klimagesetz festgelegten Klimaziele beizutragen. Der Vorschlag wahrt den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, denn er geht nicht über das hinaus, was notwendig ist, um die Ziele der Union, die Treibhausgasemissionen kosteneffizient zu senken und gleichzeitig Fairness und Umweltintegrität zu gewährleisten, zu erreichen. Der erzielte Nutzen wird die projizierten zusätzlichen Kosten im Zusammenhang mit dem Vorschlag überwiegen.

### • **Wahl des Instruments**

Mit dem Vorschlag wird die Verordnung (EU) 2019/1242 geändert, daher ist eine Verordnung das einzige geeignete Rechtsinstrument.



### **3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Die Verordnung (EU) 2019/1242 über CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge wurde 2019 angenommen und trat im selben Jahr in Kraft. Sie enthält neue verbindliche CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben, die ab dem Jahr 2025 gelten. Eine Bewertung der wirksamen Anwendung dieser Bestimmungen ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich.

Dennoch ist eine Überarbeitung erforderlich, um die Verordnung mit den Zielen des europäischen Grünen Deals und den ehrgeizigeren Emissionsreduktionszielen des Europäischen Klimagesetzes in Einklang zu bringen. Diese Änderungen waren Gegenstand einer Folgenabschätzung.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die Kommission führte vom 20. Dezember 2021 bis zum 14. März 2022 eine öffentliche Konsultation durch, um Fakten zu sammeln und für mehr Transparenz zu sorgen. Eine detaillierte Zusammenfassung und die Ergebnisse sind in Anhang 2 der Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag enthalten. Im Einzelnen holte die Kommission Rückmeldungen von folgenden Interessenträgern ein: Mitgliedstaaten (nationale und regionale Behörden), Fahrzeughersteller, Zulieferer von Bauteilen und Werkstoffen, Fahrzeugkäufer (Privatpersonen, Unternehmen, Fuhrparkmanagementgesellschaften), Energieversorger, NRO in den Bereichen Umwelt, Verkehr und Verbraucherschutz, Sozialpartner, Forschung und Wissenschaft.

Zusätzlich zur öffentlichen Konsultation wurden Rückmeldungen auch mit folgenden Mitteln eingeholt: i) Treffen mit einschlägigen Industrieverbänden, Fahrzeugherstellern, Zulieferern von Bauteilen und Materialien, Verkehrsunternehmen sowie NRO; ii) von Interessenträgern oder Behörden der Mitgliedstaaten vorgelegte Positionspapiere. Die wichtigsten Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die Mehrheit der Befragten unterstützte die Ziele einer kosteneffizienten Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer schwerer Nutzfahrzeuge im Einklang mit dem allgemeinen Klimaziel für 2030 einer Senkung um mindestens 55 % und dem Ziel der Klimaneutralität bis 2050.

Die beiden anderen Ziele („Verringerung des Energieverbrauchs der EU und ihrer Abhängigkeit von Importen fossiler Brennstoffe“ sowie „Stärkung der Führungsrolle in Technik und Industrie und Förderung der Beschäftigung in der Wertschöpfungskette für schwere Nutzfahrzeuge in der EU“) wurden ebenfalls von der Mehrheit der Befragten unterstützt, allerdings in geringerem Maße als das erste.

Was den Anwendungsbereich betrifft, so sprach sich die Mehrheit der Befragten in allen Interessengruppen dafür aus, neue Ziele für Lastkraftwagen über 7,5 t, Stadt- und Reisebusse festzulegen.

Was die Zielwerte betrifft, so wurde in der Konsultation allgemein Unterstützung für eine langfristige und kurzfristige Anhebung der Zielwerte zum Ausdruck gebracht. Im Umweltbereich tätige NRO und Hersteller emissionsfreier Fahrzeuge forderten die ambitioniertesten Ziele, während Fahrzeughersteller, Verkehrsunternehmen, Zulieferer von Bauteilen und Kraftstofflieferanten weniger ehrgeizige Ziele befürworteten. Die Festlegung von Normen für Anhänger und Sattelanhänger wurde von allen Interessenträgern als wichtig erachtet, mit Ausnahme der Hälfte der Verkehrsunternehmen, die unterschiedliche Ansichten äußerten. In Bezug auf die mögliche Einführung eines Mechanismus zur Berücksichtigung

erneuerbarer und CO<sub>2</sub>-armer Kraftstoffe für die Erreichung der CO<sub>2</sub>-Zielvorgabe wurden in der Konsultation unterschiedliche Standpunkte zum Ausdruck gebracht.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Für die quantitative Bewertung der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen wurde der Folgenabschätzung eine Reihe von Szenarien zugrunde gelegt, die für das PRIMES-Modell entwickelt wurden. Diese Analyse wurde durch die Anwendung anderer Modellierungstools wie E3ME und das DIONE-Modell der JRC ergänzt.

Daten zur Überwachung der Treibhausgasemissionen und zu anderen Merkmalen der neuen Schwerlastflotte wurden den jährlichen Überwachungsdaten entnommen, die gemäß der Verordnung (EU) 2018/956 jedes Kalenderjahr von Mitgliedstaaten und Herstellern gemeldet und von der Europäischen Umweltagentur (EUA) erfasst werden.

Weitere Informationen wurden von externen Vertragspartnern im Rahmen von Dienstleistungsaufträgen eingeholt.

- **Folgenabschätzung**

Die Folgenabschätzung beruht auf integrierten Modellierungsszenarios, die die Wechselwirkung verschiedener politischer Instrumente auf die Wirtschaftsakteure widerspiegeln, um Komplementarität, Kohärenz und Wirksamkeit bei der Erreichung der Klimaziele für 2030 und 2050 zu gewährleisten. Diese Szenarien berücksichtigen die im Juli 2021 als Teil des Pakets „Fit für 55“ und des neueren REPowerEU-Plans vorgeschlagenen Maßnahmen sowie die vorgeschlagenen neuen Euro-7-Normen.

Darüber hinaus wurde die Folgenabschätzung zu diesem Vorschlag gemäß den geltenden Leitlinien für eine bessere Rechtssetzung vorbereitet und durchgeführt. Der Ausschuss für Regulierungskontrolle gab am 16. September 2022 eine ablehnende Stellungnahme dazu ab. Nach der Wiedervorlage gab der Ausschuss am 6. Dezember 2022 eine befürwortende Stellungnahme mit Vorbehalten ab.

Die vom Ausschuss empfohlenen Verbesserungen wurden in die endgültige Fassung des Verordnungsvorschlags aufgenommen.

Dies betrifft insbesondere die folgenden Hauptpunkte:

- Ermittlung des verbleibenden Defizits bei der Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, das mit der Initiative ausgeglichen werden soll;
- genauere Beschreibung des Basisszenarios;
- zusätzliche Informationen über Gesamtkosten und -nutzen für die relevantesten Kombinationen von Optionen und über ihre Verhältnismäßigkeit;
- Klarstellungen zur bevorzugten Option;
- Erörterung der Sachzwänge und Risiken, die sich aus der möglicherweise unzureichenden Einführung von Schlüsseltechnologien und unterstützenden Infrastrukturen ergeben, einschließlich einer zusätzlichen Analyse der Unsicherheiten, die die Ergebnisse beeinflussen;
- stärkere Berücksichtigung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Schwerlastsektors.

#### *Politische Optionen*

In der Folgenabschätzung wurden in Themenbereiche unterteilte politische Optionen zur Bewältigung der ermittelten Probleme und Erreichung der politischen Ziele untersucht.

1. CO<sub>2</sub>-Emissionszielvorgaben für neue schwere Nutzfahrzeuge (Anwendungsbereich, Höhe, Zeitplan, Modalitäten)

Was die Zielwerte betrifft, decken die in Betracht gezogenen Optionen drei Verläufe bis 2040 ab und spiegeln dabei auch wider, dass bis 2050 eine Senkung der Emissionen des Straßenverkehrs um 90 % erreicht werden soll.

Die bevorzugte Option, um zur Verwirklichung des ehrgeizigeren Gesamtziels für 2030 und des Ziels der Klimaneutralität bis 2050 beizutragen, ist eine deutliche Verschärfung der EU-weiten Flottenziele für die CO<sub>2</sub>-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen ab 2030 und eine Ausweitung des Anwendungsbereichs. Damit wird der erforderliche Hebel bereitgestellt, um das Marktangebot an emissionsfreien Fahrzeugen zu beschleunigen, Vorteile für die Fahrzeugnutzer zu schaffen, Innovation anzuregen, die technologische Führungsposition zu stärken und gleichzeitig die Kostenerhöhung für die Hersteller zu begrenzen. Die Normen für schwere Nutzfahrzeuge tragen auch zur Verringerung der Luftschadstoffe bei.

Hinsichtlich des Zeitplans für die Verschärfung der Ziele ist die bevorzugte Option die Beibehaltung des Regulierungsansatzes mit einer Festlegung der Reduktionsziele in 5-Jahres-Schritten, sodass den Entwicklungszyklen im Automobilsektor Rechnung getragen wird.

Mögliche Einnahmen aus der Emissionsüberschreitungsabgabe bleiben Teil des Gesamthaushalts der Union. Die übrigen in Betracht gezogenen Optionen würden den Verwaltungsaufwand deutlich erhöhen, ohne den Übergang des Automobilsektors direkt zu unterstützen.

Es würde die Möglichkeit eingeführt, dass sowohl in der EU als auch außerhalb der EU ansässige Hersteller kleiner Stückzahlen eine abweichende Zielvorgabe erhalten.

2. Spezifische Anreize für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge (ZLEV)

Hinsichtlich des Anreizmechanismus für ZLEV wurden sowohl in Bezug auf die Art des Mechanismus als auch auf den abzudeckenden Fahrzeugtyp verschiedene Optionen in Betracht gezogen. Die bevorzugte Option ist die Streichung der ZLEV-Anreize ab 2030, da die Marktentwicklung für ZLEV von den strengeren CO<sub>2</sub>-Zielen angetrieben wird, die ab diesem Zeitpunkt gelten. Dies würde auch zu einer Vereinfachung der Rechtsvorschriften führen und die Gefahr einer Beeinträchtigung ihrer Wirksamkeit verhindern.

3. Mechanismus zur Berücksichtigung des potenziellen Beitrags erneuerbarer und CO<sub>2</sub>-armer Kraftstoffe zur Erreichung der Zielvorgaben

In diesem Zusammenhang wurden zwei Optionen in Betracht gezogen: entweder ein CO<sub>2</sub>-Korrekturfaktor oder ein System für die Vergabe von Emissionsgutschriften. Bevorzugt wird jedoch, einen solchen Berücksichtigungsmechanismus nicht aufzunehmen, da dies weder für die Hersteller noch für die Marktteilnehmer oder die Gesellschaft insgesamt kosteneffizient wäre, zu einer unscharfen Abgrenzung der Verantwortung der verschiedenen Akteure für die Erreichung der Ziele führen, die Wirksamkeit und Effizienz der Rechtsvorschriften untergraben sowie den Verwaltungsaufwand und die Komplexität erhöhen würde. Die Nutzung erneuerbarer und CO<sub>2</sub>-armer Kraftstoffe wird durch die Überarbeitung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie, der Richtlinie über den EU-Emissionshandel und der Energiebesteuerungsrichtlinie gefördert.

• **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Im Einklang mit dem Engagement der Kommission für eine bessere Rechtsetzung wurde der Vorschlag inklusiv, d. h. beruhend auf dem Grundsatz der Transparenz und der kontinuierlichen Zusammenarbeit mit den Interessenträgern, ausgearbeitet.

Verglichen mit der derzeitigen Verordnung dürfte der Vorschlag die durch die Rechtsvorschrift verursachten Verwaltungskosten für Unternehmen sowie für Bürgerinnen und Bürger nicht erhöhen. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, eine der derzeitigen Bestimmungen, d. h. den Anreizmechanismus eines „Bonus“ für ZLEV, ab 2030 aufzuheben und eine Ausnahmeregelung für Kleinserienhersteller einzuführen, was ebenfalls zu einer Vereinfachung der Rechtsvorschriften beitragen soll.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der Charta der Grundrechte der Europäischen Union<sup>5</sup> anerkannt wurden. Er trägt insbesondere zu dem Ziel eines hohen Umweltschutzniveaus nach dem Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung gemäß Artikel 37 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union bei.

#### 4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die Analyse und Verarbeitung verschiedener Datensätze zu CO<sub>2</sub>-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen sind wesentliche Elemente der Anwendung und Durchsetzung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen. Angesichts der erheblichen rechtlichen Bedeutung der Analyse und Verarbeitung dieser Datensätze sind Maßnahmen zur Gewährleistung der Richtigkeit und Zuverlässigkeit solcher Tätigkeiten erforderlich. Innerhalb der Kommission und der Europäischen Umweltagentur (EUA) werden weitere Ressourcen benötigt. Eine detaillierte Aufschlüsselung der Auswirkungen auf den Haushalt befindet sich im Finanzbogen.

#### 5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Umsetzung der Verordnung (EU) 2019/1242 wird bereits mithilfe eines bewährten Systems überwacht. Die Mitgliedstaaten und die Hersteller melden der Kommission jährlich die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch neu zugelassener schwerer Nutzfahrzeuge.

Die Kommission veröffentlicht mit Unterstützung der EUA jedes Jahr die endgültigen Überwachungsdaten des vorangegangenen Berichtszeitraums, einschließlich der spezifischen Leistung der Hersteller gemessen an den CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben oder der CO<sub>2</sub>-Reduktionskurve. Die Rechtsvorschrift wird sich weiterhin auf diesen bewährten Überwachungs- und Kontrollrahmen stützen.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

***Artikel 1 Nummer 1: Änderung des Artikels 1 – Gegenstand und Ziel***

Artikel 1 wird geändert, um klarzustellen, dass der Vorschlag auch die Verpflichtung zur Überwachung und Meldung bestimmter Daten neuer schwerer Nutzfahrzeuge umfasst.

***Artikel 1 Nummer 2: Änderung des Artikels 2 – Geltungsbereich***

Artikel 2 wird geändert, um den Anwendungsbereich der Verordnung auf den breiteren Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2018/956 auszuweiten, d. h., er umfasst nun auch Anhänger, Stadtbusse, Reisebusse und andere Arten von Lastkraftwagen. Bezugnahmen auf

---

<sup>5</sup> ABl. C 326 vom 26.10.2012, S. 391.

die Richtlinie 2007/46/EG<sup>6</sup> (Rahmenrichtlinie für die Typgenehmigung), die mit Wirkung vom 1. September 2020 aufgehoben wurde, werden durch Bezugnahmen auf die Typgenehmigungsverordnung (EU) 2018/858<sup>7</sup> ersetzt, die seit diesem Datum gilt. Für Fahrzeuge, die für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Feuerwehr und die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte konstruiert und gebaut oder dafür angepasst wurden, gelten keine Zielvorgaben für die CO<sub>2</sub>-Emissionen.

**Artikel 1 Nummer 3: Änderung des Artikels 3 – Begriffsbestimmungen**

Bestimmte Begriffsbestimmungen werden aktualisiert und hinzugefügt.

**Artikel 1 Nummer 4: Neue Artikel 3a und 3b**

Es wird ein Artikel 3a hinzugefügt, in dem festgelegt wird, in welchem Umfang die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Unionsflotte neuer schwerer Kraftfahrzeuge in bestimmten Jahren verringert werden sollen und wie diese Zielvorgaben den Untergruppen schwerer Nutzfahrzeuge zugewiesen werden.

Ferner wird klargestellt, dass die Ziele nicht für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, Geländefahrzeuge, Geländefahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung und Arbeitsfahrzeuge wie Mobilkrane, forstwirtschaftliche oder landwirtschaftliche Fahrzeuge gelten.

In Artikel 3b werden CO<sub>2</sub>-Emissionsanforderungen in Bezug auf die Flotte neuer Anhänger der Union sowie Zielvorgaben für die Emissionsfreiheit von Stadtbussen festgelegt. Diese Zielvorgabe für die Emissionsfreiheit gilt nicht für Reisebusse, die im Personenfernverkehr und im regionalen Personenverkehr eingesetzt werden und für die lediglich die in Artikel 3a festgelegten CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben gelten.

**Artikel 1 Nummer 6: Änderung des Artikels 5 – Emissionsfreie und emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge**

Artikel 5 wird geändert, um das Anreizsystem für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge im Jahr 2029 zu beenden.

**Artikel 1 Nummer 7: Änderung des Artikels 6 – Zielvorgaben für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von Herstellern**

Artikel 6 wird geändert, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Anhängern und die Zielvorgabe für die Emissionsfreiheit von Bussen in die Zielvorgaben für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Herstellers aufzunehmen.

**Artikel 1 Nummer 8: Neue Artikel 6a – Übertragung von Fahrzeugen zwischen Herstellern und Artikel 6b – Ausnahmeregelung für Hersteller, die nur wenige Fahrzeuge herstellen**

Es wird ein neuer Artikel 6a eingefügt, der den Herstellern die Möglichkeit einräumt, unter bestimmten Bedingungen Einzelfahrzeuge bei der Berechnung ihrer durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen zu übertragen.

---

<sup>6</sup> Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge.

<sup>7</sup> Verordnung (EU) 2018/858 vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG.

Es wird ein neuer Artikel 6b eingefügt, der den Herstellern, auf die weniger als 100 neu zugelassene schwere Nutzfahrzeuge in der EU entfallen, die Möglichkeit gibt, von den Zielvorgaben für CO<sub>2</sub>-Emissionen ausgenommen zu werden.

***Artikel 1 Nummer 9: Änderung des Artikels 7 – Emissionsgutschriften und Emissionslastschriften***

Artikel 7 wird geändert, damit die Hersteller Emissionsgutschriften oder Emissionslastschriften auch nach dem Berichtszeitraum 2029 berücksichtigen können. Für den Berichtszeitraum von 2030 bis 2040 wird auch eine CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionskurve festgelegt.

***Artikel 1 Nummer 10: Neuer Artikel 7a – Zuordnung von Fahrzeugen zu einem Hersteller und Artikel 7b – Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen der Klasse M***

Es wird ein Artikel 7a eingefügt, in dem festgelegt wird, wie die zugelassenen Fahrzeuge für die Konformitätsbewertung einem Hersteller zuzuordnen sind. Ein neuer Artikel 7b wird eingefügt, um festzulegen, wie die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen der Klasse M zu berechnen sind, wenn der Primärfahrzeughersteller nicht der Hersteller des vervollständigten Fahrzeugs ist.

***Artikel 1 Nummer 12: Änderung des Artikels 9 – Überprüfung der Überwachungsdaten***

Artikel 9 wird geändert, um zusätzliche Fälle abzudecken, in denen Typgenehmigungsbehörden und Hersteller der Kommission etwaige Abweichungen von den gemeldeten Daten melden müssen.

***Artikel 1 Nummer 13: Änderung des Artikels 10 – Bewertung der Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen***

Artikel 10 wird geändert, um die Bewertung der Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeuguntergruppen abzudecken, die in den erweiterten Anwendungsbereich aufgenommen wurden.

***Artikel 1 Nummer 14: Änderung des Artikels 11 – Veröffentlichung von Daten und der Leistung der Hersteller***

Es wird ein neuer Absatz eingefügt, der es der Kommission ermöglicht, die in demselben Artikel genannten Durchführungsrechtsakte zu ergänzen, wenn die Bezugswerte für Emissionen aufgrund von Änderungen des Verfahrens zur Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen angepasst werden müssen.

***Artikel 1 Nummer 15: Änderung des Artikels 13 – Überprüfung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen im Betrieb***

In Artikel 13 Absatz 3 wird ein Satz angefügt, in dem der zuständigen Typgenehmigungsbehörde die Verpflichtung auferlegt wird, eine berichtigende Erklärung mit den zutreffenden Daten auszustellen und diese Erklärung der Kommission und den Beteiligten zu übermitteln, falls die Daten in den Typgenehmigungsunterlagen nicht gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 berichtigt werden können.

***Artikel 1 Nummer 16: Neue Artikel 13a bis 13f***

Mit den Artikeln 13a bis 13f werden die Artikel 4 bis 9 der Verordnung (EU) 2018/956 in die geänderte Verordnung (EU) 2019/1242 aufgenommen.

***Neuer Artikel 13a – Überwachung und Meldung durch die Mitgliedstaaten***

Es wird ein neuer Artikel 13a eingefügt, der weitgehend Artikel 4 der Verordnung (EU) 2018/956 entspricht und die Mitgliedstaaten verpflichtet, bestimmte Daten zu den neuen schweren Nutzfahrzeugen zu überwachen und zu melden.

***Neuer Artikel 13b – Überwachung und Meldung durch Hersteller und andere Stellen***

Es wird ein neuer Artikel 13b eingefügt, der weitgehend Artikel 5 der Verordnung (EU) 2018/956 entspricht und die Hersteller oder andere Stellen verpflichtet, bestimmte Daten zu den neuen schweren Nutzfahrzeugen zu überwachen und zu melden. Es wird ein neuer Absatz eingefügt, in dem die Pflichten der Hersteller und anderer für die Bestimmung eines schweren Nutzfahrzeugs zuständiger Stellen präzisiert werden.

***Neuer Artikel 13c – Zentrales Register***

Es wird ein neuer Artikel 13c eingefügt, der weitgehend Artikel 6 der Verordnung (EU) 2018/956 entspricht und die Kommission verpflichtet, ein zentrales Register zu führen und zu aktualisieren.

***Neuer Artikel 13d – Kontrollprüfungen im Fahrbetrieb auf der Straße***

Es wird ein neuer Artikel 13d eingefügt, der weitgehend Artikel 7 der Verordnung (EU) 2018/956 entspricht und die Kommission verpflichtet, die Ergebnisse der Kontrollprüfungen im Fahrbetrieb auf der Straße im Einklang mit Artikel 7 der Verordnung (EU) 2018/956 zu überwachen.

***Neuer Artikel 13e – Datenqualität***

Es wird ein neuer Artikel 13e eingefügt, der weitgehend Artikel 8 der Verordnung (EU) 2018/956 entspricht und die Kommission, die zuständigen Behörden und die Hersteller verpflichtet, die Datenqualität auf der Grundlage eines von der Kommission zu erlassenden Durchführungsrechtsakts zu gewährleisten.

***Neuer Artikel 13f – Geldbußen***

Es wird ein neuer Artikel 13f zu Geldbußen eingefügt, der weitgehend Artikel 9 der Verordnung (EU) 2018/956 entspricht.

***Artikel 1 Nummer 17: Änderung des Artikels 14 – Änderungen der Anhänge***

In Artikel 14 werden alle Befugnisse der Kommission zur Änderung technischer Elemente in den Anhängen mit delegierten Rechtsakten festgelegt. Zuvor im Rahmen der Verordnungen (EU) 2018/956 und (EU) 2019/1242 bestehende Befugnisse werden miteinander kombiniert und es werden neue Befugnisse übertragen, die aufgrund des erweiterten Anwendungsbereichs der vorgeschlagenen Verordnung notwendig wurden.

***Artikel 1 Nummer 18: Änderung des Artikels 15 – Überprüfung und Berichterstattung***

In Artikel 15 ist eine Überprüfung der vorgeschlagenen Verordnung im Jahr 2028 vorgesehen.

***Artikel 1 Nummer 19: Änderung des Artikels 17 – Ausübung der Befugnisübertragung***

Die Absätze 2, 3 und 6 werden aktualisiert, um die Verweise auf die Befugnisse in den neu aufgenommenen zusätzlichen Artikeln aus der früheren Verordnung (EU) 2018/956 über die Überwachung und Meldung hinzuzufügen.

Mit **Artikel 2** wird die Verordnung (EU) 2018/956 aufgehoben.

**Artikel 3** regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

2023/0042 (COD)

Vorschlag für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES****zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956**

(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<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>2</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Bewältigung klima- und umweltbezogener Herausforderungen und die Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris, das im Dezember 2015 unter dem Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) angenommen wurde, stehen im Mittelpunkt der Mitteilung über den europäischen Grünen Deal<sup>3</sup>, die die Kommission am 11. Dezember 2019 verabschiedet hat. Der europäische Grüne Deal hat sich angesichts der sehr schwerwiegenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Gesundheit und das wirtschaftliche Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger der Union als noch notwendiger und wertvoller erwiesen.
- (2) Der europäische Grüne Deal kombiniert eine umfassende Auswahl einander verstärkender Maßnahmen und Initiativen zur Verwirklichung der Klimaneutralität in der Union bis 2050 und enthält eine neue Wachstumsstrategie, die darauf abzielt, den Übergang der Union zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu vollziehen, in der das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist. Außerdem sollen das Naturkapital der EU geschützt, bewahrt und verbessert sowie die

---

<sup>1</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>2</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>3</sup> Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 „Der europäische Grüne Deal“ (COM(2019) 640 final).



Gesundheit und das Wohlergehen der Menschen vor umweltbedingten Risiken und Auswirkungen geschützt werden. Gleichzeitig wirkt sich dieser Übergang auf Frauen anders aus als auf Männer und hat besondere Folgen für einige benachteiligte Gruppen wie ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen und Angehörige ethnischer Minderheiten. Deshalb muss sichergestellt werden, dass der Übergang gerecht und inklusiv ist und dabei niemand zurückgelassen wird.

- (3) Die Union hat sich in der aktualisierten Vorlage zum national festgelegten Beitrag, die dem Sekretariat des UNFCCC am 17. Dezember 2020 übermittelt wurde, verpflichtet, ihre Nettotreibhausgasemissionen in der gesamten Wirtschaft bis 2030 um mindestens 55 % unter das Niveau von 1990 zu senken.
- (4) In der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlament und des Rates<sup>4</sup> hat die Union das Ziel, die gesamte Wirtschaft bis 2050 klimaneutral zu machen, rechtlich verankert. Diese Verordnung sieht auch ein verbindliches Ziel der Union für die Senkung ihrer Nettotreibhausgasemissionen (Emissionen nach Abzug der Entnahmen) bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 vor.
- (5) Alle Bereiche der Wirtschaft einschließlich des Straßenverkehrssektors sollen einen Beitrag zur Erreichung dieser Emissionsminderung leisten.
- (6) Mit dem Legislativpaket „Fit für 55“, das die Kommission im Jahr 2021 angenommen hat, soll die Zielvorgabe für die Verringerung der Treibhausgasemissionen bis 2030 umgesetzt werden. Es deckt eine Reihe von Politikbereichen ab. Die Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>5</sup> ist ein wesentlicher Bestandteil dieses Pakets.
- (7) In der REPowerEU-Mitteilung<sup>6</sup> wurde ein Plan skizziert, um die Union deutlich vor Ende dieses Jahrzehnts von fossilen Brennstoffen aus Russland unabhängig zu machen. In der Mitteilung wird unter anderem hervorgehoben, wie wichtig es ist, die Effizienz weiter zu steigern und den Verbrauch fossiler Brennstoffe im Verkehrssektor zu verringern, in dem die Elektrifizierung mit der Verwendung von nichtfossilem Wasserstoff, die fossile Kraftstoffe ersetzen, kombiniert werden kann.
- (8) Um zur Senkung der Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 beizutragen, sowie zur Einhaltung des Grundsatzes „Energieeffizienz an erster Stelle“ ist eine Verschärfung der in der Verordnung (EU) 2019/1242 festgelegten Reduktionsvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge erforderlich. Außerdem muss eine klare Marschroute für weitere Reduktionen nach 2030 festgelegt werden, um einen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 zu leisten.

---

<sup>4</sup> Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

<sup>5</sup> Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202).

<sup>6</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „REPowerEU-Plan“ (COM(2022) 230 final vom 18.5.2022).

- (9) Mit den verschärften CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionsvorgaben sollen Anreize geschaffen werden, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge, die in der Union auf den Markt gebracht werden, zu erhöhen; gleichzeitig soll den Nutzern sowie den Bürgerinnen und Bürgern ein Nutzen hinsichtlich Luftqualität und Energieeinsparungen entstehen, und es soll sichergestellt werden, dass die Wertschöpfungskette der Automobilbranche innovativ bleibt. Zu den emissionsfreien Fahrzeugen zählen derzeit Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge, und technologische Innovationen schreiten weiter voran.
- (10) Vor diesem Hintergrund sollten neue, strengere CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben für neue schwere Nutzfahrzeuge für die Zeit ab 2030 festgelegt werden. Diese Zielwerte sollten auf einem Niveau liegen, das ein starkes Signal setzt, um die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt zu beschleunigen und zu Innovationen in emissionsfreie Technologien auf kosteneffiziente Weise anzuregen.
- (11) In der aktualisierten neuen Industriestrategie<sup>7</sup> ist die gemeinsame Gestaltung von grünen und digitalen Transformationspfaden im Einvernehmen mit der Industrie, mit Behörden, Sozialpartnern und anderen Interessenträgern vorgesehen. In diesem Kontext wird derzeit ein Transformationspfad für das Mobilitätsökosystem entwickelt, der den Wandel der Wertschöpfungskette der Automobilbranche begleitet. Im Rahmen dieses Transformationspfads wird den KMU der Automobil-Lieferkette und der Konsultation der Sozialpartner auch durch Mitgliedstaaten besondere Aufmerksamkeit gewidmet, und um den Privatsektor und andere Interessenträger für die Weiterqualifizierung und Umschulung der Arbeitskräfte im Hinblick auf den grünen und den digitalen Übergang zu mobilisieren, wird zudem auf der europäischen Kompetenzagenda mit Initiativen wie dem Kompetenzpakt und auf dem Mechanismus zur Talentförderung im Rahmen der Initiative „Erschließung von Talenten in den EU-Regionen“ aufgebaut. Maßnahmen und Anreize auf europäischer und nationaler Ebene, die geeignet sind, emissionsfreie Fahrzeuge erschwinglicher zu machen, gehen ebenfalls in diesen Transformationspfad ein. Dies könnte beispielsweise die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten umfassen, den vorgeschlagenen Klima-Sozialfonds zu nutzen, um Kleinstunternehmen beim Kauf emissionsfreier Lastkraftwagen zu unterstützen.

Der Industrieplan zum Grünen Deal<sup>8</sup> wird die Wettbewerbsfähigkeit der Netto-Null-Industrie in Europa verbessern und den raschen Übergang zur Klimaneutralität voranbringen. Mit dem Plan soll ein günstigeres Umfeld für die Ausweitung der EU-Produktionskapazität von Netto-Null-Technologien und -Produkten geschaffen werden, die zur Erreichung der ehrgeizigen Klimaziele Europas erforderlich sind.

- (12) Die unionsweiten Flottenziele sind um den erforderlichen Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gemäß dem Vorschlag der Kommission für eine Verordnung

---

<sup>7</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen“ (COM(2021) 350 final vom 5.5.2021).

<sup>8</sup> COM(2023) 62 final.

des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe<sup>9</sup> zu ergänzen.

- (13) Der Übergang zur Klimaneutralität erfordert erhebliche Investitionen in die Stromnetze, einschließlich erhöhter Kapazität, Resilienz und Speicherung, sowie in zusätzliche Verbindungen. Was schwere Nutzfahrzeuge betrifft, so werden mit den in Artikel 3a für das Jahr 2030 vorgeschlagenen Zielwerten der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an der Gesamtflotte der am Straßenverkehr teilnehmenden Fahrzeuge und der Stromverbrauch in diesem Sektor begrenzt bleiben. Daher werden auch die damit verbundenen Auswirkungen auf das Stromnetz begrenzt bleiben.
- (14) Da die Hersteller ausreichend Flexibilität für die schrittweise Anpassung ihrer Flotten erhalten sollten, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen kosteneffizient meistern zu können, ist es zweckmäßig, Reduktionsziele weiterhin in 5-Jahres-Schritten festzulegen.
- (15) Aufgrund der heterogenen Struktur der gesamten Lkw-Flotte lässt sich nicht vollständig vorhersagen, ob die technologischen Entwicklungen für alle Nischenverwendungen rasch genug erfolgen werden, damit Antriebstechnologien ohne Auspuffemissionen zu einer praktikablen Option werden. Dies kann den Einsatz schwerer Nutzfahrzeuge im Fernverkehr in bestimmten territorialen Morphologien und unter bestimmten Wetterbedingungen sowie von Reisebussen und Lastkraftwagen für kritische Sicherheitsanwendungen betreffen, der durch Antriebstechnologien ohne Auspuffemissionen nicht geleistet werden kann. Die betreffenden Fahrzeuge sollten einen begrenzten Anteil an der gesamten Schwerlastflotte ausmachen. Angesichts dieser Erwägungen sollte bei dem Ziel für 2040 ein gewisser Spielraum gelassen werden, um den technologischen Entwicklungen Rechnung zu tragen, die noch stattfinden müssen.
- (16) Öffentliche Auftraggeber oder Vergabestellen sollten bei der Vergabe von Aufträgen für die Beschaffung oder die Verwendung von Fahrzeugen gemäß Anhang I Nummer 4.2 die Resilienz der Versorgung berücksichtigen, unter anderem durch Berücksichtigung der „Leitlinien zur Teilnahme von Bietern und Waren aus Drittländern am EU-Beschaffungsmarkt“ (C(2019) 5494 final).
- (17) Aufgrund der strengeren unionsweiten Flottenziele ab 2030 müssen die Hersteller deutlich mehr emissionsfreie Fahrzeuge auf den Unionsmarkt bringen. Der Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge (ZLEV) würde daher seinen ursprünglichen Zweck nicht mehr erfüllen und könnte die Wirksamkeit der Verordnung (EU) 2019/1242 beeinträchtigen. Der Anreizmechanismus für ZLEV sollte daher ab 2030 aufgehoben werden.
- (18) In Anwendung von Artikel 15 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/1242 wurde die Möglichkeit, die Einnahmen aus der Emissionsüberschreitungsabgabe einem gesonderten Fonds oder einem einschlägigen Programm zuzuweisen, geprüft und der Schluss gezogen, dass dies den Verwaltungsaufwand deutlich erhöhen würde, ohne den Übergang des Automobilsektors direkt zu unterstützen. Einnahmen aus der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung sollten daher weiterhin gemäß Artikel 8

---

<sup>9</sup> Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (COM(2021) 559 final vom 14.7.2021).

Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/1242 als Einnahmen für den Gesamthaushalt der Union gelten.

- (19) Der Gegenstand sollte auch die Überwachungs- und Meldepflichten abdecken, die durch die vorliegende Verordnung in die Verordnung (EU) 2019/1242 aufgenommen werden.
- (20) Die Verordnung (EU) 2019/1242 sollte geändert werden, damit sie denselben Anwendungsbereich wie die Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>10</sup> abdeckt.
- (21) Bei Fahrzeugen, die nicht in den Anwendungsbereich der Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen fallen, wie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, Fahrzeuge, die für den Einsatz durch die Streitkräfte konstruiert und gebaut wurden, und Kettenfahrzeuge, werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht ermittelt, sodass diese Fahrzeuge nicht die in dieser Verordnung festgelegten CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben erfüllen müssen.

Fahrzeuge, die für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Feuerwehr und die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte oder medizinische Notfalldienste konstruiert und gebaut oder dafür angepasst und freiwillig dem Typgenehmigungsverfahren unterzogen werden, sollten ebenfalls von der Pflicht ausgenommen werden, die CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben dieser Verordnung zu erfüllen, um keinen Anreiz zu schaffen, solche Fahrzeuge nicht mehr freiwillig dem Typgenehmigungsverfahren unterziehen zu lassen, was sich nachteilig auf die Sicherheit und die Umwelt auswirken würde, es sei denn, der Hersteller verlangt die Einbeziehung dieser Fahrzeuge.

Die Mitgliedstaaten sollten ferner berechtigt sein, eine Befreiung von der Verpflichtung zur Erfüllung der Zielvorgaben für Fahrzeuge zu gewähren, die nicht speziell für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Feuerwehr, die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte, die Streitkräfte oder medizinische Notfalldienste konstruiert, aber dafür zugelassen wurden, wie normale Reisebusse für den Transport von Polizei- oder Streitkräften, indem sie bestätigen, dass eine solche Befreiung dem öffentlichen Interesse entspricht.

Da für bestimmte Fahrzeuggruppen, die typgenehmigt sind, die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus technischen Gründen noch nicht ermittelt werden, müssen diese Fahrzeuge die in dieser Verordnung festgelegten CO<sub>2</sub>-Zielvorgaben nicht erfüllen. Dabei handelt es sich beispielsweise um Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, z. B. Mobilkrane, Trägerfahrzeuge für hydraulische Geräte oder Fahrzeuge für Schwerlasttransporte, Geländefahrzeuge wie bestimmte Fahrzeuge für Bergbau-, Forst- und Landwirtschaftszwecke, sowie andere Fahrzeuge mit nicht dem Standard entsprechenden Achskonfigurationen wie Fahrzeuge mit mehr als vier Achsen oder mehr als zwei Antriebsachsen, kleine Busse mit einer Höchstmasse von weniger als 7,5 t und kleine Lastkraftwagen mit einer Höchstmasse von weniger als 5 t.

---

<sup>10</sup> Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Juni 2018 über die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge (ABl. L 173 vom 9.7.2018, S. 1).

Arbeitsfahrzeuge wie Müllfahrzeuge, Kippwagen oder Betonmischfahrzeuge sollten weiterhin von der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Hersteller ausgenommen werden.

- (22) Es sollten bestimmte Begriffsbestimmungen eingeführt werden, um die Terminologie mit der Terminologie der Rechtsvorschriften der Union über die Typgenehmigung von Fahrzeugen, insbesondere der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>11</sup> und der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission<sup>12</sup>, zu vereinheitlichen.
- (23) Für die Zwecke der neu eingeführten Übertragung von Fahrzeugen zwischen Herstellern und der Einführung einer Ausnahmeregelung für Hersteller, die nur wenige Fahrzeuge herstellen, sollte in die Verordnung (EU) 2019/1242 eine Definition des Begriffs „Gruppe verbundener Unternehmen“ aufgenommen werden, die im Wesentlichen der in der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>13</sup> für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge verwendeten Terminologie entspricht.
- (24) Zur Festlegung der Verpflichtungen der einzelnen Hersteller sollten die unionsweiten CO<sub>2</sub>-Reduktionszielvorgaben für die neue Schwerlastflotte in spezifische Reduktionszielvorgaben für Untergruppen umgesetzt werden, die anhand der technischen Merkmale der dazugehörigen Fahrzeuge festgelegt werden sollten.
- (25) Da sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Anhängern stark auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Energieverbrauch von Kraftfahrzeugen insgesamt auswirken, sollten auch entsprechende Zielvorgaben für Anhänger festgelegt werden.
- (26) Aufgrund der technischen Reife des Teilsektors und der Notwendigkeit, die Luftqualität in den Städten zu verbessern, sollte ein verbindlicher Mindestanteil neuer emissionsfreier Stadtbusse festgelegt werden.
- (27) Ein verbindlicher Mindestanteil emissionsfreier Stadtbusse sollte dem gesellschaftlichen Bedarf an erschwinglichen öffentlichen Verkehrsmitteln, auch in ländlichen Gebieten, Rechnung tragen. Die bessere Versorgung mit emissionsfreien Stadtbusen, die sich aus einem solchen verbindlichen Mindestanteil ergibt, sollte sich positiv auf die Anschaffungskosten auswirken, und zwar sowohl in Bezug auf den Kaufpreis als auch auf die Gesamtbetriebskosten emissionsfreier Stadtbusse, die auf die durch ihren Betrieb erzielten Einsparungen bei fossilen Kraftstoffen zurückgehen. Die gemeinsame Beschaffung von Stadtbusen auf der Grundlage der Plattform für saubere Busse kann die Anschaffungskosten solcher Busse weiter senken, und der

---

<sup>11</sup> Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG.

<sup>12</sup> Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission vom 12. Dezember 2017 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission (ABl. L 349 vom 29.12.2017, S. 1).

<sup>13</sup> Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13).

vorgeschlagene Klima-Sozialfonds könnte von den Mitgliedstaaten genutzt werden, um schutzbedürftige Bürgerinnen und Bürger mit preisreduzierten oder kostenlosen Fahrscheinen oder Abonnements für öffentliche Verkehrsmittel zu unterstützen. Regional- und Fernbusse sowie Reisebusse, auch für den Verkehr in ländlichen Gebieten, unterliegen weiterhin den Zielvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge. Mit der Unterstützung aus dem Klima-Sozialfonds könnte auf die besonderen Bedürfnisse ländlicher Gebiete eingegangen und Mobilitätsarmut<sup>14</sup> verhindert werden, indem der Zugang zu erschwinglichen öffentlichen Verkehrsmitteln sichergestellt wird.

- (28) Der Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge sollte nur bis zum Berichtszeitraum des Jahres 2029 gelten, da er nach diesem Zeitpunkt nicht mehr als notwendig erachtet wird, um den Markteintritt emissionsfreier Fahrzeuge zu fördern.
- (29) Da in Bezug auf die Einhaltung der Vorschriften eher wirtschaftliche Einheiten als Rechtsträger betrachtet werden sollten, sollte es wirtschaftlich verbundenen Herstellern innerhalb bestimmter Grenzen gestattet sein, Fahrzeuge für die Zwecke der Verbuchung dieser Fahrzeuge gemäß der Verordnung (EU) 2019/1242 untereinander zu übertragen.
- (30) Um die Entwicklung neuer emissionsfreier Technologien in spezialisierten kleinen und mittleren Unternehmen zu fördern, sollte es außerdem möglich sein, emissionsfreie Fahrzeuge zwischen nicht verbundenen Unternehmen zu übertragen.
- (31) Um unverhältnismäßig hohe Befolgungskosten zu vermeiden und den Verwaltungsaufwand zu verringern, sollten Hersteller, die nur wenige Fahrzeuge herstellen und bestimmte rechtliche Anforderungen erfüllen, von der Einhaltung der CO<sub>2</sub>-Emissionszielvorgaben ausgenommen werden. Da sie den Meldepflichten aus der Verordnung (EU) 2019/1242 nachkommen müssen, gibt es für diese Hersteller einen geeigneten Kontrollmechanismus.
- (32) Das bestehende System mehrjähriger Emissionsgutschriften und Emissionslastschriften sollte bis 2039 verlängert werden, da sich die Reduktionszielvorgaben über 2030 hinaus bis 2040 weiter verschärfen und zukunftsorientierte technische Entwicklungen der Hersteller in diesem Zeitraum erfordern.
- (33) In der Verordnung (EU) 2019/1242 sollte für jede Fahrzeugklasse eindeutig festgelegt werden, welchem Hersteller ein Fahrzeug zugeordnet werden sollte, um den unterschiedlichen Konstellationen bei Fahrzeugen der Klasse M besonders Rechnung zu tragen.
- (34) Die Vorschriften für die Überprüfung der Überwachungsdaten sollten auch mögliche nachträgliche Berichtigungen von Fehlern in solchen gemeldeten Daten und die Art und Weise umfassen, wie die Kommission mit solchen Berichtigungen bei der Umsetzung der Zielvorgaben für die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Flotte umgehen sollte.
- (35) Die Bewertung der Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen sollte geändert werden, um auch die Fahrzeuguntergruppen einzubeziehen, die neu in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2019/1242 aufgenommen wurden.
- (36) Die Überwachung und Meldung durch Hersteller und Mitgliedstaaten ist eine wesentliche Voraussetzung für die Durchführung der Verordnung (EU) 2019/1242.

---

<sup>14</sup> Im Einklang mit der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 2a der Verordnung über den Klima-Sozialfonds.

Die Überführung der Verordnung (EU) 2018/956 in die Verordnung (EU) 2019/1242 sollte Synergien schaffen und eine Auslegung der Bestimmungen unter Berücksichtigung der Ziele beider Verordnungen ermöglichen.

- (37) Anlässlich der Überführung der Überwachungs- und Meldebestimmungen in die Verordnung (EU) 2019/1242 sollte die Gelegenheit genutzt werden, diese Bestimmungen vor dem Hintergrund der Erfahrungen aus den ersten beiden Berichtszyklen nach der Verordnung (EU) 2018/956 geringfügig zu ändern.
- (38) Da die Bestimmung der Emissionen nicht mehr von den Herstellern allein vorgenommen wird, sollte die Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und anderer technischer Daten der Fahrzeuge über die Hersteller hinaus auf diejenigen Stellen ausgeweitet werden, die die Bestimmung der Fahrzeuge gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 und der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission<sup>15</sup> vornehmen. Die gemeldeten Daten sollten die Aufzeichnungsdatei des Herstellers umfassen.
- (39) Die Kommission sollte in die Lage versetzt werden, den technischen Fortschritt, die Entwicklung der Güterverkehrslogistik, die erforderlichen Anpassungen auf der Grundlage der Anwendung dieser Verordnung und die Änderungen der zugrunde liegenden Typgenehmigungsvorschriften zu berücksichtigen und sicherzustellen, dass die Datenanforderungen sowie die Überwachungs- und Meldeverfahren für die Beurteilung des Beitrags der Schwerlastflotte zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen im Zeitverlauf relevant bleiben, dass Daten über neue und fortschrittliche Technologien zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und über die Ergebnisse der Kontrollprüfungen im Fahrbetrieb auf der Straße zur Verfügung stehen und dass die Spannen der Luftwiderstandswerte für Informations- und Vergleichszwecke weiterhin relevant bleiben, sowie die Bestimmungen über Geldbußen zu ergänzen.
- (40) Aus diesen Gründen sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um die Kriterien zur Definition von Fahrzeuguntergruppen, zur Bestimmung von Arbeitsfahrzeugen, für die Reichweiten verschiedener Antriebstechnologien, die Liste der Einsatzprofile und der Einsatzprofil-Gewichte, die Nutzlast, die Fahrgastzahlen, die Fahrgastmassewerte, die technisch zulässige maximale Nutzlast, die technisch zulässige maximale Fahrgastzahl, das Ladevolumen der Fahrzeuguntergruppen und die jährliche Kilometerleistung zu ändern und um die in den Anhängen dieser Verordnung festgelegten Datenanforderungen und Überwachungs- und Meldeverfahren zu ändern, die von den Mitgliedstaaten für die Überwachung der Ergebnisse der Kontrollprüfungen im Fahrbetrieb auf der Straße zu meldenden Daten festzulegen, die Spannen des Luftwiderstandswerts zu ändern sowie die Kriterien, die Berechnung und die Methode der Erhebung der gegen Hersteller verhängten Geldbußen festzulegen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das

---

<sup>15</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission vom 1. August 2022 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Leistung von schweren Anhängern im Hinblick auf deren Einfluss auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen, den Kraftstoff- und Energieverbrauch und die emissionsfreie Reichweite von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 (ABl. L 205 vom 5.8.2022, S. 145).

Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

- (41) Die Verordnung (EU) 2018/956 sollte so aufgehoben werden, dass der Zeitplan es ermöglicht, den zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung laufenden Berichtszeitraum nach den zu Beginn dieses Berichtszeitraums geltenden Vorschriften abzuschließen, einschließlich der gesamten Nachverarbeitung der erhobenen Daten. Dementsprechend sollte diese Verordnung ab dem Beginn des folgenden Berichtszeitraums gelten.
- (42) Die Verordnung (EU) 2019/1242 sollte daher entsprechend geändert werden —  
HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

**Änderungen der Verordnung (EU) 2019/1242**

Die Verordnung (EU) 2019/1242 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

**Gegenstand und Ziel**

(1) In dieser Verordnung werden Anforderungen an die CO<sub>2</sub>-Emissionsleistung neuer schwerer Nutzfahrzeuge aufgestellt, die dazu beizutragen, die von der Union angestrebte Verringerung der Treibhausgasemissionen gemäß der Verordnung (EU) 2018/842<sup>16</sup> und die im Übereinkommen von Paris<sup>17</sup> verankerten Zielsetzungen zu verwirklichen und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherzustellen.

(2) Diese Verordnung regelt auch die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge, die in der Union zugelassen sind.“

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Diese Verordnung gilt für neue Fahrzeuge, die nach der Verordnung (EU) 2018/858 entweder typgenehmigt oder einzeln genehmigt wurden oder nach Artikel 2 Absatz 3 derselben Verordnung keiner Typgenehmigung bedürfen und zu den folgenden Klassen gehören:

a) M<sub>2</sub> und M<sub>3</sub>;

b) N<sub>1</sub>, soweit sie nicht unter die Verordnung (EU) 2019/631 fallen, N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub>;

c) O<sub>3</sub> und O<sub>4</sub>.

---

<sup>16</sup> Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris sowie zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 (ABl. L 16 vom 19.6.2018, S. 26).

<sup>17</sup> ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4.



Für die Zwecke dieser Verordnung gelten diese Fahrzeuge als schwere Nutzfahrzeuge. Fahrzeuge, die unter die Buchstaben a und b fallen, werden als schwere Kraftfahrzeuge bezeichnet.

Die in dieser Verordnung genannten Fahrzeugklassen beziehen sich auf die Fahrzeugklassen gemäß Artikel 4 und Anhang I der Verordnung (EU) 2018/858.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

i) Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„(2) Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Fahrzeuge gemäß Absatz 1 in einem bestimmten Berichtszeitraum als neue schwere Nutzfahrzeuge, wenn sie in diesem Zeitraum in der Union erstmals zugelassen werden und zuvor nicht außerhalb der Union zugelassen waren.“

ii) Folgender Unterabsatz wird angefügt:

„Absatz 1 gilt nicht für Fahrzeuge, die für einen Zeitraum von höchstens einem Monat erstmals zugelassen werden und nur zum Zweck der Überführung in ein Land außerhalb der Union zugelassen werden.“

c) Die folgenden Absätze 4, 5 und 6 werden angefügt:

„(4) Ungeachtet des Artikels 2 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2017/2400 unterliegen genehmigte Fahrzeuge, die unter Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2018/858 fallen, nicht den CO<sub>2</sub>-Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a der vorliegenden Verordnung, es sei denn, der Hersteller beschließt, diese Fahrzeuge bei der Berichterstattung über das Fahrzeug gemäß Anhang IV Teil B der vorliegenden Verordnung in die Berechnung seiner spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und Zielvorgaben einzubeziehen.

(5) Andere als die in Absatz 4 genannten Fahrzeuge, die für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Feuerwehr, die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte, die Streitkräfte oder die medizinischen Notfalldienste zugelassen wurden, unterliegen nicht den CO<sub>2</sub>-Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a, wenn ein Mitgliedstaat dies im Zulassungs- und Meldeverfahren angibt und damit in den gemäß Anhang IV Teil A gemeldeten Daten bestätigt, dass der Zweck des Fahrzeugs nicht gleichermaßen durch ein emissionsfreies Fahrzeug erfüllt werden kann und dass es daher im öffentlichen Interesse liegt, ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor zur Erfüllung dieses Zwecks zuzulassen.

(6) Die Meldepflichten gemäß den Artikeln 13a bis 13f gelten auch für Fahrzeuge, die gemäß den Absätzen 4 und 5 des vorliegenden Artikels keinen CO<sub>2</sub>-Emissionszielvorgaben unterliegen.“

3. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. ‚Bezugswert für CO<sub>2</sub>-Emissionen‘ den gemäß Anhang I Nummer 3 bestimmten Durchschnitt der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen aller neuen

schweren Nutzfahrzeuge in jeder Fahrzeuguntergruppe, der gemäß Anhang I Nummer 3 bestimmt wurde, in dem Referenzzeitraum;“

- b) Folgende Nummern 3a und 3b werden eingefügt:

„3a. ‚Berichtszeitraum‘ den Zeitraum eines bestimmten Jahres vom 1. Juli bis zum 30. Juni des Folgejahres;

3b. ‚Referenzzeitraum‘ den Berichtszeitraum eines bestimmten Jahres, in Bezug auf den die regulatorischen Reduktionsverpflichtungen für eine bestimmte Fahrzeuguntergruppe in dieser Verordnung festgelegt sind;“

- c) Nummer 5 erhält folgende Fassung:

„5. ‚Zielvorgabe für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen‘ die jährlich gemäß Anhang I Nummer 4 für den vorangegangenen Berichtszeitraum bestimmte Zielvorgabe für CO<sub>2</sub>-Emissionen eines einzelnen Herstellers;“

- d) Nummer 9 erhält folgende Fassung:

„9. ‚Arbeitsfahrzeug‘ ein schweres Nutzfahrzeug, das für bestimmte Zwecke eingesetzt werden soll und nach den Angaben in seiner Übereinstimmungsbescheinigung, die von den Mitgliedstaaten gemeldet wurden, die in Anhang I Nummer 1.2 genannten Kriterien erfüllt;“

- e) Nummer 10 wird gestrichen;

- f) Folgende Nummern 10a und 10b werden eingefügt:

„10a. ‚Berichterstatter‘ eine Stelle, die für die Meldung von Daten an die Kommission zuständig ist;

10b. ‚Bestimmung eines schweren Nutzfahrzeugs‘ die Bestimmung seiner CO<sub>2</sub>-Emissionen oder Eingabeparameter gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 2017/2400 oder die Bewertung seiner Leistung im Hinblick auf seinen Einfluss auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch gemäß Artikel 8 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission;“

- g) Nummer 11 erhält folgende Fassung:

„11. ‚emissionsfreies Fahrzeug‘ folgende Fahrzeuge:

- a) ein schweres Kraftfahrzeug mit CO<sub>2</sub>-Emissionen von nicht mehr als 5 g/(tkm) oder 5 g/(pkm), ermittelt gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 2017/2400;
- b) ein schweres Kraftfahrzeug, das die Bedingungen nach Anhang I Nummer 1.1.4 der vorliegenden Verordnung erfüllt, wenn keine CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelt wurden;
- c) ein Anhänger mit einer Einrichtung, die seinen Antrieb aktiv unterstützt und keinen Verbrennungsmotor hat oder dessen Verbrennungsmotor weniger als 5 g CO<sub>2</sub>/kWh emittiert, wie gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates und ihren Durchführungsmaßnahmen oder der UNECE-Verordnung (EG) Nr. 49 ermittelt;“

- h) Nummer 12 erhält folgende Fassung:

„12. ‚emissionsarmes schweres Nutzfahrzeug‘ ein schweres Nutzfahrzeug, das kein emissionsfreies Nutzfahrzeug ist und dessen nach Anhang I Nummer 2.3.4 bestimmte spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen weniger als die Hälfte der Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen aller Fahrzeuge der Fahrzeuguntergruppe, zu denen das schwere Fahrzeug gehört, betragen;“

i) Die folgenden Nummern 16 bis 23 werden angefügt:

„16. ‚Primärfahrzeug eines schweren Nutzfahrzeugs‘ ein Primärfahrzeug im Sinne von Artikel 3 Nummer 22 der Verordnung (EU) 2017/2400, für dessen Simulation eine generische Karosserie zugeordnet wird, die hinsichtlich ihrer Konfiguration in Bezug auf Boden (Hochflur/Niederflur) und Deck (ein oder zwei Decks) und gegebenenfalls anderer Parameter der tatsächlichen Karosserie des schweren Nutzfahrzeugs entspricht;

17. ‚vervollständigtes Fahrzeug‘ ein ‚vervollständigtes Fahrzeug‘ gemäß der Definition in Artikel 3 Nummer 26 der Verordnung (EU) 2018/858;

18. ‚vollständiges Fahrzeug‘ ein ‚vollständiges Fahrzeug‘ gemäß der Definition in Artikel 3 Nummer 27 der Verordnung (EU) 2018/858;

19. ‚Geländefahrzeug‘ ein Geländefahrzeug gemäß der Definition in Anhang I Teil A Nummer 2.1 der Verordnung (EU) 2018/858;

20. ‚Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung‘ ein ‚Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung‘ gemäß der Definition in Artikel 3 Nummer 31 der Verordnung (EU) 2018/858;

21. ‚Geländefahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung‘ ein Geländefahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung gemäß der Definition in Anhang I Teil A Nummer 2.3.1 der Verordnung (EU) 2018/858;

22. ‚Übereinstimmungsbescheinigung‘ eine ‚Übereinstimmungsbescheinigung‘ gemäß der Definition in Artikel 3 Nummer 5 der Verordnung (EU) 2018/858;

23. ‚öffentlicher Auftrag‘ im Zusammenhang mit öffentlichen Vergabeverfahren, sofern nichts anderes bestimmt ist, einen öffentlichen Auftrag im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 Nummer 5 der Richtlinie 2014/24/EU, „Aufträge“ im Sinne von Artikel 2 Nummer 1 der Richtlinie 2014/25/EU sowie „Konzessionen“ im Sinne von Artikel 5 Nummer 1 der Richtlinie 2014/23/EU;

j) Folgender Absatz wird angefügt:

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck „Gruppe verbundener Hersteller“ einen Hersteller und seine verbundenen Unternehmen.

Der Ausdruck „verbundenes Unternehmen“ bezeichnet

a) Unternehmen, bei denen der Hersteller unmittelbar oder mittelbar

i) über mehr als die Hälfte der Stimmrechte verfügt oder

ii) mehr als die Hälfte der Mitglieder des Aufsichtsrats, des Verwaltungsorgans oder der zur gesetzlichen Vertretung berufenen Organe bestellen kann oder

iii) das Recht hat, die Geschäfte des Unternehmens zu führen;

- b) Unternehmen, die über den Hersteller mittelbar oder unmittelbar die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten ausüben;
- c) Unternehmen, in denen ein unter Buchstabe b genanntes Unternehmen 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 die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten haben 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 von einem oder mehreren Dritten gemeinsam ausgeübt werden.“

4. Die folgenden Artikel 3a bis 3c werden eingefügt:

„Artikel 3a

### **CO<sub>2</sub>-Emissionszielvorgaben**

(1) Die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Unionsflotte neuer schwerer Kraftfahrzeuge mit Ausnahme von Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung, Geländefahrzeugen, Geländefahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung und Arbeitsfahrzeugen werden gegenüber den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Berichtszeitraum des Jahres 2019 um folgende Prozentsätze verringert:

- a) für die Fahrzeuguntergruppen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH in den Berichtszeiträumen der Jahre 2025 bis 2029 um 15 %;
- b) für alle Fahrzeuguntergruppen in den Berichtszeiträumen der Jahre 2030 bis 2034 um 45 %;
- c) für alle Fahrzeuguntergruppen in den Berichtszeiträumen der Jahre 2035 bis 2039 um 65 %;
- d) für alle Fahrzeuguntergruppen in den Berichtszeiträumen der Jahre ab 2040 um 90 %.

(2) Zu diesen CO<sub>2</sub>-Emissionszielvorgaben müssen die Fahrzeuguntergruppen einen Beitrag gemäß Anhang I Nummer 4.3 leisten.

(3) Die mit der Unionsflotte neuer Anhänger verbundenen CO<sub>2</sub>-Emissionen werden gemäß Anhang I Nummer 4.3 verbessert.

Artikel 3b

### **Zielvorgabe für die Emissionsfreiheit von Stadtbussen**

(1) Bei den in Anhang I Nummer 4.2 genannten Fahrzeugen müssen die Hersteller die Mindestanteile emissionsfreier Fahrzeuge an ihrer Flotte neuer schwerer Nutzfahrzeuge gemäß Anhang I Nummer 4.3 einhalten. Bei neuen Stadtbussen muss der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge ab dem Berichtszeitraum des Jahres 2030 100 % betragen.

(2) Die Mitgliedstaaten können beschließen, einen begrenzten Anteil der in jedem Berichtszeitraum zugelassenen Stadtbusse von der Verpflichtung nach diesem

Artikel auszunehmen, wobei bestätigt werden muss, dass aufgrund des sozioökonomischen Kosten-Nutzen-Verhältnisses angesichts bestimmter territorialer Morphologien und bestimmter Wetterbedingungen der Zweck des Fahrzeugs nicht gleichermaßen durch ein emissionsfreies Fahrzeug erfüllt werden kann und dass es daher im öffentlichen Interesse liegt, ein nicht emissionsfreies Fahrzeug zur Erfüllung dieses Zwecks zuzulassen.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um den Höchstanteil von Fahrzeugen, den ein Mitgliedstaat ausschließen kann, sowie das sozioökonomische Kosten-Nutzen-Verhältnis im Hinblick auf bestimmte territoriale Morphologien und bestimmte Wetterbedingungen, die den Ausschluss gemäß dem vorstehenden Absatz rechtfertigen, festzulegen.

(3) In Bezug auf die Verwendung der in diesem Artikel genannten Fahrzeuge wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um gemeinsame technische Spezifikationen, einschließlich Normen, in Bezug auf Folgendes festzulegen:

- a) die technische und offene Interoperabilität zwischen der Lade- und Tankstelleninfrastruktur und den Fahrzeugen in Bezug auf physische Verbindungen und Informationsaustausch;
- b) die sichere gemeinsame Nutzung und Verwendung der generierten Daten.

### Artikel 3c

#### **Öffentliche Vergabeverfahren**

(1) Öffentliche Auftraggeber oder Vergabestellen stützen die Vergabe öffentlicher Aufträge für die Beschaffung oder die Verwendung von Fahrzeugen gemäß Artikel 3b auf das wirtschaftlich günstigste Angebot, wobei das beste Preis-Leistungs-Verhältnis und der Beitrag des Angebots zur Versorgungssicherheit im Einklang mit dem einschlägigen Völkerrecht zu berücksichtigen sind.

(2) Der Beitrag des Angebots zur Versorgungssicherheit wird unter anderem auf der Grundlage folgender Kriterien bewertet:

- a) Anteil der Produkte oder Angebote aus Drittländern, bestimmt im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates;
- b) Einführung einer restriktiven oder wettbewerbsverzerrenden Maßnahme durch Drittländer in Bezug auf solche Fahrzeuge oder die technische und offene Interoperabilität zwischen der Lade- und Tankstelleninfrastruktur und den Fahrzeugen;
- c) Verfügbarkeit wesentlicher Ersatzteile für den Betrieb der Ausrüstung, die Gegenstand der Ausschreibung ist;
- d) Zusage des Bieters, dass sich etwaige Änderungen seiner Lieferkette während der Ausführung des Auftrags nicht nachteilig auf die Ausführung des Auftrags auswirken;

e) Bescheinigung oder Dokumentation, aus der hervorgeht, dass die Lieferkette des Bieters so organisiert ist, dass er die Anforderungen in Bezug auf die Versorgungssicherheit erfüllen kann.

(3) Gemäß Artikel 3b wird der Beitrag des Bieters zur Versorgungssicherheit in den Zuschlagskriterien mit 15 % bis 40 % gewichtet.“

5. Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) die gemeldeten Daten zu den neuen schweren Nutzfahrzeugen des Herstellers, die in dem vorangegangenen Berichtszeitraum zugelassen wurden; und“

6. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Ab dem 1. Juli 2020 und anschließend in jedem nachfolgenden Berichtszeitraum bis zum Berichtszeitraum des Jahres 2029 bestimmt die Kommission für jeden Hersteller den Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge für den vorangegangenen Berichtszeitraum.

Der Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge trägt der Zahl und den CO<sub>2</sub>-Emissionen aller emissionsfreien und emissionsarmen schweren Nutzfahrzeuge in der Flotte des Herstellers Rechnung.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Für die Berichtszeiträume von 2025 bis 2029 wird der Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge auf der Grundlage eines Referenzwerts von 2 % gemäß Anhang I Nummer 2.3.2 bestimmt.“

c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Der Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge verringert die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Herstellers um höchstens 3 %. Der Beitrag emissionsfreier Fahrzeuge der Klasse N, ausgenommen Fahrzeuge der Fahrzeuguntergruppen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD und 10-LH, zu diesem Faktor verringert die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Herstellers um höchstens 1,5 %.“

7. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Artikel 6

#### **Zielvorgaben für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von Herstellern**

Für den Berichtszeitraum des Jahres 2025 und anschließend für jeden nachfolgenden Berichtszeitraum bestimmt die Kommission für jeden Hersteller eine Zielvorgabe für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen für den vorangegangenen Berichtszeitraum. Die Zielvorgabe wird gemäß Anhang I Nummer 4.1 bestimmt.“

8. Die folgenden Artikel 6a und 6b werden eingefügt:

„Artikel 6a

#### **Übertragung von Fahrzeugen zwischen Herstellern**

(1) Für die Zwecke der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Hersteller gemäß Artikel 4 und Anhang I Nummer 2.2 können

Einzelfahrzeuge unter folgenden Bedingungen zwischen Herstellern übertragen werden:

- a) bei allen Übertragungen: der Antrag ist vom übertragenden und vom empfangenden Hersteller gemeinsam einzureichen;
- b) bei der Übertragung von Fahrzeugen, die keine emissionsfreien Fahrzeuge sind, müssen der übertragende und der empfangende Hersteller einer Gruppe verbundener Hersteller angehören;
- c) bei der Übertragung emissionsfreier Fahrzeuge zwischen Herstellern, die nicht einer Gruppe verbundener Hersteller angehören: die Zahl der emissionsfreien Fahrzeuge, die einem Hersteller übertragen werden, darf 5 % aller seiner neuen schweren Nutzfahrzeuge, die in einem bestimmten Berichtszeitraum zugelassen wurden, nicht überschreiten.

Die Hersteller übermitteln der Kommission die Übertragungsanträge unter Verwendung der von der Kommission bereitgestellten elektronischen Instrumente.

- (2) Ist die Kommission der Auffassung, dass die Bedingungen für eine Übertragung erfüllt sind, so berücksichtigt sie das übertragene Fahrzeug nicht bei der Berechnung der einschlägigen Werte für den übertragenden Hersteller, sondern bei der Berechnung der relevanten Werte für den empfangenden Hersteller.

#### Artikel 6b

##### **Ausnahmeregelung für Hersteller, die nur wenige Fahrzeuge herstellen**

- (1) Wurden in einem bestimmten Berichtszeitraum weniger als 100 neue schwere Nutzfahrzeuge eines Herstellers zugelassen, so werden die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Artikel 4 und Anhang I Nummer 2.7 und die Zielvorgaben für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Artikel 6 und Anhang I Nummer 4.1 im jeweiligen Berichtszeitraum auf null festgesetzt.
- (2) Die Werte der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen werden für die betreffenden Hersteller und Berichtszeiträume nicht in die Veröffentlichung gemäß Artikel 11 aufgenommen.
- (3) Die Ausnahmeregelung nach Absatz 1 findet in einem bestimmten Berichtszeitraum in den folgenden Fällen Anwendung:
  - a) auf Antrag des Herstellers;
  - b) wenn der Hersteller eine Übertragung von Fahrzeugen gemäß Artikel 6a beantragt;
  - c) wenn der Hersteller Teil einer Gruppe verbundener Hersteller ist, auf die in diesem Berichtszeitraum insgesamt mehr als 100 neu zugelassene Fahrzeuge entfallen oder zu der ein anderer Hersteller gehört, für den die Ausnahmeregelung nach Absatz 1 nicht gilt.
- (4) Hersteller, die zu einer Gruppe im Sinne von Absatz 3 Buchstabe c gehören, unterrichten die Kommission, wenn sie in einem bestimmten Berichtszeitraum weniger als 100 Fahrzeuge zugelassen haben.
- (5) Hersteller, für die die Ausnahmeregelung nach Absatz 1 nicht gilt, unterrichten die Kommission in jedem Berichtszeitraum über alle mit ihnen verbundenen

Unternehmen, die die Voraussetzungen für die Ausnahmeregelung gemäß Absatz 1 erfüllen.

- (6) Die Hersteller übermitteln der Kommission die erforderlichen Informationen unter Verwendung der von der Kommission bereitgestellten elektronischen Instrumente.“

9. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Unterabsatz 1 erhält der Einleitungssatz folgende Fassung:

„Bei der Bestimmung, inwieweit ein Hersteller in den Berichtszeiträumen der Jahre 2025 bis 2039 seine Zielvorgaben für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen erfüllt, werden dessen Emissionsgutschriften oder Emissionslastschriften, die gemäß Anhang I Nummer 5 bestimmt werden, berücksichtigt; diese entsprechen der Anzahl neuer schwerer Nutzfahrzeuge des Herstellers in einem Berichtszeitraum, multipliziert mit“

- b) In Absatz 1 Unterabsatz 2 wird „2029“ durch „2039“ ersetzt;

- c) Absatz 1 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

„Emissionslastschriften werden in den Berichtszeiträumen der Jahre 2025 bis 2039 erlangt. Die Emissionslastschrift eines Herstellers darf jedoch insgesamt 5 % der Zielvorgabe für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Herstellers, multipliziert mit der Anzahl schwerer Nutzfahrzeuge in diesem Berichtszeitraum, nicht überschreiten (,Obergrenze für Emissionslastschriften‘).“

- d) Absatz 1 Unterabsatz 4 erhält folgende Fassung:

„In den Berichtszeiträumen der Jahre 2025 bis 2039 erlangte Emissionsgutschriften und Emissionslastschriften werden gegebenenfalls von einem Berichtszeitraum auf den folgenden Berichtszeitraum übertragen. Alle noch offenen Emissionslastschriften werden jedoch in den Berichtszeiträumen der Jahre 2029, 2034 und 2039 eingelöst.“

- e) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionskurven werden für jeden Hersteller gemäß Anhang I Nummer 5.1 auf der Grundlage des folgenden linearen Verlaufs festgelegt:

a) zwischen den Bezugswerten für CO<sub>2</sub>-Emissionen und der CO<sub>2</sub>-Emissionszielvorgabe für den Berichtszeitraum des Jahres 2025 oder 2030 gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstaben a und b;

b) zwischen der CO<sub>2</sub>-Emissionszielvorgabe für den Berichtszeitraum des Jahres 2025 und der CO<sub>2</sub>-Emissionszielvorgabe für den Berichtszeitraum des Jahres 2030 gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstabe b;

c) zwischen der CO<sub>2</sub>-Emissionszielvorgabe für den Berichtszeitraum des Jahres 2030 und der CO<sub>2</sub>-Emissionszielvorgabe für den Berichtszeitraum des Jahres 2035 gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstabe c und

d) zwischen der CO<sub>2</sub>-Emissionszielvorgabe für den Berichtszeitraum des Jahres 2035 und der CO<sub>2</sub>-Emissionszielvorgabe für den Berichtszeitraum des Jahres 2040 gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstabe d.“

10. Die folgenden Artikel 7a und 7b werden eingefügt:



„Artikel 7a

**Zuordnung von Fahrzeugen zu einem Hersteller**

Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Artikel 4 und der Zielvorgaben für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Artikel 6 werden die in einem bestimmten Berichtszeitraum zugelassenen Fahrzeuge folgenden Herstellern zugeordnet:

- a) für Fahrzeuge der Klasse N dem Fahrzeughersteller im Sinne von Artikel 3 Nummer 4a der Verordnung (EU) 2017/2400;
- b) für Fahrzeuge der Klasse M dem Primärfahrzeughersteller im Sinne von Artikel 3 Nummer 29 der Verordnung (EU) 2017/2400;
- c) für Fahrzeuge der Klasse O dem Fahrzeughersteller im Sinne von Artikel 2 Nummer 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362.

Artikel 7b

**Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen der Klasse M**

Für Fahrzeuge der Klasse M gilt Folgendes:

- a) Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen in einer Untergruppe eines Herstellers wird ein neues schweres Nutzfahrzeug der Klasse M mit seinen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen als vollständiges oder vervollständigtes Fahrzeug gemäß Anhang I Nummer 2.2.2 und nicht gemäß Anhang I Nummer 2.2.3 berücksichtigt.
- b) Auf Antrag des Herstellers im Sinne von Artikel 7a Buchstabe b und vorbehaltlich der in Absatz 3 genannten Bedingung wird ein neues schweres Nutzfahrzeug der Klasse M jedoch mit den spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen seines Primärfahrzeugs gemäß Anhang I Nummer 2.2.3 und nicht gemäß Anhang I Nummer 2.2.2 berücksichtigt.
- c) Ein Antrag gemäß Buchstabe b für ein neues schweres Nutzfahrzeug der Klasse M ist nicht zulässig, wenn es sich bei dem Hersteller im Sinne von Artikel 7a Buchstabe b und dem Hersteller seines vollständigen oder vervollständigten Fahrzeugs im Sinne von Artikel 3 Nummer 4a der Verordnung (EU) 2017/2400 um verbundene Unternehmen oder dieselbe juristische Person handelt. Mit einem solchen Antrag erklärt ein Hersteller, dass diese Bedingung erfüllt ist, und legt der Kommission auf Anfrage entsprechende Informationen vor.
- d) Die Kommission stellt mit Unterstützung der Agentur rechtzeitig die Instrumente und Verfahrensleitlinien, die die Hersteller für die Übermittlung der unter Buchstabe b genannten Anträge benötigen, in elektronischer Form zur Verfügung.“

11. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Buchstabe a wird die Angabe „bis 2029“ durch die Angabe „und darüber hinaus“ ersetzt;
- b) Absatz 1 Buchstabe b wird gestrichen;
- c) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Bei einem Hersteller wird in folgenden Fällen von einer CO<sub>2</sub>-Emissionsüberschreitung ausgegangen:

- a) In einem der Berichtszeiträume der Jahre 2025 bis 2028, 2030 bis 2033 und 2035 bis 2038 überschreitet die Summe der Emissionslastschriften abzüglich der Summe der Emissionsgutschriften die Obergrenze für Emissionslastschriften gemäß Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 3;
- b) im Berichtszeitraum der Jahre 2029, 2034, 2039 und 2040 ist die Summe der Emissionslastschriften abzüglich der Summe der Emissionsgutschriften positiv;
- c) ab dem Berichtszeitraum des Jahres 2041 überschreiten die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen.“

12. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Typgenehmigungsbehörden melden der Kommission unverzüglich die folgenden Abweichungen von den gemeldeten Daten:

- a) Abweichungen der CO<sub>2</sub>-Emissionswerte in Betrieb befindlicher schwerer Nutzfahrzeuge von den in den Übereinstimmungsbescheinigungen oder den Kundeninformationen gemäß Artikel 9 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2017/2400 angegebenen Werten, die als Ergebnis der nach dem Verfahren gemäß Artikel 13 der vorliegenden Verordnung vorgenommenen Überprüfungen festgestellt werden;
- b) festgestellte Fehler aufgrund falscher Eingabedaten oder anderer Ursachen bei der Durchführung der Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen;
- c) festgestellte Fehler bei der Durchführung der CO<sub>2</sub>-Überwachung und -Meldung;
- d) alle anderen Abweichungen als die unter den Buchstaben a, b und c genannten.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Kommission berücksichtigt die in Absatz 1 genannten Abweichungen bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Herstellers und der Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen und erwägt die entsprechende Änderung der Beschlüsse gemäß Artikel 11. Die Kommission ist nicht verpflichtet, Abweichungen zu berücksichtigen, wenn die Neuberechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Herstellers oder der Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen eine Abweichung von weniger als 0,1 % ergibt.“

13. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

#### **Bewertung der Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen**

- (1) Um die Robustheit und Repräsentativität der Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeuguntergruppen zu gewährleisten, für die ein Berichtszeitraum ab dem Jahr 2024 als Referenzzeitraum gemäß Anhang I Nummer 3.2 gilt, bewertet die Kommission die Anwendung der Bedingungen, unter denen die Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen ermittelt

wurden, und stellt fest, ob diese Emissionen unangemessen erhöht wurden und, falls zutreffend, wie sie zu korrigieren sind.

- (2) Kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Bezugswerte für Emissionen ganz oder teilweise berichtigt werden müssen, so erlässt sie einen Durchführungsrechtsakt nach dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren, mit dem diese Korrekturen vorgenommen werden.“

14. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Die Liste, die bis zum 30. April des Jahres zu veröffentlichen ist, das auf ein Jahr folgt, in dem ein Referenzzeitraum endete, muss die in diesem Referenzzeitraum ermittelten Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen enthalten.“

- b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Kommission ändert die gemäß Absatz 1 erlassenen Durchführungsrechtsakte in folgenden Fällen:

- a) wenn die Typgenehmigungsverfahren gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 so geändert werden, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen der gemäß diesem Absatz bestimmten repräsentativen Fahrzeuge um mehr als 5 g CO<sub>2</sub>/km angehoben oder gesenkt werden, es sei denn, es handelt sich um Änderungen in Bezug auf die Nutzlast und die Fahrgastzahl, die für die Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen verwendet wurden, so gilt Folgendes:

i) Angepasste Bezugswerte für Emissionen werden gemäß Anhang II Nummer 1 berechnet,

ii) die neuen Werte werden als Ergänzung zu früheren Werten veröffentlicht, wobei der Berichtszeitraum anzugeben ist, in dem sie zum ersten Mal gelten;

- b) wenn die Anhänge gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstaben a bis f geändert wurden, so gilt Folgendes:

i) Die zuvor veröffentlichten Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen werden gemäß Anhang I neu berechnet, wobei die gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstaben a bis f geänderten Parameter zu berücksichtigen sind,

ii) die neu berechneten Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen werden veröffentlicht und ersetzen die früheren Werte ab dem Berichtszeitraum, in dem die geänderten Parameter gemäß einem der Buchstaben von Artikel 14 Absatz 1 Buchstaben a bis f erstmals gelten.“

- c) Folgender Absatz wird angefügt:

„(3) Im Falle von Änderungen der Typgenehmigungsverfahren gemäß Absatz 2 Buchstabe a wird im ändernden Durchführungsrechtsakt eine Methode für die Bestimmung eines oder mehrerer repräsentativer Fahrzeuge einer Fahrzeuguntergruppe, einschließlich der zur Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verwendenden statistischen Gewichtung, Nutzlast und Fahrgastzahl, definiert oder festgelegt, auf deren Grundlage die in Absatz 2

Buchstabe a genannte Anpassung unter Berücksichtigung der gemäß der vorliegenden Verordnung gemeldeten Überwachungsdaten und der in Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2017/2400 aufgeführten technischen Eigenschaften der Fahrzeuge bestimmt wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 16 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung erlassen.“

15. In Artikel 13 Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Falls die Daten in den Kundeninformationen, den Übereinstimmungsbescheinigungen und den Einzelgenehmigungsbögen nicht gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 berichtet werden können, stellt die zuständige Typgenehmigungsbehörde eine berichtigende Erklärung mit den zutreffenden Daten aus und übermittelt sie an die Kommission und die Beteiligten.“

16. Die folgenden Artikel 13a bis 13f werden eingefügt:

„Artikel 13a

### **Überwachung und Meldung durch die Mitgliedstaaten**

(1) Ab dem Berichtszeitraum des Jahres [*Amt für Veröffentlichungen: bitte Jahr einfügen – falls das Inkrafttreten vor dem 1. Juli erfolgt, das Jahr des Inkrafttretens der Verordnung minus 1; falls das Inkrafttreten nach dem 30. Juni erfolgt, das folgende Jahr einfügen*] überwachen die Mitgliedstaaten die Daten gemäß Anhang IV Teil A in Bezug auf neue, in der Union erstmals zugelassene schwere Nutzfahrzeuge.

Ab 2020 melden die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten jedes Jahr bis zum 30. September diese Daten des vorangegangenen Berichtszeitraums vom 1. Juli bis zum 30. Juni nach dem in Anhang V dargelegten Meldeverfahren an die Kommission.

(2) Für die Überwachung und Meldung der Daten gemäß der vorliegenden Verordnung sind die Behörden zuständig, die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 7 Absatz 6 der Verordnung (EU) 2019/631 bestimmt wurden.

(3) Die Pflichten nach diesem Artikel gelten auch für Fahrzeuge, die für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Feuerwehr und die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte konstruiert und gebaut oder dafür angepasst wurden, es sei denn, es besteht eine Ausnahmeregelung aufgrund anderer Bestimmungen.

(4) Ungeachtet der Ausnahmen von Artikel 3a gelten die Pflichten nach diesem Artikel auch für Fahrzeuge, die für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Feuerwehr, die medizinischen Notfalldienste und die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte sowie durch die Streitkräfte zugelassen wurden, es sei denn, es besteht eine Ausnahmeregelung aufgrund anderer Bestimmungen.

Artikel 13b

### **Berichterstattung durch Hersteller oder andere für die Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen eines schweren Nutzfahrzeugs zuständige Stellen**

(1) Hersteller oder andere für die Bestimmung eines schweren Nutzfahrzeugs zuständige Stellen, für das die Verpflichtungen gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 2017/2400 oder Artikel 8 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362

gelten, melden die Daten des neuen schweren Nutzfahrzeugs gemäß den Bestimmungen in Anhang IV Teil B.

Sie melden diese Daten der Kommission jedes Jahr bis zum 30. September für jedes neue schwere Nutzfahrzeug, dessen Festsetzung- oder Bewertungsdatum im Berichtszeitraum bis zum 30. Juni liegt, nach dem in Anhang V dargelegten Meldeverfahren.

Dieser Absatz gilt nicht für Hersteller oder andere Stellen, für die gemäß Artikel 6b eine Ausnahmeregelung besteht.

(2) Jeder Hersteller oder jede andere Stelle im Sinne von Absatz 1 benennt eine Kontaktstelle für die Meldung von Daten gemäß dieser Verordnung.

(3) Die Meldepflicht nach Artikel 13a Absätze 3 und 4 gilt für Hersteller und andere Stellen im Sinne von Absatz 1.

#### Artikel 13c

### **Zentrales Datenregister für schwere Nutzfahrzeuge**

(1) Die Kommission führt ein zentrales Datenregister für schwere Nutzfahrzeuge (im Folgenden „Register“) mit den gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten.

Das Register muss öffentlich zugänglich sein, mit Ausnahme der in Anhang V Nummer 3.2.2 aufgeführten Dateneinträge.

Der Wert des in Anhang IV Teil B Nummer 2 festgelegten Dateneintrags 23 wird der Öffentlichkeit als Spanne gemäß Anhang IV Teil C zugänglich gemacht.

(2) Das Register wird von der Agentur im Namen der Kommission verwaltet.

#### Artikel 13d

### **Überwachung der Ergebnisse von Kontrollprüfungen im Fahrbetrieb auf der Straße**

(1) Die Kommission überwacht — soweit verfügbar — die Ergebnisse von Prüfungen im Fahrbetrieb auf der Straße, die im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 durchgeführt werden, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch neuer schwerer Nutzfahrzeuge zu überprüfen.

(2) Der Kommission wird die Befugnis zum Erlass von delegierten Rechtsakten gemäß Artikel 17 übertragen, um die vorliegende Verordnung durch die Angabe der Daten zu ergänzen, die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten für die Zwecke des Absatzes 1 des vorliegenden Artikels zu melden sind.

#### Artikel 13e

### **Datenqualität**

(1) Die zuständigen Behörden und die Hersteller sind für die Richtigkeit und die Qualität der von ihnen gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten verantwortlich. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich über alle in den gemeldeten Daten entdeckten Fehler.

(2) Die Kommission führt eine eigene Überprüfung der Qualität der gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten durch.

(3) Wird die Kommission über Datenfehler unterrichtet oder stellt sie bei ihrer Überprüfung Abweichungen im Datensatz fest, so ergreift sie gegebenenfalls die

erforderlichen Maßnahmen zur Berichtigung der Daten, die in dem in Artikel 13c genannten Register veröffentlicht werden.

(4) Die Kommission kann die in den Absätzen 2 und 3 des vorliegenden Artikels genannten Überprüfungs- und Berichtigungsmaßnahmen im Wege von Durchführungsrechtsakten festlegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16 genannten Prüfverfahren erlassen.

#### Artikel 13f

#### **Geldbußen**

(1) Die Kommission kann in den folgenden Fällen Geldbußen verhängen:

a) Wenn sie feststellt, dass die vom Hersteller gemäß Artikel 5 der vorliegenden Verordnung gemeldeten Daten von den Daten abweichen, die aus dem Datenprotokoll des Herstellers oder dem im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 ausgestellten Typgenehmigungsbogen für den Motor hervorgehen, und die Abweichung absichtlich oder aufgrund schwerwiegender Nachlässigkeit entstanden ist;

b) wenn die Daten nicht innerhalb der geltenden Frist gemäß Artikel 5 Absatz 1 übermittelt werden und die Verspätung nicht hinreichend begründet werden kann.

Die Kommission konsultiert zur Überprüfung der unter Buchstabe a genannten Daten die zuständigen Genehmigungsbehörden.

Die Geldbußen müssen wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein; sie dürfen nicht mehr als 30 000 EUR pro schwerem Nutzfahrzeug, dessen Daten gemäß den Buchstaben a und b abweichen oder verspätet übermittelt werden, betragen.

(2) Die Kommission erlässt gemäß Artikel 17 nach den Grundsätzen des Absatzes 3 des vorliegenden Artikels delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung, in denen sie das Verfahren und die Methoden für die Berechnung und Erhebung der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Geldbußen festlegt.

(3) Für die in Absatz 2 genannten delegierten Rechtsakte gelten folgende Grundsätze:

a) Bei dem von der Kommission eingeführten Verfahren ist das Recht auf gute Verwaltung, insbesondere das Recht auf Gehör und das Recht auf Aktenzugang, unter Wahrung des berechtigten Interesses der Vertraulichkeit sowie der Geschäftsgeheimnisse zu achten;

b) bei der Berechnung der angemessenen Geldbuße lässt sich die Kommission von den Grundsätzen der Wirksamkeit, Verhältnismäßigkeit und Abschreckung leiten und berücksichtigt gegebenenfalls die Schwere und die Auswirkungen der Abweichung oder Verspätung, die Anzahl der von der Abweichung oder Verspätung betroffenen schweren Nutzfahrzeuge, das gutgläubige Handeln des Herstellers, den Grad an Sorgfalt und Kooperation des Herstellers, die Wiederholung, Häufigkeit oder Dauer der Abweichung oder Verspätung sowie frühere, gegen denselben Hersteller verhängte Sanktionen;

c) Geldbußen werden unverzüglich durch Festlegung einer Zahlungsfrist eingezogen, wobei gegebenenfalls auch die Möglichkeit geboten wird, die Zahlungen auf mehrere Raten und Schritte aufzuteilen.

(4) Die Beträge der Geldbußen werden im Gesamthaushalt der Union als Einnahmen verbucht.“

17. Artikel 14 erhält folgende Fassung:

„Artikel 14  
**Änderungen der Anhänge**

- (1) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zur Änderung der folgenden Elemente in Anhang I zu erlassen, um dem technischen Fortschritt, der Entwicklung der Güterverkehrslogistik, den erforderlichen Anpassungen auf der Grundlage der Anwendung dieser Verordnung und den Änderungen der zugrunde liegenden Typgenehmigungsvorschriften, insbesondere der Verordnungen (EU) 2018/858 und (EU) Nr. 595/2009, Rechnung zu tragen:
  - a) die Kriterien für die Definition von Fahrzeuguntergruppen gemäß Nummer 1.1;
  - b) die Kriterien für die Definition von Arbeitsfahrzeugen gemäß Nummer 1.2;
  - c) die Kriterien für die Reichweiten verschiedener Antriebstechnologien gemäß Nummer 1.3;
  - d) die Liste der Einsatzprofile gemäß Nummer 1.4;
  - e) die Einsatzprofil-Gewichte gemäß Nummer 2.1;
  - f) die Nutzlast, die Fahrgastzahlen, die Fahrgastmassewerte, die technisch zulässige maximale Nutzlast, die technisch zulässige maximale Fahrgastzahl und das Ladevolumen der Fahrzeuguntergruppen *sg* gemäß Nummer 2.5;
  - g) die jährlichen Kilometerleistungen gemäß Nummer 2.6.
- (2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zur Änderung der folgenden Elemente des Anhangs IV zu erlassen:
  - a) die in Teil A und Teil B festgelegten Datenanforderungen zur Berücksichtigung des technischen Fortschritts, der erforderlichen Anpassungen auf der Grundlage der Anwendung dieser Verordnung und der Änderungen der zugrunde liegenden Typgenehmigungsvorschriften, insbesondere der Verordnungen (EU) 2018/858 und (EU) Nr. 595/2009;
  - b) die Aktualisierung oder Anpassung der in Teil C festgelegten Spannen, um Änderungen der Bauart von schweren Nutzfahrzeugen Rechnung zu tragen und sicherzustellen, dass die Spannen für Informations- und Vergleichszwecke relevant bleiben.
- (3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zur Änderung der folgenden Elemente des Anhangs V zu erlassen:
  - a) Anpassung des in Anhang V festgelegten Überwachungs- und Meldeverfahrens, um den bei der Anwendung dieser Verordnung gewonnenen Erfahrungen Rechnung zu tragen und es an den technischen Fortschritt anzupassen;

b) Änderung von Nummer 3.2 durch Hinzufügung von Dateneinträgen, die neu in das Register aufgenommen wurden.“

18. Artikel 15 erhält folgende Fassung:

„Artikel 15  
Überprüfung

Im Jahr 2028 führt die Kommission eine Überprüfung der Wirksamkeit und der Auswirkungen dieser Verordnung durch und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit dem Ergebnis der Überprüfung vor.

Gegebenenfalls wird dem Bericht ein Vorschlag zur Änderung der vorliegenden Verordnung beigelegt.“

19. Artikel 17 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 3b, Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13e Absatz 4, Artikel 13f Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 1 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [Amt für Veröffentlichungen: bitte Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung einfügen] übertragen.“

b) Absatz 3 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13e Absatz 4, Artikel 13f Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 1 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden.“

c) In Absatz 6 werden die Worte „Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2 und Artikel 14 Absatz 1“ ersetzt durch: „Artikel 11 Absatz 2, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13c Absatz 3, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13f Absatz 2 und Artikel 14 Absatz 1“

20. Die Anhänge I, II und III der Verordnung (EU) 2019/1242 erhalten die Fassung des Anhangs I der vorliegenden Verordnung.

21. Der Wortlaut des Anhangs II der vorliegenden Verordnung wird der Verordnung (EU) 2019/1242 als Anhänge IV, V und VI angefügt.

*Artikel 2*

**Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956**

Die Verordnung (EU) 2018/956 wird mit Wirkung vom [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Geltungsbeginn einfügen] aufgehoben.

Bezugnahmen auf die Verordnung (EU) 2018/956 gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang VI dieser Verordnung zu lesen.



*Artikel 3  
Inkrafttreten*

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

Sie gilt ab dem 1. Juli [*Amt für Veröffentlichungen: bitte Kalenderjahr einfügen – Jahr des 1. Juli nach dem Inkrafttreten dieses Rechtsakts*].

Für Berichtszeiträume vor dem [*Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum = Geltungsbeginn einfügen*] gelten jedoch weiterhin die Verordnung (EU) 2019/1242 in der am 30. Juni [*Amt für Veröffentlichungen: Bitte Kalenderjahr einfügen = Jahr des 1. Juli nach Inkrafttreten dieses Gesetzes*] geltenden Fassung und die Verordnung (EU) 2018/956 in der am 30. Juni [*Amt für Veröffentlichungen: Bitte Kalenderjahr einfügen = Jahr des 1. Juli nach Inkrafttreten dieses Gesetzes einfügen*] geltenden Fassung.

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

Geschehen zu Straßburg am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments  
Die Präsidentin*

*Im Namen des Rates  
Der Präsident /// Die Präsidentin*

**FINANZBOGEN****1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE****1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative**

Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ambitionierteren Klimaschutzziele der Union und im Hinblick auf die Einbeziehung von Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956

**1.2. Politikbereich(e)**

Rubrik 3 – Natürliche Ressourcen und Umwelt  
Titel 9 – Umwelt- und Klimaschutz

**1.3. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft**

- eine neue Maßnahme
- eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme<sup>25</sup>
- die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme
- die Zusammenführung mehrerer Maßnahmen oder die Neuausrichtung mindestens einer Maßnahme

**1.4. Ziel(e)***1.4.1. Allgemeine(s) Ziel(e)*

Das allgemeine Ziel dieses Vorschlags besteht darin, neue Emissionsnormen festzulegen, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer schwerer Nutzfahrzeuge zu verringern und im breiteren Kontext der ehrgeizigeren Klimaziele der EU bis 2030 und der Klimaneutralität der EU bis 2050 zum Übergang zu emissionsfreier Mobilität beizutragen.

*1.4.2. Einzelziel(e)*

Konkret zielt dieser Vorschlag darauf ab,

die CO<sub>2</sub>-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge im Einklang mit den Klimazielen der EU kosteneffizient zu senken und gleichzeitig zur Verbesserung der Energieversorgungssicherheit der EU beizutragen;

den europäischen Verkehrsunternehmen und -nutzern, bei denen es sich zumeist um KMU handelt, Vorteile zu bieten, die sich aus dem weiteren Einsatz energieeffizienterer Fahrzeuge ergeben;

die industrielle Führungsrolle der EU in den Bereichen Technologie und Innovation zu stärken, indem Investitionen in emissionsfreie Technologien gelenkt werden.

*1.4.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen*

*Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppen auswirken dürfte.*

<sup>25</sup>

Im Sinne des Artikels 58 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

Mit dem Vorschlag wird sichergestellt, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge gesenkt, Unternehmen und Nutzern Vorteile hinsichtlich der Luftqualität und eines geringeren Energieverbrauchs geboten und die Führungsrolle in den Bereichen Technologie und Innovation der Wertschöpfungskette der Automobilbranche in der EU gestärkt werden. Als zusätzliche positive Nebeneffekte werden eine erhöhte Energieeffizienz und bessere Energieversorgungssicherheit erwartet.

#### 1.4.4. Leistungsindikatoren

*Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren sich die Fortschritte und Ergebnisse verfolgen lassen.*

Folgende Indikatoren wurden bestimmt:

1. Die bei der Typgenehmigung gemessenen durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der EU-Flotte neuer schwerer Nutzfahrzeuge werden jährlich überwacht.
2. Die Gesamttreibhausgasemissionen schwerer Nutzfahrzeuge werden anhand der jährlichen Treibhausgasemissionsinventare der Mitgliedstaaten überwacht.
3. Anzahl und Anteil neu zugelassener emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge werden anhand der jährlich von den Mitgliedstaaten übermittelten Überwachungsdaten überwacht.
4. Das Innovationsniveau wird anhand der neuen Patente europäischer Automobilhersteller im Bereich emissionsfreier Technologien gemessen, die in öffentlich zugänglichen Patentdatenbanken verzeichnet sind.
5. Das Beschäftigungsniveau wird auf der Grundlage der öffentlich zugänglichen Eurostat-Statistiken über die sektoralen Beschäftigungsdaten für die EU überwacht.

### 1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

#### 1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative

Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge, die in der Union neu zugelassen sind, müssen Emissionen überwachen und melden und die überarbeiteten Zielvorgaben für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen einhalten.

Die Mitgliedstaaten müssen der Kommission und der Europäischen Umweltagentur (EUA) jährlich technische Daten der neu zugelassenen schweren Nutzfahrzeuge melden.

#### 1.5.2. Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größerer Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieser Nummer bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der Union ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.

Der Klimawandel ist ein grenzübergreifendes Problem, das durch nationale oder lokale Maßnahmen allein nicht gelöst werden kann. Die Koordinierung der Klimapolitik muss auf europäischer Ebene erfolgen und EU-Maßnahmen sind nach dem Subsidiaritätsprinzip gerechtfertigt.

Initiativen auf nationaler und lokaler Ebene werden nicht ausreichen. Ein Mangel an koordinierten EU-Maßnahmen würde die Gefahr einer Marktfragmentierung nach sich ziehen. Einzelne Mitgliedstaaten allein würden außerdem einen zu kleinen Markt darstellen, um Änderungen auf Branchenebene zu bewirken und Größenvorteile zu erzielen.

*1.5.3. Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse*

Im Hinblick auf die Überwachungs- und Meldepflichten und auf die CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen baut der Vorschlag auf bestehenden Rechtsvorschriften auf.

*1.5.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten*

Dieser Vorschlag ist mit den Zielen von NextGenerationEU und des Mehrjährigen Finanzrahmens 2021–2027<sup>26</sup> vereinbar, die dazu beitragen werden, den von Europa angestrebten zweifachen – ökologischen und digitalen – Wandel zu vollziehen.

Dieser Legislativvorschlag ergänzt die einschlägigen Vorschläge des Pakets „Fit für 55“ sowie den Euro-7-Vorschlag und sorgt für Kohärenz mit diesen.

*1.5.5. Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung*

Entfällt

---

<sup>26</sup>

[https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/documents\\_de](https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/documents_de)

## 1.6. Laufzeit und finanzielle Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative

### befristete Laufzeit

- Laufzeit: [TT.MM.]JJJJ bis [TT.MM.]JJJJ
- Finanzielle Auswirkungen auf die Mittel für Verpflichtungen von JJJJ bis JJJJ und auf die Mittel für Zahlungen von JJJJ bis JJJJ.

### unbefristete Laufzeit

- Anlaufphase von 2024 bis 2025,
- anschließend reguläre Umsetzung.

## 1.7. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung<sup>27</sup>

### Direkte Mittelverwaltung durch die Kommission

- durch ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den Delegationen der Union
- durch Exekutivagenturen

### Geteilte Mittelverwaltung mit Mitgliedstaaten

### Indirekte Mittelverwaltung durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

- Drittländer oder die von ihnen benannten Einrichtungen
- internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben)
- die EIB und den Europäischen Investitionsfonds
- Einrichtungen im Sinne der Artikel 70 und 71 der Haushaltsordnung
- öffentlich-rechtliche Körperschaften
- privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern sie ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt bieten
- privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und die ausreichende finanzielle Garantien bieten
- Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der GASP im Rahmen des Titels V EUV betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind

Falls mehrere Methoden der Mittelverwaltung angegeben werden, ist dies unter „Bemerkungen“ näher zu erläutern.

Bemerkungen:

Entfällt

---

<sup>27</sup> Erläuterungen zu den Methoden der Mittelverwaltung und Verweise auf die Haushaltsordnung siehe BudgWeb (in französischer und englischer Sprache):  
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/DE/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

## 2. VERWALTUNGSMABNAHMEN

### 2.1. Überwachung und Berichterstattung

*Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.*

Die Initiative umfasst Mittel aus bestehenden Verwaltungsvereinbarungen der GD CLIMA mit der JRC und eine Erhöhung des Beitrags zur EUA.

Daten müssen von verschiedenen Quellen erhoben werden, u. a. aus den Mitgliedstaaten, von den Automobilherstellern und den nationalen Typgenehmigungsbehörden. Die Datenerhebung wird durch die EUA und die GD CLIMA mit Unterstützung der JRC koordiniert.

Die Mitgliedstaaten und die Hersteller melden jährlich Daten über neue Fahrzeugzulassungen. Diese Datensätze bilden die Grundlage für die Feststellung der Einhaltung der Normen durch die Hersteller und für die Verhängung etwaiger Geldbußen. Die Daten werden dann durch einen Beschluss der Kommission bestätigt.

Der Vorschlag erfordert eine zusätzliche Datenbewertung durch die Kommission und die EUA aufgrund der neu erfassten Fahrzeuggruppen, der Bestimmungen über Ausnahmeregelungen für Kleinserienhersteller und über die Übertragung von Fahrzeugen.

Im Fahrzeug aufgezeichnete Daten über den tatsächlichen Kraftstoff- und/oder -energieverbrauch und über die Leistung im Betrieb werden jährlich gemeldet, auch für die in den Anwendungsbereich aufgenommenen Fahrzeuge. Die bestehenden Rechtsvorschriften für den praktischen Fahrbetrieb wurden von den Gesetzgebern gegenüber dem Vorschlag der Kommission verschärft.

### 2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

#### 2.2.1. *Begründung der Methode(n) der Mittelverwaltung, des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen*

Der Vorschlag dient nicht der Umsetzung eines Finanzierungsprogramms, sondern der langfristigen Politikgestaltung. Zu der Methode der Mittelverwaltung, den Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, den Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie im Hinblick auf die Fehlerquoten sind keine Angaben erforderlich.

#### 2.2.2. *Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle*

Die vorgesehenen Kontrollen sind in der Haushaltsordnung und den zugehörigen Anwendungsbestimmungen festgelegt. Dieser Vorschlag bezieht sich nicht auf ein Ausgabenprogramm.

Eine wirksame und ordnungsgemäße Überwachung der Fahrzeugzulassungsdaten ist unerlässlich, um die Rechtssicherheit bei der Durchsetzung der Rechtsvorschriften und gleiche Wettbewerbsbedingungen für die verschiedenen Hersteller im EU-Binnenmarkt zu gewährleisten.

Die Erfassung der Daten im praktischen Fahrbetrieb und die Überprüfung im Betrieb stellen sicher, dass Unregelmäßigkeiten in den Fahrzeugzulassungsdaten erkannt und rechtzeitig wirksame Abhilfemaßnahmen ergriffen werden können und dass die langfristige Wirksamkeit der CO<sub>2</sub>-Emissionszielvorgaben in der EU nicht untergraben werden.

Die wichtigsten internen Kontrollsysteme umfassen die Überprüfung der gemeldeten Zulassungsdaten und technischen Daten.

- 2.2.3. *Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)*

Diese Initiative bringt keine neuen erheblichen Kontrollen/Risiken mit sich, die nicht durch einen bestehenden internen Kontrollrahmen abgedeckt wären. Über die Haushaltsordnung hinausgehende Einzelmaßnahmen sind nicht geplant.

### **2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten**

*Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen, z. B. im Rahmen der Betrugsbekämpfungsstrategie, bereits bestehen oder angedacht sind.*

Neben der Anwendung der Haushaltsordnung, um der Gefahr betrügerischer Handlungen und Unregelmäßigkeiten vorzubeugen, werden die strengeren CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionsvorgaben und die Ausweitung des Anwendungsbereichs, die in dieser Verordnung vorgesehen sind, von einer verbesserten Überwachung und Meldung der Datensätze aus der Überprüfung im Betrieb und zu Emissionen im praktischen Fahrbetrieb begleitet.

- 3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**
- 3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan**
- Bestehende Haushaltslinien

*In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.*

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
			von EFTA-Ländern <sup>29</sup>	von Kandidatenländern <sup>30</sup>	von Drittländern	nach Artikel 21 Absatz 2 Buchstabe b der Haushaltsordnung
3	09 02 03 Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel	GM	JA	NEIN	NEIN	NEIN
3	09 10 02 Europäische Umweltagentur	GM	JA	JA	NEIN	NEIN
7	20 02 01 01 Vertragsbedienstete	NGM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN

Neu zu schaffende Haushaltslinien: Entfällt

<sup>28</sup> GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

<sup>29</sup> EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

<sup>30</sup> Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidaten des Westbalkans.



**3.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel**

**3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel**

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	3	„Natürliche Ressourcen und Umwelt“				
---------------------------------------	---	------------------------------------	--	--	--	--

GD CLIMA		2023	2024	2025	2026	2027	INSGESAMT
Operative Mittel							
09 02 03 Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel	Verpflichtungen (1)		0,100	0,100	0,100	0,100	<b>0,400</b>
	Zahlungen (2)		0,100	0,100	0,100	0,100	<b>0,400</b>
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben							
	(3)						
<b>Mittel INSGESAMT für die GD CLIMA</b>	Verpflichtungen = 1 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	<b>0,400</b>
	Zahlungen = 2 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	<b>0,400</b>

- Die JRC wird eine Schlüsselrolle bei der Unterstützung der Kommission bei einigen der erforderlichen technischen Arbeiten spielen. Zwischen der GD CLIMA und der JRC besteht eine Verwaltungsvereinbarung.

Agentur: EUA – Europäische Umweltagentur		2023	2024	2025	2026	2027	INSGESAMT
Operative Mittel							
Titel 1: Personalausgaben	Verpflichtungen (1a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
	Zahlungen (2a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549

	Verpflichtungen	(1b)	0,080	0,080	0,080		0,160
Titel 2: Infrastruktur	Zahlungen	(2b)	0,080	0,080			0,160
Titel 3: Operative Ausgaben	Verpflichtungen	(1c)		0,020	0,040	0,040	0,100
	Zahlungen	(2c)		0,020	0,040	0,040	0,100
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben							
		(3)					
<b>Mittel INSGESAMT für die EUA*</b>	Verpflichtungen	= 1a+1b +1c	0,379	0,835	0,790	0,805	2,809
	Zahlungen	= 2a+2b +2c	0,379	0,835	0,790	0,805	2,809

\* Die Auswirkungen der zusätzlichen Finanzmittel für die Europäische Umweltagentur auf den Haushalt werden durch eine kompensatorische Kürzung der Mittelausstattung des LIFE-Programms ausgeglichen, insbesondere aus der Haushaltslinie 09 02 03 der GD CLIMA für den Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel.

- Personalausgaben: Ein zusätzlicher Bediensteter auf Zeit und ein zusätzlicher Vertragsbediensteter werden zur Unterstützung bei Folgenden Aufgaben benötigt: i) Gewährleistung der Koordinierung, Vor- und Nachbereitung der zusätzlichen Datenerhebung, -analyse und -verarbeitung, die erforderlich ist, um den Anstieg der absoluten Zahl von Fahrzeugen zu bewältigen, deren Emissionen überwacht und gemeldet werden müssen, ii) Umsetzung und Anwendung des Berichterstattungssystems und der Qualitätssicherungs- und Datenqualitätskontrollsysteme für solche neu hinzugefügten Fahrzeuge, die in den erweiterten Anwendungsbereich fallen, sowie Datenverwaltung und technischer Helpdesk für die zusätzlichen Hersteller.

Für die folgenden Aufgaben sind drei zusätzliche Vertragsbedienstete (beginnend mit zwei im Jahr 2024) erforderlich:

Unterstützung bei der Ausarbeitung und Entwicklung einer Reihe detaillierter Zertifizierungsmethoden (z. B. zum Nachweis der Einhaltung der EU-Qualitätskriterien für CO<sub>2</sub>-Entnahmen gemäß Artikel 8 der entsprechenden vorgeschlagenen Verordnung);

Datenerhebung zur Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung, z. B. für eine Reihe von Tätigkeiten im Rahmen der klimateffizienten Landwirtschaft im Zusammenhang mit der Wiedervernässung von Feuchtgebieten, der Anbauverfahren und Initiativen zur Aufforstung/Wiederaufforstung;

Unterstützung bei der Gewährleistung der Verknüpfungen zwischen Registern (z. B. zwischen Zertifizierungssystemen und nationalen Treibhausgasinventaren).

- Infrastruktur- und operative Ausgaben: Die EUA wird in den ersten beiden Jahren anfängliche IT-Investitionen (insgesamt 160 000 EUR) in die Datenverarbeitung benötigen, um die Einhaltung der Normen auch bei einer größeren Zahl von Fahrzeugen und Herstellern zu überprüfen. Jährlich wiederkehrende IT-Mittel werden auch für die Pflege und regelmäßige Aktualisierung der Arbeitsabläufe für die Berichterstattung, der MSSQL-Datenbanken und anderer IT-Verfahrensinstrumente benötigt.

		2023	2024	2025	2026	2027	INSGESAMT
○ Operative Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	(4)	0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Zahlungen	(5)	0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
<b>Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 3</b>	Verpflichtungen	=4	0,479	0,935	0,890	0,905	3,209
	Zahlungen	=5	0,479	0,935	0,890	0,905	3,209

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	7							Verwaltungsausgaben
	2023	2024	2025	2026	2027	INSGESAMT		
GD CLIMA								
○ Personal		0,091	0,091	0,091	0,091	0,091	0,364	
○ Sonstige Verwaltungsausgaben								
<b>DG CLIMA INSGESAMT</b>		0,091	0,091	0,091	0,091	0,091	0,364	
	Mittel							

Für die Verwaltung der zusätzlichen Daten ist eine VZÄ erforderlich.

Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)	in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)					0,364
		2023	2024	2025	2026	2027	
			0,091	0,091	0,091	0,091	0,091

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen Zahlungen	in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)					3,573
		2023	2024	2025	2026	2027	
			0,570	1,026	0,981	0,996	3,573
			0,570	1,026	0,981	0,996	3,573

3.2.2. Geschätzte Ergebnisse, die mit operativen Mitteln finanziert werden

Mittel für Verpflichtungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Ergebnisse angeben ↓	Art <sup>31</sup>	Durch- schnitts- kosten	ERGEBNISSE												INSGESAMT
			2023		2024		2025		2026		2027				
			Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Gesamt- kosten		
EINZELZIEL Nr. 1 <sup>32</sup> ...															
- Ergebnis															

<sup>31</sup> Ergebnisse sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B. Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer...).

<sup>32</sup> Wie unter 1.4.2. („Einzelziel(e)...“) beschrieben.

- Ergebnis																	
- Ergebnis																	
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 1																	
EINZELZIEL Nr. 2 ...																	
- Ergebnis																	
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 2																	
<b>INSGESAMT</b>																	

3.2.3. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

3.2.3.1. Geschätzte Auswirkungen auf das Personal der EUA

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	2024	2025	2026	2027	INSGESAMT
--	------	------	------	------	-----------

Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe AD)	0,115	0,235	0,240	0,244	0,834
Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe AST)					
Vertragsbedienstete	0,184	0,500	0,510	0,520	1,714
abgeordnete nationale					

Sachverständige						
-----------------	--	--	--	--	--	--

<b>INSGESAMT</b>	<b>0,299</b>	<b>0,735</b>	<b>0,750</b>	<b>0,765</b>	<b>2,549</b>
------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Personalbedarf (VZÄ):

	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>INSGE- SAMT</b>
--	-------------	-------------	-------------	-------------	------------------------

Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe AD)	1	1	1	1	1
Bedienstete auf Zeit (Funktionsgruppe AST)					
Vertragsbedienstete	3	4	4	4	4
abgeordnete nationale Sachverständige					

<b>INSGESAMT</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>
------------------	----------	----------	----------	----------	----------

3.2.3.2. Geschätzter Bedarf an Verwaltungsmitteln in der Kommission

3.2.3.3. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:  
in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	INSGE- SAMT
--	--------------	--------------	--------------	--------------	----------------

<b>RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens</b>					
Personal	0,091	0,091	0,091	0,091	<b>0,364</b>
Sonstige Verwaltungsausgaben					
<b>Zwischensumme RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens</b>	0,091	0,091	0,091	0,091	<b>0,364</b>

<b>Außerhalb der RUBRIK 7<sup>33</sup> des Mehrjährigen Finanzrahmens</b>	Entfällt	Entfällt	Entfällt	Entfällt	Entfällt
---	----------	----------	----------	----------	----------

<sup>33</sup>

Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

Personal								
Sonstige Verwaltungsausgaben								
<b>Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens</b>		Entfällt	Entfällt	Entfällt	Entfällt	Entfällt	Entfällt	Entfällt

<b>INSGESAMT</b>		0,091	0,091	0,091	0,091	0,091	0,091	<b>0,364</b>
------------------	--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------

Der Mittelbedarf für Personal- und sonstige Verwaltungsausgaben wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnete Mittel der GD oder GD-interne Personalausstattung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.



3.2.3.4. Geschätzter Personalbedarf

- Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.
- Für den Vorschlag/die Initiative wird folgendes Personal benötigt:

*Schätzung in Vollzeitäquivalenten*

	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027
<b>O Im Stellenplan vorgesehene Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)</b>					
20 01 02 01 (am Sitz und in den Vertretungen der Kommission)					
20 01 02 03 (in den Delegationen)					
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)					
01 01 01 11 (direkte Forschung)					
<b>O Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten – VZÄ)<sup>34</sup></b>					
20 02 01 (VB, ANS und LAK der Globaldotation)		1	1	1	1
20 02 03 (VB, ÖB, ANS, LAK und JFD in den Delegationen)					
<b>XX 01 xx yy zz</b> <sup>35</sup>	- am Sitz				
	- in den Delegationen				
01 01 01 02 (VB, ANS und LAK der indirekten Forschung)					
01 01 01 12 (VB, ANS und LAK der direkten Forschung)					
<b>INSGESAMT</b>		<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

XX steht für den jeweiligen Politikbereich bzw. Haushaltstitel.

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Zeitbedienstete	
Externes Personal	Für die Kommission wäre ein Vertragsbediensteter/eine Vertragsbedienstete erforderlich, um der größeren Komplexität, dem erweiterten Anwendungsbereich der Rechtsvorschriften und der damit verbundenen zusätzlichen Überwachung und Verwaltung Rechnung zu tragen.

3.2.4 Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen

- Der Vorschlag/Die Initiative
  - kann durch Umschichtungen innerhalb der entsprechenden Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) in voller Höhe finanziert werden.

Zusätzliche operative Ausgaben sind nicht vorgesehen. Eventuelle Ausgaben werden auf jeden Fall durch die Mittelausstattung für LIFE abgedeckt.

<sup>34</sup> VB = Vertragsbedienstete, ÖB = örtliche Bedienstete, ANS = abgeordnete nationale Sachverständige, LAK = Leiharbeitskräfte, JFD = Juniorfachkräfte in Delegationen.

<sup>35</sup> Teilobergrenze für aus operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

erfordert die Inanspruchnahme des verbleibenden Spielraums unter der einschlägigen Rubrik des MFR und/oder den Einsatz der besonderen Instrumente im Sinne der MFR-Verordnung.

erfordert eine Revision des MFR.

3.2.5. *Finanzierungsbeitrag Dritter*

Der Vorschlag/Die Initiative

sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.

sieht folgende Kofinanzierung durch Dritte vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	2023	2024	2025	2026	2027	Insgesamt
Kofinanzierende Einrichtung						
Kofinanzierung INSGESAMT						

**3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen**

Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.

Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar

auf die Eigenmittel

auf die übrigen Einnahmen

Bitte geben Sie an, ob die Einnahmen bestimmten Ausgabenlinien zugewiesen sind.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative <sup>36</sup>				
		2023	2024	2025	2026	2027
Artikel 4 2 9						

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan an.

Entfällt

Sonstige Anmerkungen (bei der Ermittlung der Auswirkungen auf die Einnahmen verwendete Methode/Formel oder weitere Informationen).

<sup>36</sup> Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten, anzugeben.

Einnahmen könnten durch die Abgaben wegen CO<sub>2</sub>-Emissionsüberschreitung generiert werden. Die von den Herstellern zu zahlenden Beträge werden weiterhin als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der EU betrachtet.



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Straßburg, den 14.2.2023  
COM(2023) 88 final

ANNEXES 1 to 2

## ANHÄNGE

*des*

**Vorschlags für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND  
DES RATES**

**zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der  
CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von  
Meldepflichten sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956**

{SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final} - {SWD(2023) 89 final}

**ANHANG I**

Durchschnittliche spezifische Emissionen, Zielvorgaben für die durchschnittlichen spezifischen Emissionen und Emissionsüberschreitungen

**1. FAHRZEUGUNTERGRUPPEN**

**1.1.** Für die Zwecke dieser Verordnung wird für jedes neue schwere Nutzfahrzeug eine Untergruppe *sg* definiert.

1.1.1. Für Fahrzeuge der Klasse N wird die Untergruppe *sg* wie folgt definiert:

<b>Fahrzeuggruppe gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2017/2400</b>	<b>Arbeitsfahrzeug gemäß Artikel 3 Absatz 9 dieser Verordnung</b>	<b>Führerhaustyp</b>	<b>Motorleistung</b>	<b>Reichweite (operational range, OR)</b>	<b>Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung zugeordnete Fahrzeuguntergruppe (sg)</b>
<b>53</b>	<b>Nein</b>	<b>Alle</b>			<b>53</b>
<b>54</b>	<b>Nein</b>	<b>Alle</b>			<b>54</b>
<b>1s</b>	<b>Nein</b>	<b>Alle</b>			<b>1s</b>
<b>1</b>	<b>Nein</b>	<b>Alle</b>			<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Nein</b>	<b>Alle</b>			<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Nein</b>	<b>Alle</b>			<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Nein</b>	<b>Alle</b>	<b>&lt; 170 kW</b>	<b>Alle</b>	<b>4-UD</b>
	<b>Nein</b>	<b>Normales Führerhaus</b>	<b>≥ 170 kW</b>	<b>Alle</b>	
	<b>Nein</b>	<b>Führerhaus mit Liegeplatz</b>	<b>≥ 170 kW und &lt; 265 kW</b>		
	<b>Nein</b>	<b>Führerhaus mit</b>	<b>≥ 265 kW</b>	<b>&lt; 350 km</b>	

		Liegeplatz			
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	$\geq 265 \text{ kW}$	$\geq 350 \text{ km}$	4-LH
9	Nein	Normales Führerhaus	Alle	Alle	9-RD
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	Alle	$< 350 \text{ km}$	
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	Alle	$\geq 350 \text{ km}$	9-LH
5	Nein	Normales Führerhaus	Alle	Alle	5-RD
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	$< 265 \text{ kW}$		
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	$\geq 265 \text{ kW}$	$< 350 \text{ km}$	
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	$\geq 265 \text{ kW}$	$\geq 350 \text{ km}$	5-LH
10	Nein	Normales Führerhaus	Alle	Alle	10-RD
	Nein	Führerhaus mit Liegeplatz	Alle	$< 350 \text{ km}$	
	Nein	Führerhaus	Alle	$\geq 350 \text{ km}$	10-LH

		<b>us mit Liegeplat z</b>			
<b>11</b>	<b>Nein</b>		<b>Alle</b>		<b>11</b>
<b>12</b>	<b>Nein</b>		<b>Alle</b>		<b>12</b>
<b>16</b>	<b>Nein</b>		<b>Alle</b>		<b>16</b>

„Führerhaus mit Liegeplatz“ ist ein Führerhaustyp, bei dem sich hinter dem Fahrersitz ein zum Schlafen bestimmter Raum befindet, was gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldet wird.

„Normales Führerhaus“ ist ein Führerhaustyp ohne Liegeplatz.

Wird ein neues schweres Nutzfahrzeug der Untergruppe 4-UD zugeordnet, aber für die unter Nummer 2.1 Tabelle 2 definierten Einsatzprofile UDL oder UDR liegen noch keine Daten zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km vor, so wird das neue schwere Nutzfahrzeug der Untergruppe 4-RD zugeordnet.

„Reichweite“ bezeichnet die Entfernung, die ein Fahrzeug im Fernverkehr ohne Aufladen oder Betanken gemäß Nummer 1.3 zurücklegen kann.

1.1.2. Für Fahrzeuge der Klasse M wird die Untergruppe *sg* wie folgt definiert:

<b>Fahrzeuggruppe gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2017/2400</b>	<b>Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung zugeordnete Fahrzeuguntergruppe (sg)</b>
<b>31a, 31d</b>	<b>31-LF</b>
<b>31b1</b>	<b>31-L1</b>
<b>31b2</b>	<b>31-L2</b>
<b>31c, 31e</b>	<b>31-DD</b>
<b>32 a, 32b</b>	<b>32-C2</b>
<b>32c, 32d</b>	<b>32-C3</b>
<b>32e, 32f</b>	<b>32-DD</b>
<b>33a, 33d, 37a, 37d</b>	<b>33-LF</b>

33b1, 37b1	33-L1
33b2, 37b2	33-L2
33c, 33e, 37c, 37e	33-DD
34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b	34-C2
34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d	34-C3
34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f	34-DD
35a, 35b1, 35b2, 35c	35-FE
39a, 39b1, 39b2, 35c	39-FE

1.1.3. Für Fahrzeuge der Klasse O wird die Untergruppe *sg* wie folgt definiert:

<b>Fahrzeuggruppen gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2022/1362</b>	<b>Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung zugeordnete Fahrzeuguntergruppe (sg)</b>
Alle Gruppen in Tabelle 1 mit 1, 2, 3 Achsen	Gemäß der Spalte „Fahrzeuggruppe“ der Tabellen in Anhang I der Verordnung (EU) 2022/1362
Alle Gruppen in Tabelle 4 mit 1, 2, 3 Achsen	
Alle Gruppen in Tabelle 6	

1.2. Arbeitsfahrzeuge werden durch folgende Kriterien definiert:

<b>Fahrzeugklasse</b>	<b>Fahrgestellkonfiguration</b>	<b>Kriterien für Arbeitsfahrzeuge</b>
N	Lastkraftwagen	Der in Eintrag 38 der Übereinstimmungsbescheinigung angegebene Code für den Aufbau wird durch eine der folgenden Ziffern gemäß Anhang I Anlage 2 der Verordnung (EU) 2018/858 ergänzt: <b>09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25,</b>



		26, 27, 28, 31;
	Sattelzugmaschine	Höchstgeschwindigkeit nicht über 79 km/h

1.3. Die Reichweiten werden für die Zwecke dieser Verordnung wie folgt festgelegt:

Antriebstechnik	Reichweite (operational range, OR)
Fahrzeuge, die für den mechanischen Antrieb Energie ausschließlich aus einer Speichereinrichtung für elektrische Energie/Leistung beziehen	OR = tatsächliche Reichweite bei Entladung gemäß Anhang IV Teil I Nummer 2.4.1 der Verordnung (EU) 2017/2400 für das Einsatzprofil LHR
Sonstige Technologien	OR > 350 km

1.4. Definition der Einsatzprofile

<b>RDL</b>	<b>Verteilerverkehr, geringe Nutzlast</b>
<b>RDR</b>	<b>Verteilerverkehr, repräsentative Nutzlast</b>
<b>LHL</b>	<b>Fernverkehr, geringe Nutzlast</b>
<b>LHR</b>	<b>Fernverkehr, repräsentative Nutzlast</b>
<b>UDL</b>	<b>Städtischer Verteilerverkehr, geringe Nutzlast</b>
<b>UDR</b>	<b>Städtischer Verteilerverkehr, repräsentative Nutzlast</b>
<b>REL</b>	<b>Verteilerverkehr (EMS), geringe Nutzlast</b>
<b>RER</b>	<b>Verteilerverkehr (EMS), repräsentative Nutzlast</b>
<b>LEL</b>	<b>Fernverkehr (EMS), geringe Nutzlast</b>
<b>LER</b>	<b>Fernverkehr (EMS), repräsentative Nutzlast</b>
<b>MUL</b>	<b>Verkehr kommunaler Versorger, geringe Nutzlast</b>
<b>MUR</b>	<b>Verkehr kommunaler Versorger, repräsentative Nutzlast</b>
<b>COL</b>	<b>Baufahrzeuge, geringe Nutzlast</b>
<b>COR</b>	<b>Baufahrzeuge, repräsentative Nutzlast</b>
<b>HPL</b>	<b>Schwere Nutzfahrzeuge für die städtische</b>

	<b>Personenbeförderung, geringe Ladung</b>
<b>HPR</b>	<b>Schwere Nutzfahrzeuge für die städtische Personenbeförderung, repräsentative Ladung</b>
<b>UPL</b>	<b>Städtische Personenbeförderung, geringe Ladung</b>
<b>UPR</b>	<b>Städtische Personenbeförderung, repräsentative Ladung</b>
<b>SPL</b>	<b>Vorortverkehr, Personenbeförderung, geringe Ladung</b>
<b>SPR</b>	<b>Vorortverkehr, Personenbeförderung, repräsentative Ladung</b>
<b>IPL</b>	<b>Überlandverkehr, Personenbeförderung, geringe Ladung</b>
<b>IPR</b>	<b>Überlandverkehr, Personenbeförderung, repräsentative Ladung</b>
<b>CPL</b>	<b>Reisebus, Personenbeförderung, geringe Ladung</b>
<b>CPR</b>	<b>Reisebus, Personenbeförderung, repräsentative Ladung</b>

## 2. BERECHNUNG DER DURCHSCHNITTlichen SPEZIFISCHEN EMISSIONEN EINES HERSTELLERS

### 2.1. Berechnung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines neuen schweren Nutzfahrzeugs

Die spezifischen Emissionen in g/km eines neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$ , das einer Untergruppe  $sg$  zugeordnet wurde, oder seines Primärfahrzeugs werden nach folgender Formel berechnet:

$$CO2_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2_{v,mp}$$

$$CO2p_v = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times CO2p_{v,mp}$$

Dabei gilt:

- $\sum_{mp}$  ist die Summe über alle in Tabelle 2 aufgeführten Einsatzprofile (mission profiles)  $mp$ ;
- $sg$  ist die Untergruppe, der das neue schwere Nutzfahrzeug  $v$  gemäß Abschnitt 1 zugeordnet wurde;
- $W_{sg,mp}$  ist das unter den Nummern 2.1.1 bis 2.1.3 aufgeführte Einsatzprofil-Gewicht;
- $CO2_{v,mp}$  sind die  $CO_2$ -Emissionen des neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$  in  $g/km$ , die für ein Einsatzprofil  $mp$  bestimmt, gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldet und gemäß Anhang III normalisiert wurden;
- $CO2p_{v,mp}$  sind die  $CO_2$ -Emissionen des Primärfahrzeugs des neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$  in  $g/km$ , die für ein Einsatzprofil  $mp$  bestimmt und gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldet wurden.

Bei emissionsfreien Kraftfahrzeugen werden die Werte von  $CO2_{v,mp}$  und  $CO2p_{v,mp}$  mit 0 angesetzt.

**2.1.1. Einsatzprofil-Gewichte ( $W_{sg,mp}$ ) für Fahrzeuge der Klasse N**

Fahrzeug- untergruppe (sg)*	Einsatzprofil (mp)**										
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER	MUL	MUR	COL	COR
53	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
54	0,25	0,25	0	0	0,25	0,25	0	0	0	0	0
1s	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
1	0,1	0,3	0	0	0,18	0,42	0	0	0	0	0
2	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
3	0,125	0,375	0	0	0,15	0,35	0	0	0	0	0
4-UD	0	0	0	0	0,5	0,5	0	0	0	0	0
4-RD	0,45	0,45	0,05	0,05	0	0	0	0	0	0	0
4-LH	0,05	0,05	0,45	0,45	0	0	0	0	0	0	0
4v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
5-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
5-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0

5v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
9-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
9-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
9v	0	0	0	0	0	0	0	0,25	0,25	0,25	0,25
10-RD	0,27	0,63	0,03	0,07	0	0	0	0	0	0	0
10-LH	0,03	0,07	0,27	0,63	0	0	0	0	0	0	0
10v	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
11	0,15	0,35	0	0	0	0	0	0	0	0,15	0,35
12	0,21	0,49	0	0	0	0	0	0	0	0,09	0,21
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0,7

\* Siehe Definitionen unter Nummer 1.1.

\*\* Siehe Definitionen unter Nummer 1.4.

### 2.1.2. Einsatzprofil-Gewichte (Wsg,mp) für Fahrzeuge der Klasse M

Fahrze ug- untergr uppe (sg)*	Einsatzprofil (mp)**									
	HPL	HPR	UPL	UPR	SPL	SPR	IPL	IPR	CPL	CPR
31-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
31-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
31-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
31-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0
32-C2	0	0	0	0	0	0	0,47	0,43	0,04	0,06
32-C3	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,30	0,60
32-DD	0	0	0	0	0	0	0,05	0,05	0,35	0,55
33-LF	0,27	0,23	0,15	0,13	0,11	0,11	0	0	0	0
33-L1	0,05	0,05	0,16	0,14	0,32	0,28	0	0	0	0
33-L2	0,05	0,05	0,09	0,08	0,15	0,13	0,24	0,21	0	0
33-DD	0,20	0,31	0,12	0,18	0,07	0,12	0	0	0	0

<b>34-C2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,47</b>	<b>0,43</b>	<b>0,04</b>	<b>0,06</b>
<b>34-C3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,05</b>	<b>0,05</b>	<b>0,30</b>	<b>0,60</b>
<b>34-DD</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,05</b>	<b>0,05</b>	<b>0,35</b>	<b>0,55</b>
<b>35-FE</b>	<b>0,27</b>	<b>0,23</b>	<b>0,15</b>	<b>0,13</b>	<b>0,11</b>	<b>0,11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>39-FE</b>	<b>0,27</b>	<b>0,23</b>	<b>0,15</b>	<b>0,13</b>	<b>0,11</b>	<b>0,11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

\* Siehe Definitionen unter Nummer 1.1.

\*\* Siehe Definitionen unter Nummer 1.4.

### 2.1.3. Einsatzprofil-Gewichte (Wsg,mp) für Fahrzeuge der Klasse O

<b>Fahrzeug- untergruppe (sg)*</b>	<b>Einsatzprofil (mp)**</b>						
	<b>RDL</b>	<b>RDR</b>	<b>LHL</b>	<b>LHR</b>	<b>UDL</b>	<b>UDR</b>	<b>REL, RER, LEL, LER</b>
<b>111, 111V,112, 112V, 113</b>	<b>0,27</b>	<b>0,63</b>	<b>0,03</b>	<b>0,07</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126</b>	<b>0,03</b>	<b>0,07</b>	<b>0,27</b>	<b>0,63</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>131, 131v, 132, 132v, 133</b>	<b>0,03</b>	<b>0,07</b>	<b>0,27</b>	<b>0,63</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>421, 421v, 422, 422v, 423</b>	<b>0,03</b>	<b>0,07</b>	<b>0,27</b>	<b>0,63</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>431, 431v, 432, 432v, 433</b>	<b>0,03</b>	<b>0,07</b>	<b>0,27</b>	<b>0,63</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>611, 612</b>	<b>0,27</b>	<b>0,63</b>	<b>0,03</b>	<b>0,07</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>611v, 612v</b>	<b>0,03</b>	<b>0,07</b>	<b>0,27</b>	<b>0,63</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>621, 623</b>	<b>0,27</b>	<b>0,63</b>	<b>0,03</b>	<b>0,07</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>621V, 622,</b>	<b>0,03</b>	<b>0,07</b>	<b>0,27</b>	<b>0,63</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<b>622V, 623V, 624, 624V, 625</b>							
<b>631, 631v, 632, 632v, 633</b>	<b>0,03</b>	<b>0,07</b>	<b>0,27</b>	<b>0,63</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

\* Siehe Definitionen unter Nummer 1.1.

\*\* Siehe Definitionen unter Nummer 1.4.

## 2.2. Durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen aller neuen schweren Nutzfahrzeuge einer Untergruppe für einen Hersteller

Für jeden Hersteller und jeden *Berichtszeitraum* werden die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen  $avgCO2_{sg}$  aller neuen schweren Nutzfahrzeuge einer Untergruppe  $sg$  oder gegebenenfalls von deren Primärfahrzeugen wie folgt berechnet:

2.2.1. Für Fahrzeuge der Klassen N und O:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{V_{sg} \times PL_{sg}} \quad (\text{in g/tkm})$$

2.2.2. Für jedes vollständige bzw. vervollständigte Fahrzeug der Klasse M:

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum_v CO2_v}{(V_{sg} - V_{pv_{sg}}) \times PN_{sg}} \quad (\text{in g/pkm})$$

2.2.3. Für Primärfahrzeuge der Klasse M von schweren Nutzfahrzeugen:

$$avgCO2p_{sg} = \frac{\sum_v CO2p_v}{V_{pv_{sg}} \times PN_{sg}} \quad (\text{in g/pkm})$$

Dabei gilt:

- $\sum_v$  ist die Summe über alle neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in der Untergruppe  $sg$  gemäß den Bestimmungen von Artikel 7b;
- $CO2_v$  sind die gemäß Nummer 2.1 bestimmten spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$ ;
- $CO2p_v$  sind die gemäß Nummer 2.1 bestimmten spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Primärfahrzeugs des neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$ ;
- $V_{sg}$  ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in der Untergruppe  $sg$ ;
- $V_{pv_{sg}}$  ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge innerhalb der Untergruppe  $sg$ , die gemäß Artikel 7b mit den CO<sub>2</sub>-Emissionen ihrer Primärfahrzeuge bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Nummer 2.2.3 berücksichtigt werden;

- $PL_{sg}$  ist die durchschnittliche Nutzlast der Fahrzeuge in der Untergruppe  $sg$ , die gemäß Nummer 2.5 bestimmt wird;
- $PN_{sg}$  ist die durchschnittliche Fahrgastzahl der Fahrzeuge in der Untergruppe  $sg$ , die gemäß Nummer 2.5 bestimmt wird.

### 2.3. Berechnung des Faktors für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge gemäß Artikel 5

#### 2.3.1 Berichtszeiträume 2019-2024

Für jeden Hersteller und jeden Berichtszeitraum von 2019 bis 2024 wird der in Artikel 5 genannte Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge (zero- and low-emission vehicles, ZLEV) wie folgt berechnet:

$$ZLEV = V_{all} / (V_{conv} + V_{zlev}) \quad \text{mit einem Mindestwert von 0,97}$$

*Dabei gilt:*

$V_{all}$  ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in den Untergruppen  $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$ ;

$V_{conv}$  ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in den Untergruppen  $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$  ohne emissionsfreie und emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge;

$V_{zlev}$  ist die Summe aus  $V_{in}$  und  $V_{out}$

*Dabei gilt:*

$V_{in}$  ist  $\sum_v (1 + (1 - CO_{2v}/LET_{sg}))$   
wobei  $\sum_v$  die Summe über alle neuen emissionsfreien und emissionsarmen schweren Nutzfahrzeuge in den Untergruppen  $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$  ist;

$CO_{2v}$  sind die spezifischen  $CO_2$ -Emissionen in g/km eines emissionsfreien bzw. emissionsarmen schweren Nutzfahrzeugs  $v$ , die gemäß Nummer 2.1 bestimmt werden;

$LET_{sg}$  ist der Schwellenwert für niedrige Emissionen der Fahrzeuguntergruppe  $sg$ , zu der das Fahrzeug  $v$  gehört, gemäß Nummer 2.3.4;

$V_{out}$  ist die Gesamtzahl der emissionsfreien schweren Nutzfahrzeuge, die nicht den für  $V_{in}$  definierten Untergruppen angehören, mit einem Anteil von höchstens 1,5 %  $V_{conv}$ .

#### 2.3.2 Berichtszeiträume 2025-2029

Für jeden Hersteller und jeden **Berichtszeitraum** wird der in Artikel 5 genannte Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge wie folgt berechnet:

$ZLEV = 1 - (y - x)$  es sei denn, diese Summe ist größer als 1 oder kleiner als 0,97; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor jeweils auf 1 bzw. 0,97 festgesetzt.

Dabei gilt:

x ist 0,02

y ist die Summe aus  $V_{in}$  und  $V_{out}$ , geteilt durch  $V_{total}$ ; dabei gilt:

$V_{in}$  ist die Gesamtzahl der neu zugelassenen emissionsfreien oder emissionsarmen schweren Nutzfahrzeuge der Untergruppen  $sg = 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH$ , wobei jedes von ihnen gemäß der folgenden Formel als  $ZLEV_{specific}$  berücksichtigt wird:

$$ZLEV_{specific} = 1 - (CO2_v / LET_{sg})$$

Dabei gilt:

$CO2_v$  sind die spezifischen  $CO_2$ -Emissionen in g/km eines emissionsfreien bzw. emissionsarmen schweren Nutzfahrzeugs v, die gemäß Nummer 2.1 bestimmt werden;

$LET_{sg}$  ist der Schwellenwert für niedrige Emissionen der Fahrzeuguntergruppe sg, zu der das Fahrzeug v gehört, gemäß Nummer 2.3.4;

$V_{out}$  ist die Gesamtzahl der neu zugelassenen emissionsfreien schweren Nutzfahrzeuge, die nicht den für  $V_{in}$  definierten Untergruppen angehören, mit einem Anteil von höchstens  $0,035 V_{total}$ .

$V_{total}$  ist die Gesamtzahl der in diesem Berichtszeitraum neu zugelassenen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers.

Ist  $V_{in}/V_{total}$  kleiner als 0,0075, wird der ZLEV-Faktor mit 1 angesetzt.

### 2.3.3 Berichtszeiträume ab 2030

$$ZLEV = 1$$

### 2.3.4 Berechnung des Schwellenwerts für niedrige Emissionen

Der Schwellenwert für niedrige Emissionen  $LET_{sg}$  der Untergruppe sg wird wie folgt definiert:



$$\text{LET}_{sg} = (\text{rCO2}_{sg} \times \text{PL}_{sg}) / 2$$

Dabei gilt:

$\text{rCO2}_{sg}$  sind die Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeuguntergruppe  $sg$ , die gemäß Nummer 3 bestimmt werden;

$\text{PL}_{sg}$  ist die durchschnittliche Nutzlast der Fahrzeuge in der Untergruppe  $sg$ , die gemäß Nummer 2.5 bestimmt wird.

#### 2.4. Berechnung der Fahrzeuganteile

Für jeden Hersteller und jeden **Berichtszeitraum** wird der Anteil der neuen schweren Nutzfahrzeuge in einer Fahrzeuguntergruppe  $sg$  ( $\text{share}_{sg}$ ) wie folgt berechnet:

$$\text{share}_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

Für jeden Hersteller und jeden **Berichtszeitraum** wird der Anteil der emissionsfreien neuen schweren Nutzfahrzeuge an einer Untergruppe  $zev_{sg}$  wie folgt berechnet:

$$\text{zev}_{sg} = \frac{V_{zev_{sg}}}{V_{sg}}$$

Für jeden Hersteller und jeden **Berichtszeitraum** wird der Anteil neuer schwerer Nutzfahrzeuge innerhalb der Untergruppe  $sg$ , die gemäß Artikel 7b bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen nach Nummer 2.2 mit den CO<sub>2</sub>-Emissionen ihrer Primärfahrzeuge berücksichtigt werden, wie folgt berechnet:

$$\text{pv}_{sg} = \frac{V_{pv_{sg}}}{V_{sg}}$$

Dabei gilt:

$V_{zev_{sg}}$  ist die Zahl der neuen emissionsfreien schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in einer Untergruppe  $sg$ ;

$V_{pv_{sg}}$  ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge innerhalb der Untergruppe  $sg$ , die gemäß Artikel 7b mit den CO<sub>2</sub>-Emissionen ihrer Primärfahrzeuge bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Nummer 2.2 berücksichtigt werden;

$V_{sg}$  ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in einer Untergruppe  $sg$ ;

$V$  ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers.



<b>10v</b>														
<b>11</b>	1,4	7,1	2,6	19,3	1,4	7,1	3,5	17,5	3,5	26,5	1,2	6,0	1,4	7,1
<b>12</b>	2,6	12,9	2,6	19,3	2,6	12,9	3,5	17,5	3,5	26,5	Entfällt	Entfällt	2,6	12,9
<b>16</b>	Entfällt											2,6	12,9	

2.5.1. Fahrzeuge der Klasse N

Die Nutzlastwerte  $PL_{sg, mp}$  (in Tonnen) werden wie folgt bestimmt:

\* Siehe Definitionen unter Nummer 1.1.

\*\* Siehe Definitionen unter Nummer 1.4.

Die Werte der technisch zulässigen maximalen Nutzlasten  $maxPL_{sg}$  und Ladevolumina  $CV_{sg}$  werden gemäß Nummer 3.1.1 bestimmt.

2.5.2. Fahrzeuge der Klasse M

Die Fahrgastzahlen  $PN_{sg, mp}$ , die Fahrgastmassewerte  $PM_{sg, mp}$  und die technisch zulässigen maximalen Fahrgastzahlen  $maxPN_{sg}$  für die Untergruppe  $sg$  und das Einsatzprofil  $mp$  werden gemäß Nummer 3.1.1 bestimmt.

2.5.3. Fahrzeuge der Klasse O

Die Nutzlastwerte  $PL_{sg, mp}$  (in Tonnen) werden wie folgt bestimmt:

Fahrzeug- untergruppe ( $sg$ )*	Einsatzprofil ( $mp$ )**						
	RDL	RDR	LHL	LHR	UDL	UDR	REL, RER, LEL, LER
111, 111V,112, 112V, 113	1,5	7,5	1,5	11,2	Entfällt	Entfällt	Entfällt
121, 121V, 123, 123V, 125	2,2	11,2	2,2	16,8	Entfällt	Entfällt	Entfällt
122, 122V, 124, 124V, 126	2,4	12,2	2,4	18,3	Entfällt	Entfällt	Entfällt
131, 131v, 132, 132v, 133	2,6	12,9	2,6	19,3	Entfällt	Entfällt	Entfällt
421, 421v, 422, 422v, 423	2,6	12,9	2,6	19,3	Entfällt	Entfällt	Entfällt
431, 431v, 432, 432v,	2,6	12,9	2,6	19,3	Entfällt	Entfällt	Entfällt

433							
611, 612	1,2	6,1	1,2	9,2	Entfällt	Entfällt	Entfällt
611v, 612v	1,2	6,1	1,2	9,2	Entfällt	Entfällt	Entfällt
621, 621v, 623, 623v	1,3	6,3	1,3	9,5	Entfällt	Entfällt	Entfällt
622, 622V, 624, 624V, 625	2,6	12,9	2,6	19,3	Entfällt	Entfällt	Entfällt
631, 631v, 632, 632v, 633	2,6	12,9	2,6	19,3	Entfällt	Entfällt	Entfällt

\* Siehe Definitionen unter Nummer 1.1.

\*\* Siehe Definitionen unter Nummer 1.4.

Die Werte der technisch zulässigen maximalen Nutzlasten  $maxPL_{sg}$  und Ladevolumina  $CV_{sg}$  werden gemäß Nummer 3.1.1 bestimmt.

## 2.6. Berechnung des Gewichtungsfaktors für Kilometerleistung und Nutzlast oder Fahrgastzahl

Der Gewichtungsfaktor für die Kilometerleistung und Nutzlast (Fahrgastzahl) ( $MPW_{sg}$ ) einer Untergruppe  $sg$  ist definiert als das Produkt der unter Nummer 2.6.1 aufgeführten jährlichen Kilometerleistung und der unter den Nummern 2.5.1, 2.5.2 und 2.5.3 aufgeführten Werte der Nutzlast und der Fahrgastzahl der Untergruppe  $sg$  für die Fahrzeugklassen N, M bzw. O, normalisiert auf den jeweiligen Wert für die Untergruppe 5-LH, und wird wie folgt berechnet:

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \quad (\text{für Fahrzeuge der Klassen N und O})$$

$$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PN_{sg})}{(AM_{5-LH} \times PL_{5-LH})} \quad (\text{für Fahrzeuge der Klasse M})$$

Dabei gilt:

$AM_{sg}$  ist die jährliche Kilometerleistung, die unter den Nummern 2.6.1, 2.6.2 und 2.6.3 für die Fahrzeuge in der jeweiligen Untergruppe angegeben ist;

$AM_{5-LH}$  ist die jährliche Kilometerleistung, die unter Nummer 2.6.1 für die Untergruppe 5-LH angegeben ist;

$PL_{sg}$  wird gemäß den Nummern 2.5.1 und 2.5.3 bestimmt;

$PN_{sg}$  wird gemäß Nummer 2.5.2 bestimmt;

$PL_{5-LH}$  ist der durchschnittliche Nutzlastwert der Fahrzeuge in der Untergruppe 5-LH, der gemäß Nummer 2.5.1 bestimmt wird.

2.6.1. Jährliche Kilometerleistung für Fahrzeuge der Klasse N

<b>Fahrzeug- untergruppe</b> (sg)*	Jährliche Kilometerleistung AM <sub>sg</sub> (in km)
53	58 000
54	58 000
1s	58 000
1	58 000
2	60 000
3	60 000
4-UD	60 000
4-RD	78 000
4-LH	98 000
4v	60 000
5-RD	78 000
5-LH	116 000
5v	60 000
9-RD	73 000
9-LH	108 000
9v	60 000
10-RD	68 000
10-LH	107 000
10v	60 000
11	65 000
12	67 000
16	60 000

\* Siehe Definitionen unter Nummer 1.1

2.6.2. Jährliche Kilometerleistung für Fahrzeuge der Klasse M

<b>Fahrzeug- untergruppe</b> (sg)*	Jährliche Kilometerlei- stung AM <sub>sg</sub> (in km)
31-LF	60 000
31-L1	60 000
31-L2	60 000
31-DD	60 000
32-C2	96 000
32-C3	96 000

32-DD	96 000
33-LF	60 000
33-L1	60 000
33-L2	60 000
33-DD	60 000
34-C2	96 000
34-C3	96 000
34-DD	96 000
35-FE	60 000
39-FE	60 000

\* Siehe Definitionen unter Nummer 1.1.

### 2.6.3. Jährliche Kilometerleistung für Fahrzeuge der Klasse O

Fahrzeug- untergruppe (sg)*	Jährliche Kilometerle- istung $AM_{sg}$ (in km)
111, 111V,112, 112V, 113	52 000
121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133	77 000
421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433	68 000
611, 612, 611v, 612v, 621, 623,	40 000

621v, 623v	
622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633	68 000

\* Siehe Definitionen unter Nummer 1.1.

## 2.7. Durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen der Hersteller gemäß Artikel 4

Für jeden Hersteller werden die folgenden durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen berechnet:

2.7.1. Für die Berichtszeiträume 2019 bis 2029:

$$CO2(2025) = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

2.7.2. Für die Berichtszeiträume ab 2025:

$$CO2(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO2_{sg}$$

$$CO2(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [avgCO2_{sg} \times (1 - pv_{sg}) + avgCO2p_{sg} \times pv_{sg}]$$

$$CO2(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zev_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$CO2(M) = CO2(MCO2) + CO2(MZE)$$

Dabei gilt:

$\sum_{sg}$  ist die Summe über diejenigen Untergruppen, die in die Berechnung der betreffenden durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Nummer 4.2 einbezogen werden;

$ZLEV$  wird gemäß Nummer 2.3 bestimmt;

$share_{sg}$  wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt;

$zev_{sg}$  wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt;

$pv_{sg}$  wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt;

$MPW_{sg}$  wird gemäß Nummer 2.6 bestimmt;

$avgCO2_{sg}$  wird gemäß Nummer 2.2 bestimmt;

$avgCO2p_{sg}$  wird gemäß Nummer 2.2 bestimmt;

$rCO2_{sg}$  wird gemäß Nummer 3.1.2 bestimmt.

### 3. BERECHNUNG DER BEZUGSWERTE

#### 3.1. Bezugswerte

Die folgenden Bezugswerte werden auf der Grundlage aller neuen schweren Nutzfahrzeuge aller Hersteller für den Referenzzeitraum der Untergruppe  $sg$  gemäß Nummer 3.2 berechnet.

- 3.1.1. Für jede Fahrzeuguntergruppe  $sg$  werden die Nutzlast  $PL_{sg,mp}$ , die Fahrgastzahl  $PN_{sg,mp}$ , der Fahrgastmassewert  $PM_{sg,mp}$ , die technisch zulässige maximale Nutzlast  $maxPL_{sg}$ , die technisch zulässige maximale Fahrgastzahl  $maxPN_{sg}$  und das Ladevolumen  $CV_{sg}$  wie folgt berechnet:

$$PL_{sg,mp} = \frac{\sum_v PL_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (für Fahrzeuge der Klasse N)*}$$

$$PN_{sg,mp} = \frac{\sum_v PN_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (für Fahrzeuge der Klasse M)*}$$

$$PM_{sg,mp} = \frac{\sum_v PM_{v,mp}}{rV_{sg}} \text{ (für Fahrzeuge der Klasse M)*}$$

$$maxPL_{sg} = \frac{\sum_v maxPL_v}{rV_{sg}} \text{ (für Fahrzeuge der Klasse N)}$$

$$maxPN_{sg} = \frac{\sum_v maxPN_v}{rV_{sg}} \text{ (für Fahrzeuge der Klasse M)}$$

$$CV_{sg} = \frac{\sum_v CV_v}{rV_{sg}} \text{ (für Fahrzeuge der Klasse O)}$$

(\*nur für Fahrzeuguntergruppen, für die unter Nummer 2.5. nicht explizit Werte für  $PL_{sg,mp}$  oder  $PN_{sg,mp}$  angegeben sind)

- 3.1.2. Die Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen  $rCO2_{sg}$  gemäß Artikel 3 werden wie folgt berechnet:

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PL_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (für Fahrzeuge der Klassen N und O)}$$

$$rCO2_{sg} = \frac{\sum_v (CO2_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (für Fahrzeuge der Klasse M)}$$

$$rCO2p_{sg} = \frac{\sum_v (CO2p_v / PN_{sg})}{rV_{sg}} \text{ (für Fahrzeuge der Klasse M)}$$

Dabei gilt:

$\sum_v$  ist die Summe über alle neuen schweren Nutzfahrzeuge in der Untergruppe  $sg$ , die im Referenzzeitraum gemäß Nummer 3.2 für  $sg$  zugelassen wurden;



- $CO2_v$  sind die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$ , die gemäß Nummer 2.1 bestimmt und gegebenenfalls gemäß Anhang II angepasst wurden;
- $CO2p_v$  sind die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Primärfahrzeugs des neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$ , die gemäß Nummer 2.1 bestimmt und gegebenenfalls gemäß Anhang II angepasst wurden;
- $rV_{sg}$  ist die Summe über alle neuen schweren Nutzfahrzeuge in der Untergruppe  $sg$ , die im Referenzzeitraum gemäß Nummer 3.2 für  $sg$  zugelassen wurden;
- $PL_{sg}$  ist die durchschnittliche Nutzlast der Fahrzeuge in der Untergruppe  $sg$ , die gemäß Nummer 2.5 bestimmt wird;
- $PN_{sg}$  ist die durchschnittliche Fahrgastzahl der Fahrzeuge in der Untergruppe  $sg$ , die gemäß Nummer 2.5 bestimmt wird;
- $PL_{v,mp}$  ist die Nutzlast des Fahrzeugs  $v$  im Einsatzprofil  $mp$ , die anhand der gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten bestimmt wird;
- $PN_{v,mp}$  ist die Fahrgastzahl des Fahrzeugs  $v$  im Einsatzprofil  $mp$ , die anhand der gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten bestimmt wird;
- $PM_{v,mp}$  ist der Fahrgastmassewert des Fahrzeugs  $v$  im Einsatzprofil  $mp$ , die anhand der gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten bestimmt wird;
- $maxPL_v$  ist die technisch zulässige maximale Nutzlast des Fahrzeugs  $v$ , die anhand der gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten bestimmt wird;
- $maxPN_v$  ist die technisch zulässige maximale Fahrgastzahl des Fahrzeugs  $v$ , die anhand der gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten bestimmt wird;
- $CV_v$  ist das Ladevolumen des Fahrzeugs  $v$ , das anhand der gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten bestimmt wird.

### 3.2. Referenzzeiträume für Untergruppen

Die folgenden Berichtszeiträume gelten als Referenzzeiträume für Fahrzeuguntergruppen:

Fahrzeuguntergruppe $sg$	Berichtszeitraum des Jahres, der als Referenzzeitraum gilt
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
Alle Sonstigen	2025

- 3.2.1. Beträgt die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge aller Hersteller in einer Untergruppe  $sg$  im Referenzzeitraum gemäß Nummer 3.2 weniger als 50, so gelten folgende Regeln:

Die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen  $avgCO2_{sg}$  und  $avgCO2p_{sg}$  gemäß Nummer 2.2 sowie die Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen  $rCO2_{sg}$  und  $rCO2p_{sg}$  gemäß Nummer 3.1.2 werden für alle Hersteller in der Untergruppe  $sg$  bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Nummer 2.7 sowie der Zielvorgaben für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Nummer 4.1 für die Berichtszeiträume der Jahre  $< Y + 5$  mit 0 angesetzt. Hier ist  $Y$  das Jahr des ersten Berichtszeitraums, in dem die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge aller Hersteller in der Untergruppe  $sg$  mindestens 50 beträgt.

Zur Ermittlung der Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen  $rCO2_{sg}$  und  $rCO2p_{sg}$  zur Berechnung der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gemäß Nummer 4 werden die entsprechenden Werte aus Nummer 3.1.2 zuerst nicht für den Berichtszeitraum der Untergruppe  $sg$  gemäß Nummer 3.2, sondern für den Berichtszeitraum des Jahres  $Y$  berechnet.

Anschließend werden die resultierenden Werte dividiert durch

- den Zielfaktor  $RET_{sg,Y}$  gemäß Nummer 5.1.1 zur Ermittlung der Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen  $rCO2_{sg}$ ,
- den Zielfaktor  $RETp_{sg,Y}$  gemäß Nummer 5.1.1 zur Ermittlung der Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen  $rCO2p_{sg}$ .

#### 4. BERECHNUNG DER ZIELVORGABE FÜR DIE SPEZIFISCHEN EMISSIONEN EINES HERSTELLERS GEMÄß ARTIKEL 6

##### 4.1. Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen

Für jeden Hersteller werden die folgenden Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen  $T$  wie folgt berechnet:

##### 4.1.1. Für die Berichtszeiträume der Jahre von 2025 bis 2029:

$$T(2025) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

##### 4.1.2. Für die Berichtszeiträume ab dem Jahr 2030

$$T(NO) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(MCO2) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times (1 - rf_{sg}) \times rCO2_{sg} + pv_{sg} \times (1 - rfp_{sg}) \times rCO2p_{sg}]$$

$$T(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zevM_{sg}) \times rCO2_{sg}$$

$$T(M) = T(MCO2) + T(MZE)$$

Dabei gilt:

- $\sum_{sg}$  ist die Summe über diejenigen Untergruppen, die in die Berechnung der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gemäß Nummer 4.2 einbezogen werden;
- $share_{sg}$  wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt;
- $MPW_{sg}$  wird gemäß Nummer 2.6 bestimmt;
- $rf_{sg}$  ist die CO<sub>2</sub>-Reduktionszielvorgabe, die gemäß Nummer 4.3 in dem spezifischen **Berichtszeitraum** auf neue schwere Nutzfahrzeuge der Untergruppe  $sg$  **anzuwenden ist**;

- $rfp_{sg}$  ist die CO<sub>2</sub>-Reduktionszielvorgabe, die gemäß Nummer 4.3 in dem spezifischen **Berichtszeitraum** auf die Primärfahrzeuge von neuen schweren Nutzfahrzeugen der Untergruppe *sg* **anzuwenden ist**;
- $zevM_{sg}$  ist die Vorgabe für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen, die gemäß Nummer 4.3 in dem spezifischen **Berichtszeitraum** auf neue schwere Nutzfahrzeuge der Untergruppe *sg* **anzuwenden ist**;
- $rCO2_{sg}$  wird gemäß Nummer 3.1.2 bestimmt;
- $rCO2p_{sg}$  wird gemäß Nummer 3.1.2 bestimmt;
- $pv_{sg}$  wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt.

4.2. Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen der Hersteller berücksichtigte Fahrzeuguntergruppen

Bei der Berechnung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen  $CO2(X)$ , der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen  $T(X)$  und der CO<sub>2</sub>-Emissionskurve  $ET(X)_Y$  werden die folgenden Untergruppen *sg* berücksichtigt:

<b>X = 2025</b>	<b>X= NO</b>	<b>X = MCO2</b>	<b>X= MZE</b>
<b>Fahrzeuguntergruppen, die CO<sub>2</sub>-Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstabe a unterliegen</b>	<b>Untergruppen von Fahrzeugen für den Güterkraftverkehr, die CO<sub>2</sub>-Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstaben b, c und d sowie Absatz 3 unterliegen</b>	<b>Untergruppen von Fahrzeugen für die Personenbeförderung, die CO<sub>2</sub>-Emissionszielvorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstaben b, c und d unterliegen</b>	<b>Untergruppen von Fahrzeugen für die Personenbeförderung, die Zielvorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen gemäß Artikel 3b unterliegen</b>
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	Alle unter den Nummern 1.1.1 und 1.1.3 genannten Fahrzeuguntergruppen.	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD,	31-LF, 31-L1, 31-L2, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-L2, 33-DD, 35-FE, 39-FE

4.3. CO<sub>2</sub>-Reduktionszielvorgaben und Vorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen

4.3.1. Die folgenden CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben  $rf_{sg}$  und  $rfp_{sg}$  gemäß Artikel 3a gelten für Fahrzeuge der Untergruppe *sg* für verschiedene Berichtszeiträume:

CO<sub>2</sub>-Reduktionszielvorgaben  $rf_{sg}$  und  $rfp_{sg}$

Untergruppen <sub>sg</sub>		Berichtszeitraum der Jahre			
		2025 – 2029	2030 – 2034	2035 – 2039	ab 2040
Mittelschwere Lastkraftwagen	53, 54	0	43 %	64 %	90 %
Schwere Lastkraftwagen > 7,4 t	1s, 1, 2, 3	0	43 %	64 %	90 %
Schwere Lastkraftwagen > 16 t mit 4x2- und 6x4-Achskonfigurationen	4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	15 %	43 %	64 %	90 %
Schwere Lastkraftwagen > 16 t mit besonderen Achskonfigurationen	11, 12, 16	0	43 %	64 %	90 %
Reisebusse ( $rf_{sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Primärfahrzeuge von Reisebussen ( $rfp_{sg}$ )	32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD	0	43 %	64 %	90 %
Anhänger		0	7,5 %	7,5 %	7,5 %
Sattelanhänger		0	15 %	15 %	15 %

Für die Berichtszeiträume der Jahre vor 2025 betragen alle CO<sub>2</sub>-Reduktionszielvorgaben  $rf_{sg}$  und  $rfp_{sg}$  0.

- 4.3.2. Für Fahrzeuge der Untergruppe  $sg$  gelten gemäß Artikel 3b für verschiedene Berichtszeiträume die folgenden Vorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen  $zevM_{sg}$ :

Vorgaben für die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen $zevM_{sg}$					
Untergruppen <sub>sg</sub>		Berichtszeitraum der Jahre			
		vor 2030	2030 – 2034	2035 – 2039	ab 2040
Schwere	31-LF, 31-L1,	0	100 %	100 %	100 %

Stadtbusse	31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE, 31-L2, 33-L2				
------------	---	--	--	--	--

**5. EMISSIONSGUTSCHRIFTEN UND -LASTSCHRIFTEN GEMÄß ARTIKEL 7**

**5.1. CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionskurven**

5.1.1. Zielfaktoren

Für jede Fahrzeuguntergruppe *sg* und jeden Berichtszeitraum eines Jahres *Y* werden die Zielfaktoren wie folgt definiert:

$$RET_{sg,Y} = (1 - rf_{sg,uY}) + (rf_{sg,uY} - rf_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$RETP_{sg,Y} = (1 - rfp_{sg,uY}) + (rfp_{sg,uY} - rfp_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

$$ZET_{sg,Y} = (1 - zevM_{sg,uY}) + (zevM_{sg,uY} - zevM_{sg,lY}) \times (uY - Y) / (uY - lY)$$

Dabei gilt:

- lY, uY* sind die Werte für das untere und das obere Jahr in der Menge {rY, 2025, 2030, 2040} die dem kleinsten Intervall entsprechen, für das die Bedingung  $lY \leq Y < uY$  gilt;
- rY* ist das Jahr des für die Fahrzeuguntergruppe *sg* geltenden Referenzzeitraums gemäß Nummer 3.2;
- rf<sub>sg,lY</sub>, rf<sub>sg,uY</sub>* sind die CO<sub>2</sub>-Reduktionszielvorgaben der Untergruppe *sg* für neue schwere Nutzfahrzeuge der Jahre *lY* und *uY* gemäß Nummer 4.3;
- rfp<sub>sg,lY</sub>, rfp<sub>sg,uY</sub>* sind die CO<sub>2</sub>-Reduktionszielvorgaben der Untergruppe *sg* für Primärfahrzeuge von neuen schweren Nutzfahrzeugen der Jahre *lY* und *uY* gemäß Nummer 4.3;
- zevM<sub>sg,lY</sub>, zevM<sub>sg,uY</sub>* sind die Vorgaben für die Emissionsfreiheit von neuen schweren Nutzfahrzeugen für die Jahre *lY* und *uY* gemäß Nummer 4.3;

Für Berichtsjahre  $Y < rY$  werden die Werte von  $RET_{sg,Y}$ ,  $RETP_{sg,Y}$  und  $ZET_{sg,Y}$  mit 1 angesetzt, sodass die Fahrzeuguntergruppe *sg* nicht zur CO<sub>2</sub>-Emissionskurve beiträgt.

5.1.2. CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionskurven

5.1.2.1. Für jede Fahrzeuguntergruppe *sg* und für jeden Berichtszeitraum eines Jahres *Y* werden die folgenden CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionskurven bestimmt:

$$ET_{sg,Y} = RET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

$$ETp_{sg,Y} = RETp_{sg,Y} \times rCO2p_{sg}$$

$$ETz_{sg,Y} = ZET_{sg,Y} \times rCO2_{sg}$$

5.1.2.2. Für jeden Hersteller und jeden Berichtszeitraum eines Jahres *Y* zwischen 2019 und 2024 werden die folgenden CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionskurven bestimmt:

$$ET(2025)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

5.1.2.3. Für jeden Hersteller und jeden Berichtszeitraum eines Jahres  $Y$  zwischen 2025 und 2040 werden die folgenden CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionskurven bestimmt:

$$ET(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,Y}$$

$$ET(MCO2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,Y} + pv_{sg} \times ETp_{sg,Y}]$$

$$ET(MZE)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ETz_{sg,Y}$$

$$ET(M)_Y = ET(MCO2)_Y + ET(MZE)_Y$$

Dabei gilt:

$\sum_{sg}$	ist die Summe über diejenigen Untergruppen, die in die Berechnung der jeweiligen CO <sub>2</sub> -Emissionskurve gemäß Nummer 4.2 einbezogen werden;
$share_{sg}$	ist der Anteil der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in der Fahrzeuguntergruppe $sg$ , der gemäß Nummer 2.4 bestimmt wird;
$MPW_{sg}$	wird gemäß Nummer 2.6 bestimmt;
$rCO2_{sg}$	wird gemäß Nummer 3.1.2 bestimmt;
$rCO2p_{sg}$	wird gemäß Nummer 3.1.2 bestimmt;
$pv_{sg}$	ist der Anteil neuer schwerer Nutzfahrzeuge des Herstellers innerhalb der Untergruppe $sg$ , die gemäß Artikel 7b mit den CO <sub>2</sub> -Emissionen ihrer Primärfahrzeuge bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO <sub>2</sub> -Emissionen gemäß Nummer 2.2 berücksichtigt werden.

## 5.2. Berechnung der Emissionsgutschriften und der Emissionslastschriften in jedem Berichtszeitraum

Für jeden Hersteller und jeden Berichtszeitraum der Jahre  $Y$  von 2019 bis 2040 sind die Emissionsgutschriften  $cCO2(X)_Y$  und die Emissionslastschriften  $dCO2(X)_Y$  ( $X = NO, M$ ) das Maximum der folgenden Werte und 0 (d. h. Emissionsgutschriften und Emissionslastschriften können nicht negativ sein):

	2019 ≤ Y < 2025	2025 ≤ Y < 2030	2030 ≤ Y < 2040
$cCO2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO2(2025)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_y$
$dCO2(NO)_Y$	0	$[CO2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_y$	$[CO2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_y$
$cCO2(M)_Y$	0	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_y$
$dCO2(M)_Y$	0	0	$[CO2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_y$

Dabei gilt:

$ET(X)_Y$  ist die Emissionskurve des Herstellers im **Berichtszeitraum** des Jahres  $Y$ , die gemäß Nummer 5.1 bestimmt wird ( $X = 2025, NO, M$ );

- $CO_2(X)_Y$  sind die durchschnittlichen spezifischen Emissionen des Herstellers im **Berichtszeitraum** des Jahres Y, die gemäß Nummer 2.7 bestimmt werden ( $X = 2025, NO, M$ );
- $T(X)_Y$  ist die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers im **Berichtszeitraum** des Jahres Y, die gemäß Nummer 4 bestimmt wird ( $X = 2025, NO, M$ );
- $V_Y$  ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers im **Berichtszeitraum** des Jahres Y.

### 5.3. Obergrenze für Emissionslastschriften

Für jeden Hersteller werden die Obergrenzen für die Emissionslastschriften  $limCO_2(X)_Y$  in einem Berichtszeitraum des Jahres Y wie folgt bestimmt:

- $limCO_2(NO)_Y = T(2025)_Y \times 0,05 \times V(2025)_Y$  für die Berichtszeiträume des Jahres Y < 2030;
- $limCO_2(NO)_Y = T(NO)_Y \times 0,05 \times V(NO)_Y$  für die Berichtszeiträume des Jahres Y  $\geq$  2030;
- $limCO_2(M)_Y = T(M)_Y \times 0,05 \times V(M)_Y$  für die Berichtszeiträume des Jahres Y  $\geq$  2030.

Dabei gilt:

- $T(X)_Y$  ist die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers im **Berichtszeitraum** des Jahres Y, die gemäß Nummer 4 bestimmt wird ( $X = 2025, NO, M$ );
- $V(X)_Y$  ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers im **Berichtszeitraum** des Jahres Y in den Fahrzeuguntergruppen, die in die Berechnung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen  $CO_2(X)$  gemäß Nummer 4.2 einbezogen werden ( $X = 2025, NO, M$ ).

### 5.4. Emissionsgutschriften für frühere Jahre

Von den **für den Berichtszeitraum des Jahres 2025** erhaltenen Emissionslastschriften wird eine Anzahl abgezogen, die den vor **diesem Berichtszeitraum** erlangten Emissionsgutschriften entspricht und für jeden Hersteller wie folgt bestimmt wird:

$$redCO_2 = \min(dCO_2(NO)_{2025}; \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_2(NO)_Y)$$

Dabei gilt:

- $\min$  ist der kleinere der beiden in Klammern genannten Werte;
- $\sum_{Y=2019}^{2024}$  ist die Summe über die **Berichtszeiträume der Jahre Y von 2019 bis 2024**;
- $dCO_2(NO)_Y$  sind die Emissionslastschriften für den **Berichtszeitraum des Jahres Y**, die gemäß Nummer 5.2 bestimmt werden;
- $cCO_2(NO)_Y$  sind die Emissionsgutschriften für den **Berichtszeitraum des Jahres Y**, die gemäß Nummer 5.2 bestimmt werden.

**6. BESTIMMUNG DER CO<sub>2</sub>-EMISSIONSÜBERSCHREITUNG EINES HERSTELLERS GEMÄß ARTIKEL 8 ABSATZ 2**

Für jeden Hersteller und jeden *Berichtszeitraum* des Jahres Y ab dem *Jahr* 2025 wird der Wert der fahrzeugklassenspezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionsüberschreitung  $exeCO2(X)_Y$  wie folgt berechnet, wenn der Wert positiv ist (X = NO, M). Ergeben die folgenden Berechnungen einen negativen Wert für  $exeCO2(X)_Y$ , so wird dieser mit 0 angesetzt.

Für den *Berichtszeitraum* des Jahres 2025:

$$exeCO2(NO)_{2025} = dCO2(NO)_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2024} cCO2(NO)_Y - limCO2(NO)_{2025}$$

Für die *Berichtszeiträume* der Jahre Y von 2026 bis 2028, von 2030 bis 2033 und von 2035 bis 2038:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2 - limCO2(NO)_Y$$

Für die *Berichtszeiträume* der Jahre Y von 2030 bis 2033 und von 2035 bis 2038:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J - limCO2(M)_Y$$

Für die *Berichtszeiträume* der Jahre Y = 2029, 2034 und 2039:

$$exeCO2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO2(NO)_J - redCO2$$

Für den *Berichtszeitraum* der Jahre Y = 2034 und 2039:

$$exeCO2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO2(M)_J$$

Für die *Berichtszeiträume* des Jahres 2040:

$$exeCO2(NO)_{2040} = (CO2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(NO)_I - cCO2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO2(NO)_J - redCO2$$

$$exeCO2(M)_{2040} = (CO2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO2(M)_I - cCO2(M)_I) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO2(M)_J$$

Für die *Berichtszeiträume* der Jahre Y > 2040:

$$exeCO2(NO)_Y = (CO2(NO)_Y - T(NO)_Y) \times V_Y$$

$$exeCO2(M)_Y = (CO2(M)_Y - T(M)_Y) \times V_Y$$

Dabei gilt:

$\sum_{Y=2019}^{2024}$  ist die Summe über die *Berichtszeiträume der Jahre Y* von 2019 bis 2024;

$\sum_{I=2025}^Y$  ist die Summe über die *Berichtszeiträume der Jahre I* von 2025 bis zum Jahr Y;

$\sum_{J=2025}^{Y-1}$  ist die Summe über die *Berichtszeiträume der Jahre J* von 2025 bis zum Jahr (Y-1);



$\sum_{I=2025}^{2039}$  ist die Summe über die *Berichtszeiträume der Jahre I* von 2025 bis 2039;

$\sum_{J=2030}^{Y-1}$  ist die Summe über die *Berichtszeiträume der Jahre J* von 2030 bis zum Jahr (Y-1);

$dCO_2(X)_Y$  sind die Emissionslastschriften für den *Berichtszeitraum des Jahres Y*, die gemäß Nummer 5.2 bestimmt werden;

$cCO_2(X)_Y$  sind die Emissionsgutschriften für den *Berichtszeitraum des Jahres Y*, die gemäß Nummer 5.2 bestimmt werden (X = NO, M);

$limCO_2(X)_Y$  ist die Obergrenze für die Emissionslastschriften, die gemäß Nummer 5.3 bestimmt wird (X = NO, M);

$redCO_2(X)$  ist der Abzug von Emissionslastschriften des *Berichtszeitraums des Jahres 2025*, der gemäß Nummer 5.4 bestimmt wird (X = NO, M).

In allen anderen Fällen wird der Wert der Emissionsüberschreitung  $exeCO_2(X)_Y$  mit 0 angesetzt (X = NO, M).

Die CO<sub>2</sub>-Emissionsüberschreitung im *Berichtszeitraum des Jahres Y* gemäß Artikel 8 Absatz 2 beträgt:

$$exeCO_2Y = exeCO_2(NO)_Y + exeCO_2(M)_Y$$

**ANHANG II****Anpassungsverfahren gemäß Artikel 11****1. ANPASSUNG DER BEZUGSWERTE FÜR CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN INFOLGE EINER ÄNDERUNG DER TYPGENEHMIGUNGSVERFAHREN GEMÄß ARTIKEL 11 ABSATZ 2**

Nach einer Änderung der Typgenehmigungsverfahren gemäß Artikel 11 Absatz 2 werden die Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Anhang I Nummer 3.1.2 neu berechnet.

Zu diesem Zweck werden die für ein Einsatzprofil *mp* gemäß Anhang I Nummer 2.1 in g/km ermittelten CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer schwerer Nutzfahrzeuge *v* und ihrer Primärfahrzeuge für den Referenzzeitraum wie folgt angepasst:

$$CO2_{v,mp} = CO2(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2(RP)_{r,mp})$$

$$CO2p_{v,mp} = CO2p(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2p_{r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO2p(RP)_{r,mp})$$

Dabei gilt:

$\sum_r$	ist die Summe über alle repräsentativen Fahrzeuge <i>r</i> für die Untergruppe <i>sg</i> ;
<i>sg</i>	ist die Untergruppe, zu der das Fahrzeug <i>v</i> gehört;
$s_{r,sg}$ Fahrzeugs <i>r</i>	ist das statistische Gewicht des repräsentativen in der Untergruppe <i>sg</i> ;
$CO2(RP)_{v,mp}$	sind die spezifischen CO <sub>2</sub> -Emissionen des Fahrzeugs <i>v</i> in g/km, die für ein Einsatzprofil <i>mp</i> bestimmt wurden und auf den Überwachungsdaten für den Referenzzeitraum beruhen;
$CO2(RP)_{r,mp}$	sind die spezifischen CO <sub>2</sub> -Emissionen des repräsentativen Fahrzeugs <i>r</i> in g/km, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und deren Durchführungsmaßnahmen in der während des Referenzzeitraums geltenden Fassung für ein Einsatzprofil <i>mp</i> bestimmt werden;
$CO2_{r,mp}$	sind die spezifischen CO <sub>2</sub> -Emissionen des repräsentativen Fahrzeugs <i>r</i> , die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und deren Durchführungsmaßnahmen mit den in Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a genannten Änderungen für ein Einsatzprofil <i>mp</i> bestimmt werden;
$CO2p(RP)_{v,mp}$	sind die spezifischen CO <sub>2</sub> -Emissionen des Primärfahrzeugs des schweren Nutzfahrzeugs <i>v</i> in g/km, die für ein Einsatzprofil <i>mp</i> bestimmt wurden und auf den Überwachungsdaten für den Referenzzeitraum beruhen;

$CO_2p(RP)_{r,mp}$	sind die spezifischen CO <sub>2</sub> -Emissionen des Primärfahrzeugs des repräsentativen Fahrzeugs $r$ in g/km, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und deren Durchführungsmaßnahmen in der während des Referenzzeitraums geltenden Fassung bestimmt werden;
$CO_2p_{r,mp}$	sind die spezifischen CO <sub>2</sub> -Emissionen des Primärfahrzeugs des repräsentativen Fahrzeugs $r$ , die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und deren Durchführungsmaßnahmen mit den in Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe a genannten Änderungen für ein Einsatzprofil $mp$ bestimmt werden.

Die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen werden gemäß Anhang III unter Verwendung der im Berichtszeitraum gemäß Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a geltenden Werte für die in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe f genannten Parameter normalisiert.

Die repräsentativen Fahrzeuge werden nach dem Verfahren gemäß Artikel 11 Absatz 3 bestimmt.

## 2. ANWENDUNG DER ANGEPASTEN BEZUGSWERTE FÜR CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN GEMÄß ARTIKEL 11 ABSATZ 2

Wenn die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen einiger neuer schwerer Nutzfahrzeuge eines Herstellers im Berichtszeitraum des Jahres  $Y$  mit den in Artikel 11 Absatz 2 genannten Änderungen bestimmt wurden, werden die gemäß Anhang I Nummern 4 und 5.1 verwendeten Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen  $rCO_{2sg}$  der Fahrzeuguntergruppe  $sg$  wie folgt berechnet:

$$rCO_{2sg} = \sum_{i} V_{sg,i} / V_{sg} \times rCO_{2sg,i}$$

Dabei gilt:

$\sum_{i}$  ist die Summe über Folgendes:

- für  $i = 1$ : das nicht geänderte Verfahren zur Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, für das die ursprünglichen Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen ohne Anpassungen gelten, und
- für  $i \geq 1$ : alle späteren Änderungen gemäß Artikel 11 Absatz 2;

$V_{sg}$  ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers im Berichtszeitraum des Jahres  $Y$  in der Fahrzeuguntergruppe  $sg$ ;

$V_{sg,i}$  ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers im Berichtszeitraum des Jahres  $Y$  in der Fahrzeuguntergruppe  $sg$ , deren spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß der Änderung  $i$  bestimmt werden;

$rCO_{2sg,i}$  sind:

- für  $i = 0$ : die nicht angepassten Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen,
- für  $i \geq 1$ : die Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen, die für die Fahrzeuguntergruppe  $sg$  gemäß der Änderung  $i$  bestimmt werden.

**ANHANG III****Normalisierung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer schwerer Nutzfahrzeuge gemäß Artikel 4****1. NORMALISIERUNG SPEZIFISCHER CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN**

Für die Berechnung gemäß Anhang I Nummer 2.1 werden die Werte der CO<sub>2</sub>-Emissionen  $CO_{2,v,mp}$  von Fahrzeugen wie folgt normalisiert:

$$CO_{2,v,mp} = reportCO_{2,v,mp} + \Delta CO_{2,v,mp}(m) + \Delta CO_{2cv,v,mp}$$

$$m = PL_{sg,mp} - PL_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{für Fahrzeuge der Klassen N und O})$$

$$m = PM_{sg,mp} - PM_{v,mp} + cCW_v \quad (\text{für Fahrzeuge der Klasse M})$$

Dabei gilt:

$CO_{2,v,mp}$  sind die für ein Einsatzprofil  $mp$  bestimmten normalisierten CO<sub>2</sub>-Emissionen des Fahrzeugs  $v$ , die bei der Berechnung gemäß Anhang I Nummer 2.1 zu berücksichtigen sind;

$reportCO_{2,v,mp}$  sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Primärfahrzeugs eines neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$  in g/km, die für ein Einsatzprofil  $mp$  bestimmt und gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldet wurden;

$\Delta CO_{2,v,mp}(m)$  wird gemäß Nummer 3 bestimmt;

$\Delta CO_{2cv,v,mp}$  wird gemäß Nummer 4 bestimmt;

$PL_{v,mp}$  ist die Nutzlast des Fahrzeugs  $v$  im Einsatzprofil  $mp$ , die anhand der gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten bestimmt wird;

$PL_{sg,mp}$  ist die Nutzlast für die Untergruppe  $sg$  und das Einsatzprofil  $mp$  gemäß Anhang I Nummer 2.5;

$PM_{v,mp}$  ist der Fahrgastmassewert des Fahrzeugs  $v$  im Einsatzprofil  $mp$ , die anhand der gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten bestimmt wird;

$PM_{sg,mp}$  ist der Fahrgastmassewert für die Untergruppe  $sg$  und das Einsatzprofil  $mp$  gemäß Anhang I Nummer 2.5;

$cCW_v$  ist die Korrektur des Leergewichts des Fahrzeugs  $v$  gemäß Nummer 2.

**2. NORMALISIERUNG DES LEERGEWICHTS**

Da der Transportnutzwert eines Fahrzeugs mit seiner technisch zulässigen maximalen Nutzlast oder Fahrgastzahl steigt, aber aus technischen Gründen höhere Werte für diese Parameter mit höheren Leergewichten und damit höheren CO<sub>2</sub>-Emissionen einhergehen, wird die folgende Korrektur des Leergewichts eines Fahrzeugs  $v$  in der Untergruppe  $sg$  zur Normalisierung seiner spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Nummer 1 vorgenommen:

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (\max PL_{sg} - \max PL_v) \quad \text{für Fahrzeuge der Klassen N und O;}$$

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPN_{sg} - maxPN_v) \quad \text{für Fahrzeuge der Klasse M;}$$

Dabei gilt:

- $a_{sg}$  ist ein linearer Koeffizient, der gemäß Nummer 2.1 für den Berichtszeitraum des Fahrzeugs  $v$  bestimmt wird;
- $maxPL_v$  ist die technisch zulässige maximale Nutzlast des Fahrzeugs  $v$ , die anhand der gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten bestimmt wird;
- $maxPN_v$  ist die technisch zulässige maximale Fahrgastzahl des Fahrzeugs  $v$ , die anhand der gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten bestimmt wird;
- $maxPL_{sg}$  ist die technisch zulässige maximale Nutzlast der Fahrzeuguntergruppe  $sg$ , die gemäß Anhang I Nummer 2.5 bestimmt wird;
- $maxPN_{sg}$  ist die technisch zulässige maximale Fahrgastzahl der Fahrzeuguntergruppe  $sg$ , die gemäß Anhang I Nummer 2.5 bestimmt wird.

### 2.1. Bestimmung der Normalisierungsparameter

Für jeden Berichtszeitraum werden die Parameter  $a_{sg}$  und  $b_{sg}$  mit einer linearen Regressionsanalyse der Korrelation der Werte von  $CW_v$  mit den Werten von  $maxPL_v$  (Fahrzeuge der Klassen N und O) und  $maxPN_v$  (Fahrzeuge der Klasse M) unter Berücksichtigung aller neu zugelassenen Fahrzeuge  $v$  der Untergruppe  $sg$  bestimmt:

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPL_v + b_{sg} \quad \text{für Fahrzeuge der Klassen N und O;}$$

$$CW_v \approx a_{sg} \cdot maxPN_v + b_{sg} \quad \text{für Fahrzeuge der Klasse M.}$$

Dabei gilt:

- $CW_v$  ist das Leergewicht des Fahrzeugs  $v$ , das anhand der gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten bestimmt wird; ist kein genauer Wert verfügbar, so kann anhand der korrigierten tatsächlichen Masse des Fahrzeugs  $v$  eine Annäherung vorgenommen werden;
- $maxPL_v$  ist die technisch zulässige maximale Nutzlast des Fahrzeugs  $v$ , die anhand der gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten bestimmt wird;
- $maxPN_v$  ist die technisch zulässige maximale Fahrgastzahl des Fahrzeugs  $v$ , die anhand der gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten bestimmt wird.

### 3. ÄNDERUNG DER CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN DURCH ÄNDERUNG DER GESAMTFAHRZEUGMASSE

Die nachträgliche Änderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Fahrzeugs  $v$ , die für ein Einsatzprofil  $mp$  aufgrund einer nachträglichen Änderung der dem Fahrzeug bei der Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zuzuordnenden Gesamtmasse zu ermitteln ist, wird durch die folgende lineare Annäherung bestimmt:

$$\Delta CO2_{v,mp}(m) = m \cdot (CO2_{v,r} - CO2_{v,l}) / (Mr - MI)$$

Dabei gilt:

$m$	ist die Änderung der dem Fahrzeug $v$ bei der Bestimmung seiner CO <sub>2</sub> -Emissionen zugeordneten Gesamtmasse;
$CO2_{v,r}$	sind die CO <sub>2</sub> -Emissionen des Fahrzeugs $v$ in g/km ohne die Massenänderung, die für dasselbe Einsatzprofil $mp$ bei repräsentativer Beladung bestimmt werden;
$CO2_{v,l}$	sind die CO <sub>2</sub> -Emissionen des Fahrzeugs $v$ in g/km ohne die Massenänderung, die für dasselbe Einsatzprofil $mp$ bei geringer Beladung bestimmt werden;
$Mr$	ist die simulierte Gesamtfahrzeugmasse ohne die Massenänderung für dasselbe Einsatzprofil $mp$ bei repräsentativer Beladung;
$MI$	ist die simulierte Gesamtfahrzeugmasse ohne die Massenänderung für dasselbe Einsatzprofil $mp$ bei geringer Beladung.

#### 4. NORMALISIERUNG FÜR UNTERSCHIEDLICHE LADEVOLUMINA

Fahrzeuge der Klasse O haben innerhalb derselben Untergruppe unterschiedliche Ladevolumina. Da der Transportnutzwert eines Fahrzeugs mit seinem technisch zulässigen maximalen Ladevolumen steigt, aber eine solche Zunahme aus technischen Gründen mit höheren CO<sub>2</sub>-Emissionen einhergeht, wird die folgende Korrektur der CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Fahrzeugs  $v$  in der Untergruppe  $sg$  vorgenommen:

$$\Delta CO2_{cv,v,mp} = a_{sg,mp} \cdot (CV_{sg} - CV_v)$$

Dabei gilt:

$a_{sg,mp}$	ist ein linearer Koeffizient, der gemäß Nummer 4.1 für den Berichtszeitraum des Fahrzeugs $v$ bestimmt wird;
$CV_v$	ist das Ladevolumen des Fahrzeugs $v$ , das anhand der gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten bestimmt wird;
$CV_{sg}$	ist das gemäß Anhang I Nummer 2.5 bestimmte Ladevolumen der Fahrzeuguntergruppe $sg$ .

Für Fahrzeuge der Klassen N und M beträgt die Korrektur der CO<sub>2</sub>-Emissionen  $\Delta CO2_{cv,v,mp}$  0.

##### 4.1. Bestimmung der Normalisierungsparameter

Für jeden Berichtszeitraum und jedes Einsatzprofil werden die Parameter  $a_{sg}$  und  $b_{sg}$  mit einer linearen Regressionsanalyse der Korrelation der Werte von [ $reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m)$ ] mit den Werten von  $CV_v$  unter Berücksichtigung aller neu zugelassenen Fahrzeuge  $v$  der Untergruppe  $sg$  bestimmt:

$$reportCO2_{v,mp} + \Delta CO2_{v,mp}(m) \approx a_{sg,mp} \cdot CV_v + b_{sg,mp}$$

Dabei gilt:

$CV_v$  ist das Ladevolumen des Fahrzeugs  $v$ , das anhand der gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten bestimmt wird;

$reportCO2_{v,mp}$ ,  $\Delta CO2_{v,mp}(m)$  sind unter Nummer 1 definiert.“

**ANHANG II***„ANHANG IV***Vorschriften über die gemäß den Artikeln 13a und 13b zu überwachenden und zu meldenden Daten****TEIL A: VON DEN MITGLIEDSTAATEN ZU ÜBERWACHENDE UND ZU MELDENDE DATEN**

- a) Fahrzeug-Identifizierungsnummern aller neuen schweren Nutzfahrzeuge gemäß Artikel 2, die im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats zugelassen sind;
- b) Name des Herstellers;
- c) Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers);
- d) Code für den Aufbau gemäß Eintrag 38 der Übereinstimmungsbescheinigung, gegebenenfalls einschließlich der ergänzenden Ziffern gemäß Anhang I Anlage 2 der Verordnung (EU) 2018/858;
- e) im Falle der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a oder b genannten schweren Nutzfahrzeuge: Angaben zum Antrieb gemäß den Einträgen 23, 23.1 und 26 der Übereinstimmungsbescheinigung;
- f) Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs gemäß Eintrag 29 der Übereinstimmungsbescheinigung;
- g) Fertigungsstufe, die in dem gewählten Muster der Übereinstimmungsbescheinigung gemäß Anhang VIII Nummer 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission angegeben ist;
- h) Fahrzeugklasse gemäß Eintrag 0.4 der Übereinstimmungsbescheinigung;
- i) Anzahl der Achsen gemäß Eintrag 1 der Übereinstimmungsbescheinigung;
- j) technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand gemäß Eintrag 16.1 der Übereinstimmungsbescheinigung;
- k) Abdruck des kryptografischen Hashs des Hersteller-Datenprotokolls gemäß Eintrag 49.1 der Übereinstimmungsbescheinigung; für bis zum 30. Juni 2025 zugelassene Fahrzeuge können sich die Mitgliedstaaten auf die ersten 8 Zeichen des kryptografischen Hashs beschränken;
- l) die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Eintrag 49.5 der Übereinstimmungsbescheinigung;
- m) durchschnittlicher Nutzlastwert gemäß Eintrag 49.6 der Übereinstimmungsbescheinigung;
- n) Datum der Zulassung;
- o) für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung ihre Bezeichnung gemäß Eintrag 51 der Übereinstimmungsbescheinigung;
- p) bei Fahrzeugen, die nach Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2018/858 genehmigt wurden, die Angabe, dass das Fahrzeug für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Feuerwehr und die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte konstruiert und gebaut wurde oder dafür angepasst wurde;
- q) bei Fahrzeugen, die für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Feuerwehr oder die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung verantwortlichen Einsatzkräfte oder für die Benutzung durch die Streitkräfte zugelassen sind, die Bestätigung, dass das Fahrzeug zur Verwendung durch den Katastrophenschutz, die Feuerwehr oder die für die



Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Einsatzkräfte oder für den Einsatz durch die Streitkräfte zugelassen ist und dass es die Bedingungen des Artikels 2 Absatz 5 der vorliegenden Verordnung erfüllt. Bei allen Fahrzeugen, einschließlich einzeln genehmigter Fahrzeuge, sind die entsprechenden Informationen die Angaben, die in der EU-Übereinstimmungsbescheinigung oder dem EU-Einzelgenehmigungsbogen oder dem nationalen Einzelgenehmigungsbogen gemäß den Mustern in der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission<sup>1</sup> anzugeben sind, ungeachtet etwaiger nationaler Ausnahmen gemäß Artikel 45 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/858.

**TEIL B: VON HERSTELLERN UND ANDEREN UNTERNEHMEN ZU MELDENDE DATEN**

Gemäß Artikel 13b meldet jeder Berichtersteller die folgenden Daten für die Fahrzeuge, für die er gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EU) 2017/2400 und der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission<sup>2</sup> eine Aufzeichnungsdatei des Herstellers (MRF) oder eine Fahrzeuginformationsdatei (VIF) erstellen muss.

Für die in Anhang IV Teil A Buchstaben p und q genannten Fahrzeuge unterrichtet der in Artikel 7a genannte Hersteller die Kommission gemäß Artikel 2 Absätze 4 und 5 auch dann, wenn das Fahrzeug, das andernfalls von den Verpflichtungen nach Artikel 3a ausgenommen wäre, nicht von diesen Verpflichtungen ausgenommen ist.

Fahrzeugklassen / -untergruppen <sup>3</sup>	Berichtersteller			
	Primärfahrzeughersteller <sup>(1)</sup>	Zwischenfahrzeughersteller <sup>(2)</sup>	Fahrzeughersteller	Benannter technischer Dienst <sup>(8)</sup>
<b>N/alle</b>	Entfällt	Entfällt	– MRF <sup>(4)</sup> – Zusätzliche Angaben*	Entfällt
<b>M/alle</b>	– VIF <sup>(4) (5)</sup> – MRF <sup>(4) (6)</sup> – Zusätzliche Angaben* des Primärfahrzeugs.	Entfällt	– VIF <sup>(4) (7)</sup> – MRF <sup>(4) (7)</sup> – Zusätzliche Angaben* des vollständigen	Entfällt

<sup>1</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission vom 15. April 2020 zur Durchführung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der administrativen Anforderungen für die Genehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 163 vom 26.5.2020, S. 1).

<sup>2</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission vom 1. August 2022 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Leistung von schweren Anhängern im Hinblick auf deren Einfluss auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen, den Kraftstoff- und Energieverbrauch und die emissionsfreie Reichweite von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 (ABl. L 205 vom 5.8.2022, S. 145).

<sup>3</sup>

			bzw. vervollständigten Fahrzeugs.	
<b>O/alle</b>	Entfällt	Entfällt	– MRF <sup>(9)</sup> – Zusätzliche Angaben*	– MRF <sup>(9)</sup> – Zusätzliche Angaben*

(1) Artikel 3 Nummer 29 der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission

(2) Artikel 3 Absatz 31 der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission

(3) Artikel 3 Nummer 4a der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission

(4) Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission

(5) Anhang I Nummer 2.3 der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission

(6) Anhang I Nummer 2.4 der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission

(7) Anhang I Nummer 2.7.5 der Verordnung (EU) 2017/2400

(8) Artikel 8 Absatz 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission

(9) Artikel 8 Absatz 7 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission

### \*Zusätzliche Angaben:

Nein	Überwachungsparameter	Quelle	Für Fahrzeuge
15	Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers)		Alle
24	Name und Anschrift des Getriebeherstellers	Nummer 0.4 des Musters einer Bescheinigung für ein Bauteil, eine selbstständige technische Einheit oder ein System in Anhang VI Anlage 1 der Verordnung (EU) 2017/2400	Klasse N; Klasse M: nur Primärfahrzeug;
25	Fabrikmarke (Firmenname des Getriebeherstellers)	Nummer 0.1 des Musters einer Bescheinigung für ein Bauteil, eine selbstständige technische Einheit oder ein System in Anhang VI Anlage 1 der Verordnung (EU) 2017/2400	Klasse N; Klasse M: nur Primärfahrzeug;
32	Name und Anschrift des Achsherstellers	Nummer 0.4 des Musters einer Bescheinigung für ein Bauteil, eine selbstständige technische Einheit oder ein System in Anhang VII Anlage 1 der Verordnung (EU) 2017/2400	Klasse N; Klasse M: nur Primärfahrzeug; Klasse O;
33	Fabrikmarke (Firmenname des Achsherstellers)	Nummer 0.1 des Musters einer Bescheinigung für ein Bauteil, eine selbstständige technische Einheit oder ein System in Anhang VII Anlage 1 der Verordnung (EU) 2017/2400	Klasse N; Klasse M: nur Primärfahrzeug; Klasse O;
39	Name und Anschrift des Reifenherstellers	Nummer 1 des Musters einer Bescheinigung für ein Bauteil, eine selbstständige technische Einheit oder ein System in Anhang X Anlage 1 der Verordnung (EU) 2017/2400	Klasse N; Klasse M: nur Primärfahrzeug; Klasse O;
40	Fabrikmarke (Firmenname des Reifenherstellers)	Nummer 3 des Musters einer Bescheinigung für ein Bauteil,	Klasse N; Klasse M: nur

		eine selbstständige technische Einheit oder ein System in Anhang X Anlage 1 der Verordnung (EU) 2017/2400	Primärfahrzeug; Klasse O;
72	Nummer der Lizenz zum Einsatz des Simulationsinstruments		Alle
75	CO <sub>2</sub> -Emissionsmasse des Motors im WHTC-Zyklus (8) (g/kWh)	Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 582/2011, Nummer 1.4.2 des Beiblatts zu Anlage 5 oder Nummer 1.4.2 des Beiblatts zu Anlage 7, je nachdem, was zutreffend ist	Klasse N; Klasse M: nur Primärfahrzeug;
76	Kraftstoffverbrauch des Motors im WHTC-Zyklus (g/kWh)	Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 582/2011, Nummer 1.4.2 des Beiblatts zu Anlage 5 oder Nummer 1.4.2 des Beiblatts zu Anlage 7, je nachdem, was zutreffend ist	Klasse N; Klasse M: nur Primärfahrzeug;
77	CO <sub>2</sub> -Emissionsmasse des Motors im WHSC-Zyklus (9) (g/kWh)	Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 582/2011, Nummer 1.4.1 des Beiblatts zu Anlage 5 oder Nummer 1.4.1 des Beiblatts zu Anlage 7, je nachdem, was zutreffend ist	Klasse N; Klasse M: nur Primärfahrzeug;
78	Kraftstoffverbrauch des Motors im WHSC-Zyklus (g/kWh)	Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 582/2011, Nummer 1.4.1 des Beiblatts zu Anlage 5 oder Nummer 1.4.1 des Beiblatts zu Anlage 7, je nachdem, was zutreffend ist	Klasse N; Klasse M: nur Primärfahrzeug;
101	Für Fahrzeuge mit Simulationsdatum ab dem 1. Juli 2020 die Nummer der Typgenehmigung des Motors	Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 582/2011, Nummer 1.2.1 des Beiblatts zur Anlage 5, 6 oder 7, je nachdem, was zutreffend ist	Klasse N; Klasse M: nur Primärfahrzeug;
102	Für Fahrzeuge mit Simulationsdatum ab dem 1. Juli 2021 die Datei im CSV-Dateiformat (comma separated values), die denselben Namen wie die Job-Datei und die Dateierweiterung .vsum aufweist und aggregierte Ergebnisse für jedes simulierte Einsatzprofil und jeden simulierten Beladezustand enthält	Von dem Simulationsinstrument gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2017/2400 in seiner Version mit grafischer Nutzerschnittstelle (GUI) erzeugte Datei	„Sum-Exec-Datei“

**TEIL C: SPANNEN DES LUFTWIEDERSTANDSWERTS (CDXA) FÜR DIE ZWECKE DER VERÖFFENTLICHUNG GEMÄß ARTIKEL 13c**

Um den in Eintrag 23 angegebenen CdxA-Wert gemäß Artikel 13c für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen, verwendet die Kommission die Spannen, die in der folgenden Tabelle für jeden CdxA-Wert angegeben sind:

Spanne	CdxA-Wert [m2]	
	Min CdxA	Max CdxA

	(CdxA $\geq$ min CdxA)	(CdxA < MaxCdxA)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

---

## ANHANG V

### Datenmeldung und -verwaltung gemäß den Artikeln 13a bis 13c

#### 1. MELDUNG DURCH DIE MITGLIEDSTAATEN

- 1.1. Die in Anhang IV Teil A genannten Daten werden gemäß Artikel 13a von der Kontaktstelle der zuständigen Behörde elektronisch an die Agentur übermittelt.

Die Kontaktstelle unterrichtet die Kommission und die Agentur von der erfolgten Datenübertragung per E-Mail an folgende Adressen:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

und

HDV-monitoring@eea.europa.eu.

#### 2. MELDUNG DURCH DIE HERSTELLER

- 2.1. Die Hersteller teilen der Kommission unverzüglich folgende Informationen mit:

- a) Name des Herstellers in der Übereinstimmungsbescheinigung oder im Einzelgenehmigungsbogen;
- b) Welt-Herstellernummer (WMI) gemäß der Verordnung (EU) Nr. 19/2011 der Kommission<sup>4</sup> zur Verwendung in den Fahrzeug-Identifizierungsnummern neuer schwerer Nutzfahrzeuge, die in Verkehr gebracht werden sollen;
- c) für das Hochladen der Daten zur Agentur zuständige Kontaktstelle.

Sie teilen der Kommission unverzüglich jede Änderung dieser Angaben mit.

Die Mitteilungen sind an die unter Nummer 1.1 genannten Empfänger zu übermitteln.

- 2.2. Die in Anhang I Teil B Nummer 2 genannten Daten werden gemäß Artikel 13b von der Kontaktstelle des Herstellers elektronisch an die Agentur übermittelt.

Die Kontaktstelle unterrichtet die Kommission und die Agentur von der Datenübertragung per E-Mail an die unter Nummer 1.1 genannten Adressen.

#### 3. DATENVERARBEITUNG

---

<sup>4</sup> Verordnung (EU) Nr. 19/2011 der Kommission vom 11. Januar 2011 über die Typgenehmigung des gesetzlich vorgeschriebenen Fabriksschildes und der Fahrzeug-Identifizierungsnummer für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 8 vom 12.1.2011, S. 1).

- 3.1. Die Agentur verarbeitet die gemäß den Nummern 1.1 und 2.2 übermittelten Daten und erfasst die verarbeiteten Daten im Register.
- 3.2. Die im Register erfassten Daten über die im vorangegangenen Berichtszeitraum zugelassenen schweren Nutzfahrzeuge werden mit Ausnahme der folgenden Angaben bis zum 30. April jedes Jahres veröffentlicht:
  - 3.2.1. Fahrzeug-Identifizierungsnummer;
  - 3.2.2. Name und Anschrift des Getriebeherstellers;
  - 3.2.3. Fabrikmarke (Firmenname des Getriebeherstellers);
  - 3.2.4. Name und Anschrift des Achsherstellers;
  - 3.2.5. Fabrikmarke (Firmenname des Achsherstellers);
  - 3.2.6. Name und Anschrift des Reifenherstellers;
  - 3.2.7. Fabrikmarke (Firmenname des Reifenherstellers);
  - 3.2.8. Motormodell;
  - 3.2.9. Getriebemodell;
  - 3.2.10. Retardermodell;
  - 3.2.11. Drehmomentwandler-Modell;
  - 3.2.12. Winkelgetriebe-Modell;
  - 3.2.13. Achsmodell;
  - 3.2.14. Luftwiderstandsmodell;
  - 3.2.15. Datei im CSV-Dateiformat (comma separated values), die denselben Namen wie die Job-Datei und die Dateierweiterung .vsum aufweist und aggregierte Ergebnisse für jedes simulierte Einsatzprofil und jeden simulierten Beladezustand enthält.
- 3.3. Stellt eine zuständige Behörde oder ein Hersteller Fehler in den übermittelten Daten fest, unterrichtet sie/er unverzüglich die Kommission und die Agentur per Fehlerbenachrichtigung an die Agentur sowie per E-Mail an die unter Nummer 1.1 genannten Adressen.
- 3.4. Die Kommission überprüft die mitgeteilten Fehler im Register mit Unterstützung der Agentur und berichtet sie gegebenenfalls.
- 3.5. Die Kommission stellt mit Unterstützung der Agentur rechtzeitig vor Ablauf der Fristen für die Datenübermittlung elektronische Formate für die Übermittlung der unter den Nummern 1.1 und 2.2 genannten Daten bereit.

ANHANG VI

**ENTSPRECHUNGSTABELLE**

Verordnung (EU) 2018/956

Verordnung (EU) 2018/956	Vorliegende Verordnung
Artikel 1	Artikel 1 Absatz 2
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4	Artikel 13a
Artikel 5	Artikel 13b
Artikel 6	Artikel 13c
Artikel 7	Artikel 13d
Artikel 8	Artikel 13e
Artikel 9	Artikel 13f
Artikel 10	-
Artikel 11	Artikel 14
Artikel 12	Artikel 16
Artikel 13	Artikel 17
Artikel 14	-
Anhang I	Anhang IV
Anhang II	Anhang V“