

Amtsblatt der Europäischen Union

L 111



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

62. Jahrgang

25. April 2019

Inhalt

I Gesetzgebungsakte

VERORDNUNGEN

- ★ **Verordnung (EU, Euratom) 2019/629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Änderung des Protokolls Nr. 3 über die Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union** 1
- ★ **Verordnung (EU) 2019/630 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 575/2013 im Hinblick auf die Mindestdeckung notleidender Risikopositionen ⁽¹⁾** 4
- ★ **Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 ⁽¹⁾** 13
- ★ **Verordnung (EU) 2019/632 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 zur Verlängerung der vorübergehenden Verwendung anderer als der im Zollkodex der Union vorgesehenen Mittel der elektronischen Datenverarbeitung** 54

RICHTLINIEN

- ★ **Richtlinie (EU) 2019/633 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 über unlautere Handelspraktiken in den Geschäftsbeziehungen zwischen Unternehmen in der Agrar- und Lebensmittelversorgungskette** 59

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR.

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

II *Rechtsakte ohne Gesetzescharakter*

GESCHÄFTS- UND VERFAHRENSORDNUNGEN

★ **Änderungen der Verfahrensordnung des Gerichtshofs** 73

I

(Gesetzgebungsakte)

VERORDNUNGEN

VERORDNUNG (EU, Euratom) 2019/629 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 17. April 2019

zur Änderung des Protokolls Nr. 3 über die Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 256 Absatz 1 und Artikel 281 Absatz 2,

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 106a Absatz 1,

auf Antrag des Gerichtshofs,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahmen der Europäischen Kommission ⁽¹⁾,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EU, Euratom) 2015/2422 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ hat der Gerichtshof gemeinsam mit dem Gericht umfassende Überlegungen zu den von ihnen wahrgenommenen Zuständigkeiten angestellt und geprüft, ob es anlässlich der Reform des Gerichtssystems der Union durch die genannte Verordnung erforderlich ist, bestimmte Änderungen bei der Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen dem Gerichtshof und dem Gericht oder bei der Behandlung der Rechtsmittel durch den Gerichtshof vorzunehmen.
- (2) Wie aus dem Bericht hervorgeht, den der Gerichtshof dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission am 14. Dezember 2017 vorgelegt hat, ist der Gerichtshof der Ansicht, dass in diesem Stadium keine Änderungen an der Behandlung der ihm nach Artikel 267 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) zur Vorabentscheidung vorgelegten Fragen vorzuschlagen sind. Die Vorlagen zur Vorabentscheidung stellen das Schlüsselement des Gerichtssystems der Union dar und werden zügig behandelt, sodass eine Übertragung der Zuständigkeit für Vorabentscheidungen in bestimmten, in der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union festgelegten Sachgebieten auf das Gericht gegenwärtig nicht geboten ist.
- (3) Die vom Gerichtshof und dem Gericht angestellten Überlegungen haben gleichwohl gezeigt, dass das Gericht bei der Entscheidung über die Nichtigkeitsklage eines Mitgliedstaats gegen eine Handlung der Kommission wegen einer fehlenden Durchführung eines Urteils des Gerichtshofs nach Artikel 260 Absatz 2 oder 3 AEUV auf ernsthafte Schwierigkeiten stoßen kann, wenn die Kommission und der betroffene Mitgliedstaat verschiedene Auffassungen über die Geeignetheit der Maßnahmen vertreten, die dieser Mitgliedstaat ergriffen hat, um dem Urteil des Gerichtshofs nachzukommen. Aus diesen Gründen erscheint es erforderlich, dass Rechtsstreitigkeiten, die einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 260 Absätze 2 oder 3 AEUV auferlegte Zwangsgelder oder Pauschalbeträge betreffen, ausschließlich dem Gerichtshof vorbehalten werden.

⁽¹⁾ Stellungnahme vom 11. Juli 2018 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Stellungnahme vom 23. Oktober 2018 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 13. März 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 9. April 2019.

⁽³⁾ Verordnung (EU, Euratom) 2015/2422 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2015 zur Änderung des Protokolls Nr. 3 über die Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union (ABl. L 341 vom 24.12.2015, S. 14).

- (4) Des Weiteren geht aus den vom Gerichtshof und dem Gericht angestellten Überlegungen hervor, dass zahlreiche Rechtsmittel in Rechtssachen eingelegt werden, die bereits zweifach geprüft worden sind, nämlich im ersten Schritt durch eine unabhängige Beschwerdekammer und anschließend durch das Gericht, und dass viele dieser Rechtsmittel vom Gerichtshof zurückgewiesen werden, da sie eindeutig unbegründet oder sogar offensichtlich unzulässig sind. Damit sich der Gerichtshof auf die Rechtssachen konzentrieren kann, die seine ganze Aufmerksamkeit erfordern, muss — im Interesse einer geordneten Rechtspflege — für Rechtsmittel in solchen Rechtssachen ein Verfahren vorgesehen werden, das dem Gerichtshof erlaubt, Rechtsmittel ganz oder in Teilen nur dann zuzulassen, wenn sie einen für die Einheit, die Kohärenz oder die Entwicklung des Unionsrechts bedeutsamen Sachverhalt betreffen.
- (5) In Anbetracht der stetig steigenden Zahl der beim Gerichtshof anhängig gemachten Rechtssachen und gemäß dem Schreiben des Präsidenten des Gerichtshofs der Europäischen Union vom 13. Juli 2018 ist in diesem Stadium der Schaffung des vorgenannten Verfahrens Vorrang einzuräumen, das dem Gerichtshof erlaubt, über die Zulassung von Rechtsmitteln zu entscheiden. Die Prüfung des Teils des Antrags des Gerichtshofs vom 26. März 2018, der die teilweise Übertragung der Vertragsverletzungsklagen an das Gericht betrifft, sollte in einem späteren Stadium erfolgen, nach der Vorstellung des in Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EU, Euratom) 2015/2422 vorgesehenen Berichts über die Arbeitsweise des Gerichts im Dezember 2020. Es wird darauf hingewiesen, dass dieser Bericht sich insbesondere auf die Effizienz des Gerichts und die Notwendigkeit und Wirksamkeit der Erhöhung der Zahl der Richter auf 56 konzentrieren sollte, wobei auch das Ziel zu berücksichtigen ist, ein ausgewogenes Geschlechterverhältnis beim Gericht sicherzustellen, wie in der Präambel der Verordnung (EU, Euratom) 2015/2422 angegeben.
- (6) Daher gilt es, das Protokoll Nr. 3 über die Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union — bei gleichzeitiger Gewährleistung einer vollständigen terminologischen Kohärenz zwischen seinen Bestimmungen und den entsprechenden Bestimmungen des AEUV — zu ändern und geeignete Übergangsbestimmungen für die Behandlung der zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung anhängigen Rechtssachen vorzusehen —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Das Protokoll Nr. 3 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 51 erhält folgende Fassung:

„Artikel 51

Abweichend von der in Artikel 256 Absatz 1 AEUV vorgesehenen Regelung sind dem Gerichtshof vorbehalten:

- a) die Klagen gemäß den Artikeln 263 und 265 AEUV, die von einem Mitgliedstaat erhoben werden
- i) gegen einen Gesetzgebungsakt, eine Handlung des Europäischen Parlaments, des Europäischen Rates oder des Rates oder wegen unterlassener Beschlussfassung eines oder mehrerer dieser Organe, mit Ausnahme
- der Beschlüsse des Rates gemäß Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 3 AEUV;
 - der Rechtsakte, die der Rat aufgrund einer Verordnung des Rates über handelspolitische Schutzmaßnahmen im Sinne von Artikel 207 AEUV erlässt;
 - der Handlungen des Rates, mit denen dieser gemäß Artikel 291 Absatz 2 AEUV Durchführungsbefugnisse ausübt;
- ii) gegen eine Handlung oder wegen unterlassener Beschlussfassung der Kommission gemäß Artikel 331 Absatz 1 AEUV;
- b) die Klagen gemäß den Artikeln 263 und 265 AEUV, die von einem Unionsorgan gegen einen Gesetzgebungsakt, eine Handlung des Europäischen Parlaments, des Europäischen Rates, des Rates, der Kommission oder der Europäischen Zentralbank oder wegen unterlassener Beschlussfassung eines oder mehrerer dieser Organe erhoben werden;
- c) die Klagen gemäß Artikel 263 AEUV, die von einem Mitgliedstaat erhoben werden und die gegen eine Handlung der Kommission wegen einer fehlenden Durchführung eines Urteils gerichtet sind, das der Gerichtshof gemäß Artikel 260 Absatz 2 Unterabsatz 2 oder Absatz 3 Unterabsatz 2 AEUV erlassen hat.“

2. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 58a

Werden gegen eine Entscheidung des Gerichts, die eine Entscheidung einer unabhängigen Beschwerdekammer einer der folgenden sonstigen Stellen der Union betrifft, Rechtsmittel eingelegt, so entscheidet der Gerichtshof vorab über deren Zulassung:

- a) Amt der Europäischen Union für geistiges Eigentum;
- b) Gemeinschaftliches Sortenamt;
- c) Europäische Chemikalienagentur;
- d) Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit.

Das in Absatz 1 genannte Verfahren gilt auch für Rechtsmittel gegen Entscheidungen des Gerichts, die eine Entscheidung einer unabhängigen Beschwerdekammer betreffen, die nach dem 1. Mai 2019 innerhalb einer sonstigen Stelle der Union eingerichtet wurde und die anzurufen ist, bevor eine Klage vor dem Gericht eingereicht werden kann.

Ein Rechtsmittel wird nach den in der Verfahrensordnung im Einzelnen festgelegten Modalitäten ganz oder in Teilen nur dann zugelassen, wenn damit eine für die Einheit, die Kohärenz oder die Entwicklung des Unionsrechts bedeutsame Frage aufgeworfen wird.

Der Beschluss über die Zulassung oder Nichtzulassung des Rechtsmittels ist mit Gründen zu versehen und zu veröffentlichen.“

Artikel 2

Rechtssachen, die nach dem durch diese Verordnung geänderten Protokoll Nr. 3 in die Zuständigkeit des Gerichtshofs fallen und am 1. Mai 2019 beim Gericht anhängig sind, bei denen jedoch zu diesem Zeitpunkt das schriftliche Verfahren noch nicht abgeschlossen ist, werden an den Gerichtshof verwiesen.

Artikel 3

Das Verfahren nach Artikel 58a des Protokolls Nr. 3 findet keine Anwendung auf Rechtsmittel, die am 1. Mai 2019 beim Gerichtshof anhängig sind.

Artikel 4

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

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

Geschehen zu Straßburg am 17. April 2019.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

A. TAJANI

Im Namen des Rates

Der Präsident

G. CIAMBA

VERORDNUNG (EU) 2019/630 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
vom 17. April 2019
zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 575/2013 im Hinblick auf die Mindestdeckung
notleidender Risikopositionen
(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 114,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme der Europäischen Zentralbank ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽²⁾,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Festlegung einer umfassenden Strategie zur Behandlung von notleidenden Risikopositionen ist ein wichtiges Ziel der Union in ihrem Bestreben, das Finanzsystem widerstandsfähiger zu machen. Auch wenn die Hauptverantwortung für den Abbau notleidender Risikopositionen bei den Banken und Mitgliedstaaten liegt, besteht doch auch aus Sicht der Union ein klares Interesse daran, dass der derzeitige hohe Bestand an notleidenden Risikopositionen abgebaut und ihr künftiges übermäßiges Anwachsen sowie die Herausbildung von Systemrisiken im Nichtbankensektor verhindert werden. Angesichts der Verflechtungen zwischen den Banken- und Finanzsystemen in der gesamten Union, wo Banken in einer Vielzahl von Rechtsräumen und Mitgliedstaaten tätig sind, ist das Potenzial für Ausstrahlungseffekte auf die Mitgliedstaaten und die Union als Ganzes erheblich, sowohl was das Wirtschaftswachstum als auch was die Finanzstabilität betrifft.
- (2) Die Finanzkrise hat zu einem Anwachsen von notleidenden Risikopositionen im Bankensektor geführt. Die Verbraucher waren in erheblichem Maße von der nachfolgenden Rezession und dem Verfall der Wohnimmobilienpreise betroffen. Die Wahrung der Verbraucherrechte im Einklang mit den einschlägigen Rechtsvorschriften der Union — wie etwa die Richtlinien 2008/48/EG ⁽⁴⁾ und 2014/17/EU ⁽⁵⁾ des Europäischen Parlaments und des Rates — ist von entscheidender Bedeutung, wenn es um den Umgang mit dem Problem der notleidenden Risikopositionen geht. Die Richtlinie 2011/7/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁶⁾ fördert die unverzügliche Zahlung sowohl seitens der Unternehmen als auch der öffentlichen Stellen und trägt dazu bei, die Art des Anwachsens notleidender Risikopositionen, zu der es in den Jahren der Finanzkrise kam, zu verhindern.
- (3) Ein integriertes Finanzsystem wird die Widerstandsfähigkeit der Wirtschafts- und Währungsunion für den Fall widriger Schocks erhöhen, indem es die grenzüberschreitende private Risikoteilung erleichtert und zugleich die Notwendigkeit einer Mitübernahme von Risiken durch die öffentliche Hand verringert. Um diese Ziele zu erreichen, sollte die Union die Bankenunion vollenden und an der Fortentwicklung einer Kapitalmarktunion arbeiten. Das Verhindern des potenziellen künftigen Anwachsens notleidender Risikopositionen ist nicht nur eine wesentliche Voraussetzung für die Stärkung der Bankenunion, sondern auch dafür, dass der Wettbewerb im Bankensektor sichergestellt, die Finanzstabilität gewahrt und die Kreditvergabe gefördert wird, sodass in der Union Arbeitsplätze und Wachstum entstehen.
- (4) In seinem „Aktionsplan für den Abbau notleidender Kredite in Europa“ vom 11. Juli 2017 ersuchte der Rat verschiedene Institutionen, geeignete Maßnahmen für den weiteren Abbau der großen Zahl von notleidenden Risikopositionen in der Union zu ergreifen und ihr künftiges Anwachsen zu verhindern. Dieser Aktionsplan sieht einen umfassenden Ansatz vor, der auf eine Kombination aus komplementären Politikmaßnahmen in folgenden

⁽¹⁾ ABl. C 79 vom 4.3.2019, S. 1.

⁽²⁾ ABl. C 367 vom 10.10.2018, S. 43.

⁽³⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 14. März 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 9. April 2019.

⁽⁴⁾ Richtlinie 2008/48/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2008 über Verbraucherkreditverträge und zur Aufhebung der Richtlinie 87/102/EWG des Rates (ABl. L 133 vom 22.5.2008, S. 66).

⁽⁵⁾ Richtlinie 2014/17/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Wohnimmobilienkreditverträge für Verbraucher und zur Änderung der Richtlinien 2008/48/EG und 2013/36/EU und der Verordnung (EU) Nr. 1093/2010 (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 34).

⁽⁶⁾ Richtlinie 2011/7/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Bekämpfung von Zahlungsverzug im Geschäftsverkehr (ABl. L 48 vom 23.2.2011, S. 1).

vier Bereichen setzt: i) Aufsicht, ii) strukturelle Reformen der Regelungen für Insolvenz und Schuldenbeitreibung, iii) Entwicklung von Sekundärmärkten für notleidende Aktiva, iv) Förderung der Umstrukturierung des Bankensystems. Die Maßnahmen in diesen Bereichen sind auf Unionsebene und auf nationaler Ebene — sofern zweckmäßig — zu ergreifen. Ähnliche Pläne kündigte die Kommission in ihrer „Mitteilung zur Vollendung der Bankenunion“ vom 11. Oktober 2017 an, in der ein umfassendes Paket zum Abbau notleidender Kredite in der Union gefordert wurde.

- (5) Die Verordnung (EU) Nr. 575/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁷⁾ bildet zusammen mit der Richtlinie 2013/36/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁸⁾ den Rahmen für die aufsichtsrechtlichen Vorschriften für Kreditinstitute und Wertpapierfirmen (im Folgenden gemeinsam „Institute“). Die Verordnung (EU) Nr. 575/2013 enthält unter anderem Bestimmungen, die für die Eigenmittelberechnung der Institute unmittelbar gelten. Daher ist es erforderlich, die bestehenden aufsichtsrechtlichen Eigenmittelvorschriften der Verordnung (EU) Nr. 575/2013 durch Bestimmungen zu ergänzen, die einen Abzug von den Eigenmitteln vorschreiben, wenn notleidende Risikopositionen nicht in ausreichendem Maße durch Rückstellungen oder sonstige Anpassungen gedeckt sind. Eine solche Anforderung würde faktisch eine aufsichtsrechtliche Letztsicherung für notleidende Risikopositionen schaffen, die für alle Institute in der Union gleichermaßen gelten würde und die auch Institute umfassen würde, die auf dem Sekundärmarkt aktiv sind.
- (6) Die aufsichtsrechtliche Letztsicherung sollte die zuständigen Behörden nicht daran hindern, ihre Aufsichtsbefugnisse gemäß der Richtlinie 2013/36/EU auszuüben. Stellen die zuständigen Behörden im Einzelfall fest, dass die notleidenden Risikopositionen eines bestimmten Instituts trotz Anwendung der durch diese Verordnung eingerichteten aufsichtsrechtlichen Letztsicherung für notleidende Risikopositionen nicht ausreichend gedeckt sind, können sie von ihren in der Richtlinie 2013/36/EU vorgesehenen Aufsichtsbefugnissen Gebrauch machen, einschließlich der Befugnis, Instituten eine bestimmte Rückstellungspolitik oder eine bestimmte Behandlung ihrer Aktiva vorzuschreiben. Daher ist es möglich, dass zuständige Behörden im Einzelfall über die Anforderungen dieser Verordnung hinausgehen, um eine ausreichende Deckung notleidender Risikopositionen zu gewährleisten.
- (7) Zwecks Anwendung der aufsichtsrechtlichen Letztsicherung sollten in die Verordnung (EU) Nr. 575/2013 eindeutige Bedingungen für die Einstufung notleidender Risikopositionen aufgenommen werden. Da in der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 680/2014 der Kommission ⁽⁹⁾ für die Zwecke der aufsichtlichen Meldungen bereits Kriterien für notleidende Risikopositionen festgelegt sind, sollte die Einstufung notleidender Risikopositionen auf diesem bestehenden Rahmen aufbauen. In der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 680/2014 wird auf ausgefallene Risikopositionen, wie sie zwecks Berechnung der Eigenmittelanforderungen für Kreditrisiken definiert sind, und auf gemäß dem geltenden Rechnungslegungsrahmen wertgeminderte Risikopositionen Bezug genommen. Da Stundungsmaßnahmen Einfluss darauf haben könnten, ob eine Risikoposition als notleidend eingestuft wird, werden die Einstufungskriterien durch eindeutige Kriterien für die Auswirkungen von Stundungsmaßnahmen ergänzt. Stundungsmaßnahmen sollten darauf abzielen, dass der Kreditnehmer wieder in einen Zustand versetzt wird, in dem er seinen Rückzahlungsverpflichtungen dauerhaft nachkommen kann, und sie sollten im Einklang mit dem Verbraucherschutzrecht der Union und insbesondere den Richtlinien 2008/48/EG und 2014/17/EU stehen, sie könnten aber unterschiedliche Gründe und Auswirkungen haben. Deshalb sollte vorgesehen werden, dass eine für eine notleidende Risikoposition gewährte Stundungsmaßnahme nicht zur Folge haben sollte, dass die Einstufung dieser Risikoposition als notleidend beendet wird, es sei denn, bestimmte strenge Kriterien für eine solche Beendigung sind erfüllt.
- (8) Je länger eine Risikoposition notleidend ist, desto geringer die Wahrscheinlichkeit, dass ihr Wert noch einbringlich ist. Deshalb sollte der Anteil der Risikoposition, der durch Rückstellungen, sonstige Anpassungen oder Abzüge gedeckt sein sollte, nach einem festen Zeitplan ansteigen. Für von einem Institut erworbene notleidende Risikopositionen sollte deshalb ein Zeitplan gelten, der an dem Zeitpunkt beginnt, an dem die notleidende Risikoposition ursprünglich als notleidend eingestuft wurde, und nicht an dem Zeitpunkt ihres Erwerbs. Zu diesem Zweck sollte der Verkäufer den Käufer über den Zeitpunkt der Einstufung der Risikoposition als notleidend informieren.
- (9) Teilweise Abschreibungen sollten bei der Berechnung der spezifischen Kreditrisikoanpassungen berücksichtigt werden. Um eine Doppelzählung der Abschreibung zu vermeiden, ist es notwendig den Wert der ursprünglichen Risikoposition vor der teilweisen Abschreibung zu verwenden. Die Aufnahme von teilweisen Abschreibungen in die Liste der Positionen, die dazu genutzt werden können, die Anforderungen der Letztsicherung zu erfüllen, sollte Institute dazu bewegen, Abschreibungen rechtzeitig zu bilanzieren. Bei notleidenden Risikopositionen, die von einem Institut zu einem Preis gekauft worden sind, der niedriger als der vom Schuldner geschuldete Betrag ist, sollte der Käufer die Differenz zwischen dem Kaufpreis und dem vom Schuldner geschuldeten Betrag zum Zwecke der aufsichtsrechtlichen Letztsicherung in derselben Weise behandeln wie eine teilweise Abschreibung.

⁽⁷⁾ Verordnung (EU) Nr. 575/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2013 über Aufsichtsanforderungen an Kreditinstitute und Wertpapierfirmen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 648/2012 (ABl. L 176 vom 27.6.2013, S. 1).

⁽⁸⁾ Richtlinie 2013/36/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2013 über den Zugang zur Tätigkeit von Kreditinstituten und die Beaufsichtigung von Kreditinstituten und Wertpapierfirmen, zur Änderung der Richtlinie 2002/87/EG und zur Aufhebung der Richtlinien 2006/48/EG und 2006/49/EG (ABl. L 176 vom 27.6.2013, S. 338).

⁽⁹⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 680/2014 der Kommission vom 16. April 2014 zur Festlegung technischer Durchführungsstandards für die aufsichtlichen Meldungen der Institute gemäß der Verordnung (EU) Nr. 575/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 191 vom 28.6.2014, S. 1).

- (10) Bei besicherten notleidenden Risikopositionen wird generell davon ausgegangen, dass sie zu einem weniger bedeutenden Verlust führen als unbesicherte notleidende Risikopositionen, da die Besicherung notleidender Risikopositionen dem Institut zusätzlich zu dessen allgemeiner Forderung gegenüber dem ausgefallenen Kreditnehmer einen spezifischen Anspruch auf einen Vermögenswert oder gegenüber einem Dritten verleiht. Bei einer unbesicherten notleidenden Risikoposition bestünde nur die allgemeine Forderung gegenüber dem ausgefallenen Kreditnehmer. Angesichts des höheren Verlusts, der bei unbesicherten notleidenden Risikopositionen zu erwarten ist, sollte hierfür ein strengerer Zeitplan gelten.
- (11) Eine Risikoposition, die nur zum Teil durch eine anererkennungsfähige Kreditbesicherung gedeckt ist, sollte in Bezug auf den gedeckten Teil als besichert und in Bezug auf den nicht durch eine anererkennungsfähige Kreditbesicherung gedeckten Teil als unbesichert angesehen werden. Um zu bestimmen, welche Teile notleidender Risikopositionen als besichert bzw. unbesichert zu behandeln sind, sollten die Kriterien für die Anerkennungsfähigkeit für die Kreditbesicherung und für vollständig besichernde Grundpfandrechte, die für die Berechnung der Eigenmittelanforderungen verwendet werden, im Einklang mit dem einschlägigen Ansatz gemäß Verordnung (EU) Nr. 575/2013 angewendet werden, einschließlich anwendbarer Bewertungsanpassungen.
- (12) Unabhängig von dem Grund, aus dem die Risikoposition notleidend ist, sollte der gleiche Zeitplan gelten. Die aufsichtsrechtliche Letztsicherung sollte auf jede einzelne Risikoposition gesondert angewendet werden. Für unbesicherte notleidende Risikopositionen sollte ein Zeitplan von drei Jahren gelten. Um es Instituten und Mitgliedstaaten zu ermöglichen, die Effizienz von Restrukturierungs- oder Durchsetzungsverfahren zu verbessern, und anzuerkennen, dass notleidende Risikopositionen, die durch unbewegliche Sicherheiten besichert sind, und Kredite für Wohnimmobilien, die durch einen anererkennungsfähigen Sicherungsgeber im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 575/2013 garantiert sind, über einen längeren Zeitraum, nachdem der Kredit als notleidend eingestuft wurde, einen bleibenden Wert haben werden, ist es angebracht, einen Zeitplan von neun Jahren vorzusehen. Für sonstige besicherte notleidende Risikopositionen sollte ein Zeitplan von sieben Jahren gelten, um eine vollständige Deckung aufzubauen.
- (13) Zum Zwecke der Anwendung des relevanten Deckungsfaktors sollten Stundungsmaßnahmen berücksichtigt werden können. Genauer gesagt sollte die Risikoposition weiterhin als notleidend eingestuft werden, aber die Deckungsanforderung sollte für ein weiteres Jahr stabil bleiben. Deshalb sollte der Faktor, der während des Jahres anwendbar wäre, in dem die Stundungsmaßnahme gewährt wurde, für zwei Jahre anwendbar sein. Falls die Risikoposition nach Auslaufen des zusätzlichen Jahres immer noch notleidend ist, sollte der anwendbare Faktor so bestimmt werden, als ob keine Stundungsmaßnahme gewährt worden wäre, wobei der Zeitpunkt, zu dem die Risikoposition ursprünglich als notleidend eingestuft wurde, zu berücksichtigen ist. Da die Gewährung von Stundungsmaßnahmen nicht zu einer Arbitrage führen sollte, sollte das zusätzliche Jahr nur hinsichtlich der ersten Stundungsmaßnahme gestattet sein, die seit der Einstufung der Risikoposition als notleidend gewährt wurde. Außerdem sollte der Zeitraum von einem Jahr, während dessen der Deckungsfaktor unverändert bleibt, nicht zu einer Verlängerung des Rückstellungszeitplans führen. Folglich sollte eine Stundungsmaßnahme, die im dritten Jahr nach der Einstufung unbesicherter Risikopositionen als notleidende Risikoposition oder im siebten Jahr nach der Einstufung besicherter Risikopositionen als notleidende Risikoposition gewährt wird, die vollständige Deckung der notleidenden Risikoposition nicht verzögern.
- (14) Um sicherzustellen, dass die Institute die Kreditbesicherung bei notleidenden Risikopositionen nach einem vorsichtigen Ansatz bewerten, sollte die Europäische Aufsichtsbehörde (Europäische Bankenaufsichtsbehörde) (EBA) die Notwendigkeit einer gemeinsamen Methodik prüfen und gegebenenfalls eine solche gemeinsame Methodik entwickeln, die insbesondere auf die Annahmen für die Einbringlichkeit und Durchsetzbarkeit abstellt und auch zeitliche Mindestvorgaben für die Neubewertung der Kreditbesicherung beinhalten könnte.
- (15) Um einen reibungslosen Übergang zu der neuen aufsichtsrechtlichen Letztsicherung zu erleichtern, sollten die neuen Vorschriften nicht für Risikopositionen gelten, die vor dem 26. April 2019 begründet wurden.
- (16) Um sicherzustellen, dass die durch die vorliegende Verordnung eingeführten Änderungen der Verordnung (EU) Nr. 575/2013 rechtzeitig Anwendung finden, sollte die vorliegende Verordnung am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft treten.
- (17) Die Verordnung (EU) Nr. 575/2013 sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) Nr. 575/2013 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 36 Absatz 1 wird folgender Buchstabe angefügt:

„m) den maßgeblichen Betrag der unzureichenden Deckung notleidender Risikopositionen.“

2. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 47a

Notleidende Risikopositionen

(1) Für die Zwecke des Artikels 36 Absatz 1 Buchstabe m werden als ‚Risikoposition‘ alle folgenden Posten berücksichtigt, sofern sie nicht im Handelsbuch des Instituts geführt werden:

- a) Schuldtitel, insbesondere auch Schuldverschreibungen, Darlehen, Kredite und Sichteinlagen;
- b) erteilte Kreditzusagen, erteilte Finanzgarantien oder sonstige erteilte Zusagen, unabhängig davon, ob sie widerruflich oder unwiderruflich sind, mit Ausnahme nicht in Anspruch genommener Kreditfazilitäten, die jederzeit uneingeschränkt und fristlos widerrufen werden können, oder bei denen eine Bonitätsverschlechterung beim Kreditnehmer automatisch zum Widerruf führt.

(2) Für die Zwecke des Artikels 36 Absatz 1 Buchstabe m ist der Risikopositionswert eines Schuldtitels dessen Buchwert, der ohne Berücksichtigung spezifischer Kreditrisikoanpassungen, zusätzlicher Bewertungsanpassungen gemäß den Artikeln 34 und 105, gemäß Artikel 36 Absatz 1 Buchstabe m abgezogener Beträge, sonstiger mit der Risikoposition verknüpfter Verringerungen der Eigenmittel oder teilweiser Abschreibungen, die das Institut seit der letzten Einstufung der Risikoposition als notleidend vorgenommen hat, bemessen wird.

Für die Zwecke des Artikels 36 Absatz 1 Buchstabe m umfasst der Risikopositionswert eines Schuldtitels, der zu einem Preis gekauft wurde, der niedriger als der vom Schuldner geschuldete Betrag ist, auch die Differenz zwischen dem Kaufpreis und dem vom Schuldner geschuldeten Betrag.

Für die Zwecke des Artikels 36 Absatz 1 Buchstabe m ist der Risikopositionswert einer erteilten Kreditzusage, einer erteilten Finanzgarantie oder einer sonstigen gemäß Absatz 1 Buchstabe b dieses Artikels erteilten Zusage deren Nominalwert, der die höchstmögliche Belastung des Instituts durch Kreditrisiken ohne Berücksichtigung einer etwaigen Besicherung mit oder Absicherung ohne Sicherheitsleistung angibt. Der Nominalwert einer erteilten Kreditzusage entspricht dem nicht in Anspruch genommenen Betrag, zu dessen Ausleihung sich das Institut verpflichtet hat, und der Nominalwert einer erteilten Finanzgarantie entspricht dem höchstmöglichen Betrag, den das Unternehmen bei einer Inanspruchnahme der Garantie zahlen müsste.

Der in Unterabsatz 3 dieses Absatzes genannte Nominalwert bemisst sich ohne Berücksichtigung spezifischer Kreditrisikoanpassungen, zusätzlicher Bewertungsanpassungen gemäß den Artikeln 34 und 105, gemäß Artikel 36 Absatz 1 Buchstabe m abgezogener Beträge oder sonstiger mit der Risikoposition verknüpfter Verringerungen der Eigenmittel.

(3) Für die Zwecke des Artikels 36 Absatz 1 Buchstabe m werden die folgenden Risikopositionen als notleidend eingestuft:

- a) eine Risikoposition, bei der ein Ausfall gemäß Artikel 178 als eingetreten gilt;
- b) eine Risikoposition, die nach dem geltenden Rechnungslegungsrahmen als wertgemindert betrachtet wird;
- c) eine gemäß Absatz 7 im Probezeitraum befindliche Risikoposition, wenn zusätzliche Stundungsmaßnahmen gewährt werden oder wenn die Risikoposition mehr als 30 Tage überfällig wird;
- d) eine Risikoposition in Form einer Zusage, die im Falle der Inanspruchnahme oder anderweitigen Verwendung wahrscheinlich nicht ohne eine Verwertung von Sicherheiten in voller Höhe zurückgezahlt wird;
- e) eine Risikoposition in Form einer Finanzgarantie, die wahrscheinlich vom Garantienehmer in Anspruch genommen wird, und zwar insbesondere auch dann, wenn die von der Garantie abgedeckte zugrunde liegende Risikoposition die Kriterien für eine Einstufung als notleidend erfüllt.

Für die Zwecke des Buchstaben a werden für den Fall, dass ein Institut bilanzielle Risikopositionen gegenüber einem Schuldner hat, die mehr als 90 Tage überfällig sind und mehr als 20 % aller bilanziellen Risikopositionen gegenüber diesem Schuldner ausmachen, alle bilanziellen und außerbilanziellen Risikopositionen gegenüber diesem Schuldner als notleidend angesehen.

(4) Risikopositionen, die nicht Gegenstand einer Stundungsmaßnahme waren, werden für die Zwecke des Artikels 36 Absatz 1 Buchstabe m nicht mehr als notleidend eingestuft, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) die Risikoposition erfüllt die Kriterien, die das Institut für die Aufhebung der Einstufung als wertgemindert im Einklang mit dem geltenden Rechnungslegungsrahmen und der Einstufung als ausgefallen im Einklang mit Artikel 178 anwendet;
- b) die Lage des Schuldners hat sich so weit verbessert, dass das Institut von der Wahrscheinlichkeit einer vollständigen und fristgerechten Rückzahlung überzeugt ist;
- c) der Schuldner ist mit keiner Zahlung mehr als 90 Tage in Verzug.

(5) Die Einstufung einer notleidenden Risikoposition als zur Veräußerung gehaltener langfristiger Vermögenswert nach dem geltenden Rechnungslegungsrahmen hat nicht die Aufhebung ihrer Einstufung als notleidend für die Zwecke des Artikels 36 Absatz 1 Buchstabe m zur Folge.

(6) Notleidende Risikopositionen, die Gegenstand von Stundungsmaßnahmen sind, werden für die Zwecke des Artikels 36 Absatz 1 Buchstabe m nicht mehr als notleidend eingestuft, wenn alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) bei den Risikopositionen liegt kein Sachverhalt mehr vor, der ihre Einstufung als notleidend gemäß Absatz 3 zur Folge hätte;
- b) seit dem Zeitpunkt, zu dem die Stundungsmaßnahmen gewährt wurden, oder dem Zeitpunkt, zu dem die Risikopositionen als notleidend eingestuft wurden, je nachdem, welcher der spätere ist, ist mindestens ein Jahr vergangen;
- c) seit Anwendung der Stundungsmaßnahmen sind keine Zahlungen mehr überfällig, und das Institut ist aufgrund der Analyse der Finanzlage des Schuldners von der Wahrscheinlichkeit der vollständigen und fristgerechten Rückzahlung überzeugt.

Eine vollständige und fristgerechte Rückzahlung gilt nicht als wahrscheinlich, wenn der Schuldner nicht regelmäßige und fristgerechte Zahlungen in einer Höhe geleistet hat, die einem der folgenden Beträge entspricht:

- a) dem Betrag, der vor der Stundungsmaßnahme überfällig war, wenn Beträge überfällig waren;
- b) dem Betrag, der im Rahmen der Stundungsmaßnahme abgeschrieben wurde, wenn keine Beträge überfällig waren.

(7) Wird eine notleidende Risikoposition gemäß Absatz 6 nicht mehr als notleidend eingestuft, befindet sich diese Risikoposition solange im Probezeitraum, bis alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) seit dem Tag, an dem die Risikoposition, die Gegenstand von Stundungsmaßnahmen ist, wieder als vertragsgemäß bedient eingestuft wurde, sind mindestens zwei Jahre vergangen;
- b) während mindestens der Hälfte des Zeitraums, in dem sich die Risikoposition im Probezeitraum befand, wurden regelmäßige und fristgerechte Zahlungen geleistet, sodass insgesamt ein wesentlicher Tilgungs- oder Zinsbetrag gezahlt wurde;
- c) keine der Risikopositionen gegenüber dem Schuldner ist mehr als 30 Tage überfällig.

Artikel 47b

Stundungsmaßnahmen

(1) Eine ‚Stundungsmaßnahme‘ ist eine Konzession eines Instituts an einen Schuldner, der Schwierigkeiten hat oder wahrscheinlich haben wird, seinen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen. Eine Konzession kann für den Kreditgeber einen Verlust mit sich bringen und bezeichnet eine der folgenden Maßnahmen:

- a) eine Änderung der Bedingungen einer Kreditverpflichtung, wenn diese Änderung nicht eingeräumt worden wäre, wenn der Schuldner keine Schwierigkeiten gehabt hätte, seinen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen;
- b) eine vollständige oder teilweise Refinanzierung einer Kreditverpflichtung, wenn diese Refinanzierung nicht eingeräumt worden wäre, wenn der Schuldner keine Schwierigkeiten gehabt hätte, seinen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen.

(2) Mindestens die folgenden Sachverhalte werden als Stundungsmaßnahmen angesehen:

- a) die neuen Vertragsbedingungen sind für den Schuldner günstiger als die vorherigen Vertragsbedingungen, wenn der Schuldner Schwierigkeiten hat oder wahrscheinlich haben wird, seinen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen;
- b) die neuen Vertragsbedingungen sind für den Schuldner günstiger als die Vertragsbedingungen, die dasselbe Institut Schuldnern mit ähnlichem Risikoprofil zur gleichen Zeit anbietet, wenn der Schuldner Schwierigkeiten hat oder wahrscheinlich haben wird, seinen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen;
- c) die nach den ursprünglichen Vertragsbedingungen bestehende Risikoposition wurde vor der Änderung der Vertragsbedingungen als notleidend eingestuft oder wäre ohne die Änderung der Vertragsbedingungen als notleidend eingestuft worden;
- d) die Maßnahme führt zur vollständigen oder teilweisen Annullierung der Kreditverpflichtung;
- e) das Institut stimmt der Ausübung von Klauseln zu, die dem Schuldner eine Möglichkeit zur Änderung der Vertragsbedingungen geben, und die Risikoposition wurde vor der Ausübung der Klauseln als notleidend eingestuft oder wäre ohne die Ausübung der Klauseln als notleidend eingestuft worden;

- f) zu oder nahe dem Zeitpunkt der Kreditgewährung hat der Schuldner Tilgungs- oder Zinszahlungen für eine andere Kreditverpflichtung gegenüber demselben Institut geleistet, die als notleidende Risikoposition eingestuft wurde oder ohne diese Zahlungen als notleidend eingestuft worden wäre;
- g) die Änderung der Vertragsbedingungen zieht Rückzahlungen durch Verwertung von Sicherheiten nach sich, wenn diese Änderung eine Konzession darstellt.
- (3) Die folgenden Umstände sind Hinweise darauf, dass Stundungsmaßnahmen beschlossen worden sein könnten:
- a) der ursprüngliche Vertrag war in den drei Monaten vor seiner Änderung mindestens einmal mehr als 30 Tage überfällig oder wäre ohne die Änderung mehr als 30 Tage überfällig;
- b) zu oder nahe dem Zeitpunkt des Abschlusses des Kreditvertrags hat der Schuldner Tilgungs- oder Zinszahlungen für eine andere Kreditverpflichtung gegenüber demselben Institut geleistet, die in den drei Monaten vor der Gewährung des neuen Kredits mindestens einmal mehr als 30 Tage überfällig war;
- c) das Institut stimmt der Ausübung von Klauseln zu, die dem Schuldner eine Möglichkeit zur Änderung der Vertragsbedingungen geben, und die Risikoposition ist 30 Tage überfällig oder wäre ohne die Ausübung der Klauseln 30 Tage überfällig.
- (4) Für die Zwecke dieses Artikels werden die Schwierigkeiten eines Schuldners, seinen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen, auf der Ebene des Schuldners beurteilt, wobei alle in den Konsolidierungskreis für Rechnungslegungszwecke fallenden juristischen Personen in der Gruppe des Schuldners sowie die natürlichen Personen, die diese Gruppe kontrollieren, berücksichtigt werden.

Artikel 47c

Abzug für notleidende Risikopositionen

- (1) Für die Zwecke des Artikels 36 Absatz 1 Buchstabe m ermitteln die Institute für jede notleidende Risikoposition gesondert den maßgeblichen Betrag der unzureichenden Deckung, der von den Posten des harten Kernkapitals abzuziehen ist, indem sie den unter Buchstabe b dieses Absatzes ermittelten Betrag von dem unter Buchstabe a dieses Absatzes ermittelten Betrag abziehen, wenn der in Buchstabe a genannte Betrag über dem in Buchstabe b genannten Betrag liegt:
- a) die Summe aus:
- i) dem unbesicherten Teil jeder notleidenden Risikoposition, sofern vorhanden, multipliziert mit dem in Absatz 2 genannten anwendbaren Faktor;
- ii) dem besicherten Teil jeder notleidenden Risikoposition, sofern vorhanden, multipliziert mit dem in Absatz 3 genannten anwendbaren Faktor;
- b) die Summe aus folgenden Posten, sofern sie sich auf dieselbe notleidende Risikoposition beziehen:
- i) den spezifischen Kreditrisikoanpassungen;
- ii) den zusätzlichen Bewertungsanpassungen gemäß den Artikeln 34 und 105;
- iii) den sonstigen Verringerungen der Eigenmittel;
- iv) für Institute, die risikogewichtete Risikopositionsbeträge nach dem auf internen Beurteilungen basierenden Ansatz berechnen, dem absoluten Wert der gemäß Artikel 36 Absatz 1 Buchstabe d in Abzug gebrachten Beträge, die sich auf notleidende Risikopositionen beziehen, wobei der jeder notleidenden Risikoposition zurechenbare absolute Wert ermittelt wird, indem die gemäß Artikel 36 Absatz 1 Buchstabe d in Abzug gebrachten Beträge mit dem Beitrag des erwarteten Verlustbetrags für die notleidende Risikoposition zu den gesamten erwarteten Verlustbeträgen für ausgefallene oder nicht ausgefallene Risikopositionen, je nach Anwendbarkeit, multipliziert werden;
- v) wenn eine notleidende Risikoposition zu einem Preis gekauft wurde, der unter dem vom Schuldner geschuldeten Betrag liegt, der Differenz zwischen dem Kaufpreis und dem vom Schuldner geschuldeten Betrag;
- vi) den Beträgen, die von dem Institut seit der Einstufung der Risikoposition als notleidend abgeschrieben wurden.

Der besicherte Teil einer notleidenden Risikoposition ist derjenige Teil der Risikoposition, bei dem für die Zwecke der Berechnung der Eigenmittelanforderungen nach Teil 3 Titel II davon ausgegangen wird, dass eine Besicherung mit Sicherheitsleistung oder eine Absicherung ohne Sicherheitsleistung besteht oder dass er vollständig durch Grundpfandrechte besichert ist.

Der unbesicherte Teil einer notleidenden Risikoposition entspricht der Differenz, sofern vorhanden, zwischen dem Wert der in Artikel 47a Absatz 1 genannten Risikoposition und dem besicherten Teil der Risikoposition, sofern vorhanden.

- (2) Für die Zwecke des Absatzes 1 Buchstabe a Ziffer i werden folgende Faktoren angewandt:
- a) 0,35 für den unbesicherten Teil einer notleidenden Risikoposition in der Zeitspanne, die am ersten Tag des dritten Jahres nach ihrer Einstufung als notleidend beginnt und am letzten Tag des dritten Jahres nach ihrer Einstufung als notleidend endet;
 - b) 1 für den unbesicherten Teil einer notleidenden Risikoposition ab dem ersten Tag des vierten Jahres nach ihrer Einstufung als notleidend.
- (3) Für die Zwecke des Absatzes 1 Buchstabe a Ziffer ii werden folgende Faktoren angewandt:
- a) 0,25 für den besicherten Teil einer notleidenden Risikoposition in der Zeitspanne, die am ersten Tag des vierten Jahres nach ihrer Einstufung als notleidend beginnt und am letzten Tag des vierten Jahres nach ihrer Einstufung als notleidend endet;
 - b) 0,35 für den besicherten Teil einer notleidenden Risikoposition in der Zeitspanne, die am ersten Tag des fünften Jahres nach ihrer Einstufung als notleidend beginnt und am letzten Tag des fünften Jahres nach ihrer Einstufung als notleidend endet;
 - c) 0,55 für den besicherten Teil einer notleidenden Risikoposition in der Zeitspanne, die am ersten Tag des sechsten Jahres nach ihrer Einstufung als notleidend beginnt und am letzten Tag des sechsten Jahres nach ihrer Einstufung als notleidend endet;
 - d) 0,70 für den gemäß Teil 3 Titel II durch Immobilien besicherten Teil einer notleidenden Risikoposition oder für denjenigen Teil, der ein durch einen anererkennungsfähigen Sicherungsgeber nach Artikel 201 garantierter Kredit für Wohnimmobilien ist, in der Zeitspanne, die am ersten Tag des siebten Jahres nach ihrer Einstufung als notleidend beginnt und am letzten Tag des siebten Jahres nach ihrer Einstufung als notleidend endet;
 - e) 0,80 für den Teil einer notleidenden Risikoposition, für den eine andere Besicherung mit oder Absicherung ohne Sicherheitsleistung gemäß Teil 3 Titel II besteht, in der Zeitspanne, die am ersten Tag des siebten Jahres nach ihrer Einstufung als notleidend beginnt und am letzten Tag des siebten Jahres nach ihrer Einstufung als notleidend endet;
 - f) 0,80 für den gemäß Teil 3 Titel II durch Immobilien besicherten Teil einer notleidenden Risikoposition oder für denjenigen Teil, der ein durch einen anererkennungsfähigen Sicherungsgeber nach Artikel 201 garantierter Kredit für Wohnimmobilien ist, in der Zeitspanne, die am ersten Tag des achten Jahres nach ihrer Einstufung als notleidend beginnt und am letzten Tag des achten Jahres nach ihrer Einstufung als notleidend endet;
 - g) 1 für den Teil einer notleidenden Risikoposition, für den eine andere Besicherung mit oder Absicherung ohne Sicherheitsleistung gemäß Teil 3 Titel II besteht, ab dem ersten Tag des achten Jahres nach ihrer Einstufung als notleidend;
 - h) 0,85 für den gemäß Teil 3 Titel II durch Immobilien besicherten Teil einer notleidenden Risikoposition oder für denjenigen Teil, der ein durch einen anererkennungsfähigen Sicherungsgeber nach Artikel 201 garantierter Kredit für Wohnimmobilien ist, in der Zeitspanne, die am ersten Tag des neunten Jahres nach ihrer Einstufung als notleidend beginnt und am letzten Tag des neunten Jahres nach ihrer Einstufung als notleidend endet;
 - i) 1 für den gemäß Teil 3 Titel II durch Immobilien besicherten Teil einer notleidenden Risikoposition oder für denjenigen Teil, der ein durch einen anererkennungsfähigen Sicherungsgeber nach Artikel 201 garantierter Kredit für Wohnimmobilien ist, ab dem ersten Tag des zehnten Jahres nach ihrer Einstufung als notleidend.
- (4) Abweichend von Absatz 3 werden folgende Faktoren auf den Teil der notleidenden Risikoposition angewandt, für den eine Bürgschaft oder Versicherung einer offiziellen Exportversicherungsagentur besteht:
- a) 0 für den besicherten Teil der notleidenden Risikoposition in der Zeitspanne, die ein Jahr nach ihrer Einstufung als notleidend beginnt und sieben Jahre nach ihrer Einstufung als notleidend endet, und
 - b) 1 für den besicherten Teil der notleidenden Risikoposition ab dem ersten Tag des achten Jahres nach ihrer Einstufung als notleidend.
- (5) Die EBA bewertet die Bandbreite der zur Bewertung von besicherten notleidenden Risikopositionen angewandten Verfahren und kann Leitlinien ausarbeiten, um eine gemeinsame Methodik — einschließlich etwaiger zeitlicher Mindestvorgaben für die Neubewertung und Ad-hoc-Verfahren — festzulegen, die bei der aufsichtsrechtlichen Bewertung anererkennungsfähiger Formen der Besicherung mit und Absicherung ohne Sicherheitsleistung, insbesondere in Bezug auf die Annahmen für ihre Einbringlichkeit und Durchsetzbarkeit, anzuwenden ist. Diese Leitlinien können auch eine gemeinsame Methodik für die Bestimmung des besicherten Teils einer notleidenden Risikoposition gemäß Absatz 1 enthalten.
- Diese Leitlinien werden gemäß Artikel 16 der Verordnung (EU) Nr. 1093/2010 herausgegeben.
- (6) Abweichend von Absatz 2 gilt für den Fall, dass für eine Risikoposition eine Stundungsmaßnahme in der Zeitspanne, die ein Jahr nach ihrer Einstufung als notleidend beginnt und zwei Jahre nach ihrer Einstufung als notleidend endet, gewährt wurde, der zum Zeitpunkt der Gewährung der Stundungsmaßnahme anwendbare Faktor gemäß Absatz 2 für ein weiteres Jahr.

Abweichend von Absatz 3 gilt für den Fall, dass für eine Risikoposition eine Stundungsmaßnahme in der Zeitspanne, die zwei Jahre nach ihrer Einstufung als notleidend beginnt und sechs Jahre nach ihrer Einstufung als notleidend endet, gewährt wurde, der zum Zeitpunkt der Gewährung der Stundungsmaßnahme anwendbare Faktor gemäß Absatz 3 für ein weiteres Jahr.

Dieser Absatz kommt nur in Bezug auf die erste Stundungsmaßnahme zur Anwendung, die seit der Einstufung der Risikoposition als notleidend gewährt wurde.“

3. In Artikel 111 Absatz 1 Unterabsatz 1 erhält der Eingangsteil folgende Fassung:

„(1) Der Risikopositionswert einer Aktivposition ist der nach spezifischen Kreditrisikoanpassungen gemäß Artikel 110, zusätzlichen Bewertungsanpassungen gemäß den Artikeln 34 und 105, gemäß Artikel 36 Absatz 1 Buchstabe m abgezogenen Beträgen sowie weiteren mit der Aktivposition verknüpften Verringerungen der Eigenmittel verbleibende Buchwert. Der Risikopositionswert einer in Anhang I genannten außerbilanziellen Position entspricht dem folgenden Prozentsatz des Nominalwerts nach Abzug spezifischer Kreditrisikoanpassungen und gemäß Artikel 36 Absatz 1 Buchstabe m abgezogenen Beträgen:“

4. Artikel 127 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Dem unbesicherten Teil einer Risikoposition, bei dem ein Ausfall des Schuldners gemäß Artikel 178 eingetreten ist, oder — im Fall von Risikopositionen des Mengengeschäfts — dem unbesicherten Teil einer Kreditfazilität, bei der ein Ausfall nach Artikel 178 eingetreten ist, wird folgendes Risikogewicht zugewiesen:

- a) 150 %, wenn die Summe der spezifischen Kreditrisikoanpassungen und der gemäß Artikel 36 Absatz 1 Buchstabe m abgezogenen Beträge weniger als 20 % des Werts des unbesicherten Teils der Risikoposition beträgt, wenn diese spezifischen Kreditrisikoanpassungen und Abzüge nicht vorgenommen würden;
- b) 100 %, wenn die Summe der spezifischen Kreditrisikoanpassungen und der gemäß Artikel 36 Absatz 1 Buchstabe m abgezogenen Beträge nicht weniger als 20 % des Werts des unbesicherten Teils der Risikoposition beträgt, wenn diese spezifischen Kreditrisikoanpassungen und Abzüge nicht vorgenommen würden.“

5. Artikel 159 erhält folgende Fassung:

„Artikel 159

Behandlung erwarteter Verlustbeträge

Institute ziehen die nach Artikel 158 Absätze 5, 6 und 10 ermittelten erwarteten Verlustbeträge von den für die entsprechenden Risikopositionen vorgenommenen allgemeinen und spezifischen Kreditrisikoanpassungen gemäß Artikel 110, zusätzlichen Bewertungsanpassungen gemäß den Artikeln 34 und 105 sowie weiteren Verringerungen der Eigenmittel mit Ausnahme von Abzügen nach Artikel 36 Absatz 1 Buchstabe m ab. Abschläge auf zum Zeitpunkt des Ankaufs bereits ausgefallene bilanzielle Risikopositionen im Sinne des Artikels 166 Absatz 1 werden behandelt wie spezifische Kreditrisikoanpassungen. Spezifische Kreditrisikoanpassungen für ausgefallene Risikopositionen werden nicht zur Deckung der bei anderen Risikopositionen erwarteten Verlustbeträge verwendet. Die bei verbrieften Risikopositionen erwarteten Verlustbeträge sowie die für diese Risikopositionen vorgenommenen allgemeinen und spezifischen Kreditrisikoanpassungen werden nicht in diese Berechnung einbezogen.“

6. Artikel 178 Absatz 1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) eine wesentliche Verbindlichkeit des Schuldners gegenüber dem Institut, seinem Mutterunternehmen oder einem seiner Tochterunternehmen ist mehr als 90 Tage überfällig. Die zuständigen Behörden dürfen für durch Wohnimmobilien oder für durch Gewerbeimmobilien von KMU besicherte Risikopositionen der Risikopositionsklasse ‚Mengengeschäft‘ und für Risikopositionen gegenüber öffentlichen Stellen den Zeitraum von 90 Tagen durch 180 Tage ersetzen. Der Zeitraum von 180 Tagen gilt nicht für die Zwecke des Artikels 36 Absatz 1 Buchstabe m oder des Artikels 127.“

7. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 469a

Ausnahme von den Abzügen von Posten des harten Kernkapitals für notleidende Risikopositionen

Abweichend von Artikel 36 Absatz 1 Buchstabe m ziehen die Institute von den Posten des harten Kernkapitals den maßgeblichen Betrag der unzureichenden Deckung notleidender Risikopositionen nicht ab, wenn die Risikoposition vor dem 26. April 2019 begründet wurde.

Werden die Bedingungen einer vor dem 26. April 2019 begründeten Risikoposition durch das Institut so verändert, dass sich die Risikoposition des Instituts gegenüber dem Schuldner erhöht, so gilt die Risikoposition als zu dem Zeitpunkt begründet, zu dem die Änderung anwendbar wird, und fällt nicht mehr unter die in Unterabsatz 1 vorgesehene Ausnahmeregelung.“

Artikel 2

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

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

Geschehen zu Straßburg am 17. April 2019.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

A. TAJANI

Im Namen des Rates

Der Präsident

G. CIAMBA

VERORDNUNG (EU) 2019/631 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**vom 17. April 2019****zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011****(Neufassung)****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

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

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ sowie die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ wurden mehrfach und erheblich geändert. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, im Rahmen der anstehenden Änderungen die genannten Verordnungen neu zu fassen.
- (2) Um für einen kohärenten und reibungslosen Übergang im Anschluss an die Neufassung und Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 zu sorgen sollte die vorliegende Verordnung ab dem 1. Januar 2020 gelten. Allerdings ist es angebracht, die CO₂-Emissionsnormen und die Bedingungen für ihre Umsetzung gemäß diesen Verordnungen ohne Änderungen bis zum Jahr 2024 beizubehalten.
- (3) Das Übereinkommen von Paris ⁽⁵⁾ gibt unter anderem ein langfristiges Ziel vor, das mit den Bestrebungen im Einklang steht, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur deutlich unter 2 °C über dem vorindustriellen Niveau zu halten und Anstrengungen zu unternehmen, ihn auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse des Zwischenstaatlichen Ausschusses für Klimaänderungen in seinem Sonderbericht über die Auswirkungen der Erderwärmung um 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau und die damit zusammenhängende globale Marschroute für den Ausstoß von Treibhausgasen lassen keine Zweifel hinsichtlich der negativen Auswirkungen des Klimawandels zu. In diesem Sonderbericht wird die Schlussfolgerung gezogen, dass in allen Bereichen unbedingt die Emissionen gesenkt werden müssen, um die Erderwärmung einzudämmen.
- (4) Um zur Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris beizutragen, muss der gesamte Verkehrssektor zügiger emissionsfrei gemacht werden, wie die Kommission in ihrer Mitteilung vom 28. November 2018 mit dem Titel „Ein sauberer Planet für alle — Eine Europäische strategische, langfristige Vision für eine wohlhabende, moderne, wettbewerbsfähige und klimaneutrale Wirtschaft“ deutlich macht, in der eine Übersicht über die erforderlichen ökonomischen und gesellschaftlichen Umwälzungen gegeben wird, an der sich alle Bereiche von Wirtschaft und Gesellschaft beteiligen müssen, damit bis 2050 netto keine Treibhausgase mehr ausgestoßen werden. Die verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen, die unserer Gesundheit und der Umwelt erheblichen Schaden zufügen, müssen ebenfalls drastisch und unverzüglich reduziert werden. Die Emissionen von Fahrzeugen mit konventionellen Verbrennungsmotoren müssen auch nach 2020 weiter reduziert werden. Der Einsatz und die Marktdurchdringung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge müssen bis 2030 deutlich voranschreiten. Über 2030 hinaus bedarf es weiterer Senkungen der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen.

⁽¹⁾ ABl. C 227 vom 28.6.2018, S. 52.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 27. März 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 15. April 2019.

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1).

⁽⁴⁾ Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1).

⁽⁵⁾ ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4.

- (5) In den Mitteilungen der Kommission vom 31. Mai 2017 mit dem Titel „Europa in Bewegung — Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle“ und vom 8. November 2017 mit dem Titel „Verwirklichung emissionsarmer Mobilität — Eine Europäische Union, die den Planeten schützt, ihre Bürger stärkt und ihre Industrie und Arbeitnehmer verteidigt“ wird hervorgehoben, dass die CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge wichtige Impulsgeber für Innovation und Effizienz sind, zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie beitragen werden und auf technologieneutrale Weise den Weg für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ebnen.
- (6) Diese Verordnung gibt eine klare Marschroute für die Reduzierung der CO₂-Emissionen aus dem Straßenverkehrssektor vor und trägt zu dem verbindlichen Ziel bei, die EU-internen Emissionen von Treibhausgasen in der gesamten Wirtschaft bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber 1990 zu senken, wie vom Europäischen Rat in seinen Schlussfolgerungen vom 23. und 24. Oktober 2014 gebilligt und als beabsichtigter nationaler Beitrag (Intended Nationally Determined Contribution) der Union und ihrer Mitgliedstaaten im Rahmen des Übereinkommens von Paris auf der Tagung des Rates (Umwelt) am 6. März 2015 angenommen.
- (7) Durch die Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁶⁾ werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, in den Sektoren, die nicht unter das mit der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁷⁾ geschaffene Emissionshandelssystem der Europäischen Union fallen, das Ziel der Union zu erfüllen, ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 um 30 % gegenüber dem Niveau von 2005 zu senken. Der Straßenverkehr trägt wesentlich zu den Emissionen dieser Sektoren bei. Darüber hinaus weisen die Emissionen des Straßenverkehrs eine steigende Tendenz auf und liegen weiterhin deutlich über den Werten von 1990. Wenn die straßenverkehrsbedingten Emissionen weiter zunehmen, wird dieser Anstieg auch künftig den Reduzierungen der Emissionen entgegenwirken, die in anderen Sektoren zur Bekämpfung des Klimawandels erreicht werden.
- (8) In den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 23. und 24. Oktober 2014 wurde hervorgehoben, wie wichtig es ist, dass im Verkehrssektor die Treibhausgasemissionen und die Risiken in Verbindung mit der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen mithilfe eines umfassenden und technologieneutralen Konzepts verringert werden, mit dem die Emissionsreduktion und die Energieeffizienz im Verkehrssektor, der Elektroverkehr und erneuerbare Energiequellen im Verkehrssektor auch über das Jahr 2020 hinaus gefördert werden.
- (9) Um die Verbraucher in der Union mit sicherer, nachhaltiger, wettbewerbsfähiger und erschwinglicher Energie zu versorgen, ist die Energieeffizienz als Beitrag zur Senkung des Energiebedarfs eine der fünf sich gegenseitig verstärkenden und eng miteinander verknüpften Dimensionen, die die Kommission in ihrer Mitteilung vom 25. Februar 2015 mit dem Titel „Rahmenstrategie für eine krisenfeste Energieunion mit einer zukunftsorientierten Klimaschutzstrategie“ aufgezeigt hat. In dieser Mitteilung wird deutlich gemacht, dass, wenngleich alle Wirtschaftsbranchen Maßnahmen treffen müssen, um ihre Energieeffizienz zu erhöhen, im Verkehrssektor ein gewaltiges Energieeffizienzpotenzial schlummert, das ausgeschöpft werden kann, indem die CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Blick auf 2030 kontinuierlich weiter verschärft werden.
- (10) Eine Bewertung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 im Jahr 2015 kam zu dem Schluss, dass diese Verordnungen relevant und im Großen und Ganzen kohärent sind sowie erhebliche Emissionseinsparungen bewirkt haben und gleichzeitig kosteneffizienter sind, als ursprünglich erwartet. Auch haben sie einen erheblichen Mehrwert für die Union erzielt, der durch nationale Maßnahmen nicht in gleichem Maße hätte realisiert werden können. Der durch diese Verordnungen erzielte Nutzen wird jedoch aufgrund der zunehmenden Diskrepanz zwischen den im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) gemessenen CO₂-Emissionen und den CO₂-Emissionen von Fahrzeugen im realen Fahrbetrieb untergraben.
- (11) Es ist daher angezeigt, die Ziele der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 durch die Festlegung neuer EU-weiter CO₂-Emissionsminderungsziele für die Flotte von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen für die Zeit bis 2030 weiter zu verfolgen. Bei der Bestimmung der Zielwerte wurde berücksichtigt, wie wirksam die Verordnungen dazu beitragen, die Emissionen der Sektoren, für die die Verordnung (EU) 2018/842 gilt, bis 2030 kosteneffizient zu senken, welche Kosten und Einsparungen sich daraus für die Gesellschaft sowie Fahrzeughersteller und -nutzer ergeben, wie sie sich direkt und indirekt auf Beschäftigung, Wettbewerbsfähigkeit und Innovation auswirken und welche positiven Nebeneffekte, wie geringere Luftverschmutzung und gesicherte Energieversorgung, mit ihnen einhergehen. Da der Marktanteil von Personenkraftwagen und demnach auch ihr Gesamtbeitrag zu den CO₂-Emissionen im Vergleich zu leichten Nutzfahrzeugen deutlich höher ausfällt, ist es zweckmäßig, einen Ansatz zu verfolgen, der zwischen diesen beiden Fahrzeugkategorien unterscheidet.

⁽⁶⁾ 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 156 vom 19.6.2018, S. 26).

⁽⁷⁾ Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

- (12) Es sollte ein sozialverträglicher und fairer Wandel hin zu einer emissionsfreien Mobilität gewährleistet werden. Deshalb müssen die sozialen Auswirkungen dieses Wandels in der gesamten Wertschöpfungskette der Automobilbranche berücksichtigt und die Auswirkungen auf die Beschäftigung proaktiv angegangen werden. Aus diesem Grund müssen in engem Dialog mit den Sozialpartnern und den zuständigen Behörden gezielte Programme auf Unionsebene sowie auf nationaler und regionaler Ebene zur Umschulung, beruflichen Weiterbildung und Wiedereingliederung von Arbeitnehmern sowie Initiativen in Bezug auf Bildung und Stellensuche in in Mitleidenschaft gezogenen Kommunen und Regionen in Erwägung gezogen werden. Im Rahmen dieses Wandels sollten die Erwerbstätigkeit von Frauen und die Chancengleichheit in der Branche gestärkt werden.
- (13) Ein erfolgreicher Wandel hin zu einer emissionsfreien Mobilität erfordert eine ganzheitliche Vorgehensweise und ein geeignetes Umfeld, damit Innovation angeregt wird und die Union ihre technologische Führungsrolle in der Branche beibehalten kann. Dies umfasst öffentliche und private Investitionen in Forschung und Innovation, die zunehmende Verbreitung von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen, den Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur, die Integration in die Energiesysteme und eine nachhaltige Versorgung mit Werkstoffen und nachhaltige Fertigung, die Wiederverwendung und das Recycling von Batterien in Europa. Hierzu bedarf es kohärenter Maßnahmen auf Unionsebene sowie auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene.
- (14) Im Zuge der Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁸⁾ gilt seit 2017 ein neues Prüfverfahren zur Messung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen — das „Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure“ („WLTP“) — gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ⁽⁹⁾ der Kommission. Dieses Prüfverfahren liefert Werte für die CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch, die den realen Fahrbedingungen besser entsprechen.

Daher sollten die neuen CO₂-Emissionsziele auf CO₂-Werten beruhen, die auf der Grundlage dieses Prüfverfahrens ermittelt wurden. In Anbetracht der Tatsache, dass ab dem Jahr 2021 WLTP-basierte CO₂-Emissionswerte zur Erreichung der Zielvorgabe verfügbar sein werden, ist es angezeigt, dass die neuen Emissionsnormen als Reduktionsziele im Verhältnis zu den Zielvorgaben im Jahr 2021 festgelegt werden, die auf der Grundlage der für die WLTP-Emissionsprüfung gemessenen CO₂-Emissionen berechnet werden. Damit die als Ausgangspunkt für die Festlegung der für 2025 und 2030 geltenden Emissionsminderungsziele verwendeten Werte wirklich stichhaltig und repräsentativ sind, müssen die Bedingungen, unter denen diese Messungen erfolgen, im Zuge der Durchführung der Durchführungsverordnungen (EU) 2017/1152 ⁽¹⁰⁾ und (EU) 2017/1153 ⁽¹¹⁾ der Kommission geklärt werden.

- (15) Es ist wichtig, dass die Anforderungen zur Minderung der CO₂-Emissionen so festgelegt werden, dass für die Automobilhersteller in ganz Europa in Bezug auf ihre Flotten neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge in der Union weiterhin Berechenbarkeit und Planungssicherheit gegeben sind.
- (16) Bei der Bewertung der Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹²⁾ durch die Kommission im Jahr 2016 wurde festgestellt, dass eine weitere Klarstellung und Vereinfachung des genannten Rechtsakts erforderlich ist, wodurch ihre Relevanz, Wirksamkeit, Effizienz und Kohärenz verbessert werden könnten. Die Kommission sollte die genannte Richtlinie daher bis spätestens 31. Dezember 2020 überarbeiten und gegebenenfalls einen entsprechenden Legislativvorschlag unterbreiten. Um die Akzeptanz der kraftstoffeffizientesten und umweltfreundlichsten Fahrzeuge auf dem Markt zu verbessern, sollten bei dieser Überarbeitung insbesondere die Einbeziehung von leichten Nutzfahrzeugen und die Notwendigkeit besser konzipierter und stärker vereinheitlichter Vorgaben der Union für die Fahrzeugkennzeichnung erwogen werden, durch die Verbraucher vergleichbare, zuverlässige und benutzerfreundliche Informationen über die Vorteile emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge sowie Angaben zu Luftschadstoffen erhalten.

⁽⁸⁾ Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).

⁽⁹⁾ Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1).

⁽¹⁰⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2017/1152 der Kommission vom 2. Juni 2017 zur Festlegung eines Verfahrens für die Ermittlung der Korrelationsparameter, die erforderlich sind, um der Änderung des Regelprüfverfahrens in Bezug auf leichte Nutzfahrzeuge Rechnung zu tragen, und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 293/2012 (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 644).

⁽¹¹⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153 der Kommission vom 2. Juni 2017 zur Festlegung eines Verfahrens für die Ermittlung der Korrelationsparameter, die erforderlich sind, um der Änderung des Regelprüfverfahrens Rechnung zu tragen, und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1014/2010 (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 679).

⁽¹²⁾ Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen (ABl. L 12 vom 18.1.2000, S. 16).

- (17) Daher sollten für das Jahr 2025 und für das Jahr 2030 Emissionsminderungsziele der unionsweiten Flotte neuer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge festgelegt werden, wobei der Zeit für die Flottenerneuerung und dem Erfordernis Rechnung getragen werden sollte, dass der Straßenverkehrssektor zu den Klima- und Energiezielen für 2030 beitragen muss. Dieses schrittweise Vorgehen gibt der Automobilindustrie ferner ein klares, frühzeitiges Signal, dass die Markteinführung energieeffizienter Technologien sowie emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge nicht verzögert werden darf.
- (18) Die in dieser Verordnung festgelegten CO₂-Emissionsnormen gelten für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge. Für die bestehende Flotte derartiger Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge — einschließlich Gebrauchtwagen — können unter anderem auf nationaler Ebene und auf Unionsebene auch zusätzliche Maßnahmen zur Senkung der Emissionen getroffen werden. Beispielsweise können Maßnahmen zur Förderung einer höheren Flottenerneuerungsrate ergriffen werden, um ältere Fahrzeuge mit höherem Schadstoffausstoß so schnell wie möglich durch Fahrzeuge mit besseren Werten zu ersetzen. Der Zugang zu erschwinglicheren emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen könnte Impulse für eine Änderung des Verbraucherverhaltens und eine schnellere Verbreitung von emissionsarmen Technologien geben.
- (19) Zwar gehört die Union zu den weltweit größten Kraftfahrzeugherstellern und nimmt in dem Bereich der globalen Automobilbranche eine technologische Führungsposition ein, jedoch nimmt der Wettbewerb zu und diese Branche verändert sich durch Innovationen bei elektrischen Antriebssystemen sowie kooperativen, vernetzten und automatisierten Mobilitätslösungen rasant. Um ihre globale Wettbewerbsfähigkeit und den Zugang zu den Märkten zu erhalten, braucht die Union einen Rechtsrahmen, der besondere Anreize im Bereich der emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge umfasst, dazu beiträgt, dass ein großer Binnenmarkt geschaffen wird, und die technologische Entwicklung und Innovation unterstützt.
- (20) Ein spezieller Anreizmechanismus sollte eingeführt werden, um den reibungslosen Übergang zu emissionsfreier Mobilität zu erleichtern. Dieser Mechanismus sollte so gestaltet sein, dass er die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt fördert. Es sollte auch eine besondere Übergangsmaßnahme vorgesehen werden, um Verbrauchern aus Mitgliedstaaten mit einer geringen Marktdurchdringung von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen den Zugang zu solchen Fahrzeugen zu ermöglichen.
- (21) Die Festlegung von geeigneten Benchmarks für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an der EU-Flotte in Verbindung mit einem gut durchdachten Mechanismus zur Anpassung der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen eines Herstellers auf Basis des Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an dessen Flotte dürfte ein starkes, glaubwürdiges Signal für die Entwicklung, den Einsatz und die Vermarktung solcher Fahrzeuge setzen und gleichzeitig die weitere Verbesserung der Effizienz konventioneller Verbrennungsmotoren erlauben.
- (22) Bei der Festsetzung der Gutschriften für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ist es angebracht, der Differenz zwischen den CO₂-Emissionen der Fahrzeuge Rechnung zu tragen. Bei Personenkraftwagen sollte die Rolle emissionsarmer Fahrzeuge und insbesondere von Plug-in-Hybridfahrzeugen beim Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen anerkannt werden. Der Anpassungsmechanismus sollte sicherstellen, dass einem Hersteller, der den Schwellenwert übertrifft, eine höhere Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gewährt wird. Zur Gewährleistung eines ausgewogenen Ansatzes sollte der Umfang der im Rahmen dieses Mechanismus möglichen Anpassung begrenzt werden. Damit werden Anreize geschaffen, durch die der rasche Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gefördert und ein hoher Nutzen für die Verbraucher, die Wettbewerbsfähigkeit und den Umweltschutz erzielt wird.
- (23) Der Rechtsrahmen zur Erreichung des EU-weiten Flottenziels sollte wettbewerbsneutrale, sozialverträgliche und nachhaltige Emissionsminderungsziele gewährleisten, die der Vielfalt der europäischen Automobilhersteller gerecht werden und zu keiner ungerechtfertigten Verzerrung des Wettbewerbs unter ihnen führen.
- (24) Damit die Vielfalt des Markts für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die Ziele für die spezifischen Emissionen in linearer Abhängigkeit vom Nutzwert der Fahrzeuge festgesetzt werden. Die Beibehaltung von Masse als Parameter für den Nutzwert wird als mit der bestehenden Regelung kohärent angesehen. Damit die Masse von auf der Straße betriebenen Fahrzeugen besser abgebildet wird, sollte der Parameter der Masse in fahrbereitem Zustand mit Wirkung ab 2025 durch die Prüfmasse des Fahrzeugs, wie in dem WLTP-Prüfverfahren angegeben, ersetzt werden.
- (25) Es sollte vermieden werden, dass die EU-weiten Flottenziele aufgrund von Veränderungen der Durchschnittsmasse der Flotte geändert werden. Veränderungen der Durchschnittsmasse sollten daher unverzüglich in die Berechnung der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen einfließen, und der hierzu verwendete Durchschnittsmassewert sollte ab 2025 alle zwei Jahre angepasst werden.
- (26) Um die Anstrengungen zur Emissionsminderung auf eine wettbewerbsneutrale und faire Weise zu verteilen, die die Vielfalt des Marktes für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge widerspiegelt, und angesichts des Übergangs zu WLTP-basierten Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen im Jahr 2021 ist es angebracht, die Neigung der Grenzwertkurve auf der Grundlage der spezifischen CO₂-Emissionen aller in dem entsprechenden

Jahr neu zugelassenen Fahrzeuge zu bestimmen und die Änderung der EU-weiten Flottenziele in den Jahren 2021, 2025 und 2030 zu berücksichtigen, damit sichergestellt wird, dass alle Hersteller gleichermaßen zu den Emissionsminderungsanstrengungen beitragen. Bei leichten Nutzfahrzeugen sollte für Hersteller von leichteren, von Personenkraftwagen abgeleiteten Nutzfahrzeugen der gleiche Ansatz wie für die Hersteller von Personenkraftwagen gelten; für die Hersteller von Fahrzeugen, die den schwereren Marktsegmenten zuzuordnen sind, sollte für den gesamten Zielzeitraum eine steilere, unveränderliche Neigung festgelegt werden.

- (27) Die in dieser Verordnung formulierten Zielsetzungen sollen unter anderem dadurch erreicht werden, dass der Automobilindustrie Anreize für Investitionen in neue Technologien geschaffen werden. Diese Verordnung fördert aktiv die Ökoinnovation und enthält einen Mechanismus, der die Möglichkeit bieten sollte, künftigen Technologieentwicklungen Rechnung zu tragen. Die Erfahrung zeigt, dass Ökoinnovationen erfolgreich zur Kostenwirksamkeit der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 sowie zur Senkung der tatsächlichen CO₂-Emissionen beigetragen haben. Diese Modalität sollte daher beibehalten und der Anwendungsbereich ausgeweitet werden, um Anreize für Effizienzsteigerungen bei Klimaanlage zu schaffen.
- (28) Es sollte jedoch sichergestellt werden, dass ein Gleichgewicht herrscht zwischen den Anreizen für Ökoinnovationen und für jene Technologien, deren emissionsmindernde Wirkung im Rahmen des amtlichen Prüfverfahrens nachgewiesen wird. Folglich ist es angebracht, eine Obergrenze für ökoinnovationsbedingte Einsparungen aufrechtzuerhalten, die ein Hersteller zur Erreichung der Zielvorgabe einbringen kann. Die Kommission sollte die Möglichkeit haben, die Höhe der Obergrenze zu überprüfen, insbesondere um den Auswirkungen des geänderten amtlichen Prüfverfahrens Rechnung zu tragen. Es ist auch zu präzisieren, wie die Einsparungen zur Erreichung der Zielvorgabe berechnet werden sollten.
- (29) Nachhaltige Leichtbaukomponenten spielen eine wichtige Rolle bei der Senkung des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen von Neufahrzeugen. Der Übergang hin zu einer emissionsfreien und emissionsarmen Mobilität sollte unterstützt werden, indem solche Komponenten weiterentwickelt werden und vermehrt zum Einsatz kommen.
- (30) Die Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹³⁾ hat einen einheitlichen Rahmen mit Verwaltungsvorschriften und allgemeinen technischen Anforderungen für die Genehmigung aller neuen Fahrzeuge in ihrem Geltungsbereich geschaffen. Für die Einhaltung dieser Verordnung sollte die Stelle verantwortlich sein, die auch für sämtliche Aspekte des Typgenehmigungsverfahrens nach der Richtlinie 2007/46/EG und für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion zuständig ist.
- (31) Für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung entsprechend der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG gelten besondere Vorschriften für die Typgenehmigung, sie sollten deshalb vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgenommen werden.
- (32) Emissionsfreie leichte Nutzfahrzeuge mit einer Bezugsmasse von mehr als 2 610 kg bzw. 2 840 kg, die nur aufgrund der Masse ihres Energiespeichersystems aus dem Geltungsbereich dieser Verordnung ausgenommen wären, sollten zweckmäßigerweise als in ihren Geltungsbereich fallend betrachtet werden können.
- (33) Es ist nicht angemessen, für die Festlegung der Emissionsminderungsziele bei Herstellern großer Stückzahlen und bei Herstellern kleiner Stückzahlen, die gemäß den in dieser Verordnung festgelegten Kriterien als unabhängig betrachtet werden, dieselbe Methode anzuwenden. Diese Hersteller kleiner Stückzahlen sollten alternative Emissionsreduktionsziele beantragen können, die sich nach den technologischen Möglichkeiten zur Reduzierung der spezifischen CO₂-Emissionen bei den Fahrzeugen eines bestimmten Herstellers richten und mit den Merkmalen der betreffenden Marktsegmente in Einklang stehen.
- (34) Angesichts der unverhältnismäßigen Auswirkungen, die die Einhaltung der auf der Grundlage des Nutzwertes des Fahrzeugs festgelegten spezifischen Emissionsziele für Kleinhersteller nach sich zieht, des hohen Verwaltungsaufwands im Zusammenhang mit dem Ausnahmeverfahren und der geringfügigen Vorteile der Reduktion der CO₂-Emissionen der von diesen Herstellern verkauften Fahrzeuge sollten Hersteller, auf die jährlich weniger als 1 000 Neuzulassungen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen in der Union entfallen, von den Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen und von der Abgabe für Emissionsüberschreitung freigestellt werden. Beantragt ein Hersteller, für den eine Freistellung gilt, dennoch eine Ausnahme und wird diese gewährt, ist es angebracht, dass der Hersteller das Abweichungsziel einhalten muss.
- (35) Das Verfahren für die Gewährung von Ausnahmen vom EU-weiten Flottenziel von 95 g CO₂/km für Nischenhersteller stellt sicher, dass die Emissionsreduktionsauflagen für diese Nischenhersteller den Emissionsreduktionsauflagen für Hersteller großer Stückzahlen im Hinblick auf dieses Ziel entsprechen. Für diese Nischenhersteller sollte weiterhin die Möglichkeit bestehen, dass ihnen auch für die von 2025 bis 2028 geltenden Ziele eine Ausnahme gewährt wird.

⁽¹³⁾ 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 (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

- (36) Bei der Ermittlung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen für alle in der Union zugelassenen neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeuge, für die die Hersteller verantwortlich sind, sollten alle Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge unabhängig von ihrer Masse oder anderen Merkmalen jeweils berücksichtigt werden. Obwohl die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 nicht für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge gilt, deren Bezugsmasse 2 610 kg überschreitet und auf die die Typp Genehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der genannten Verordnung nicht ausgedehnt wurde, sollten die Emissionen dieser Fahrzeuge nach denselben Messverfahren gemessen werden, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 festgelegt wurden, insbesondere nach den Verfahren, die in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission⁽¹⁴⁾ und in der Verordnung (EU) 2017/1151 festgelegt sind, sowie nach den Korrelationsverfahren, die auf der Grundlage der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011, insbesondere durch die Durchführungsverordnungen (EU) 2017/1152 und (EU) 2017/1153, erlassen wurden. Die dabei ermittelten CO₂-Emissionswerte sollten in die Übereinstimmungsbescheinigung für das Fahrzeug aufgenommen werden, um ihre Aufnahme in das Überwachungssystem zu ermöglichen.
- (37) Die spezifischen CO₂-Emissionen vervollständigter leichter Nutzfahrzeuge sollten dem Hersteller des Basisfahrzeugs zugeteilt werden.
- (38) Die besondere Lage von Herstellern unvollständiger leichter Nutzfahrzeuge, die in mehreren Stufen typp genehmigt werden, sollte berücksichtigt werden. Solange diese Hersteller für die Einhaltung der Zielvorgaben für die CO₂-Emissionen verantwortlich sind, sollten sie in der Lage sein, die CO₂-Emissionen der vervollständigten Fahrzeuge mit hinreichender Sicherheit vorherzusagen. Die Kommission sollte sicherstellen, dass diese Erfordernisse in den gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erlassenen Durchführungsmaßnahmen angemessen widerspiegelt werden.
- (39) Um den Herstellern zur Erfüllung ihrer Zielvorgaben gemäß dieser Verordnung Flexibilität zu ermöglichen, könnten sich diese auf offener, transparenter und diskriminierungsfreier Basis zu Emissionsgemeinschaften zusammenschließen. Eine Vereinbarung über den Zusammenschluss zu einer Emissionsgemeinschaft sollte nicht länger als fünf Jahre gültig sein, aber erneuert werden dürfen. Bilden mehrere Hersteller eine Emissionsgemeinschaft, so sollten ihre Zielvorgaben gemäß dieser Verordnung als erfüllt gelten, wenn die durchschnittlichen Emissionen der Emissionsgemeinschaft insgesamt die Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen der Emissionsgemeinschaft nicht überschreiten.
- (40) Die Möglichkeit, dass Hersteller eine Emissionsgemeinschaft bilden, hat sich als kostenwirksames Vorgehen zur Einhaltung der Zielvorgaben für die CO₂-Emissionen erwiesen und erleichtert diese insbesondere Herstellern eines begrenzten Sortiments von Fahrzeugen. Zur Verbesserung der Wettbewerbsneutralität sollte die Kommission befugt sein, die Bedingungen festzulegen, nach denen unabhängige Hersteller eine Emissionsgemeinschaft bilden können, sodass sie einem verbundenen Unternehmen gleichkommende Position einnehmen können.
- (41) Um sicherzustellen, dass die Zielvorgaben dieser Verordnung erfüllt werden, ist ein solider Durchsetzungsmechanismus erforderlich.
- (42) Für die Erzielung der CO₂-Emissionsminderung gemäß dieser Verordnung ist es ferner von wesentlicher Bedeutung, dass die Emissionen von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen den bei der Typp Genehmigung festgelegten CO₂-Werten entsprechen. Deshalb sollte es der Kommission möglich sein, bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers eine etwaige systemische Nichteinhaltung der Zielvorgaben für CO₂-Emissionen, die die für die Typp Genehmigung zuständigen Behörden bei in Betrieb befindlichen Fahrzeugen feststellen, zu berücksichtigen.
- (43) Die Kommission sollte die Befugnisse zur Festlegung und Durchführung eines Verfahrens haben, mit dem geprüft werden kann, ob die im Einklang mit dem WLTP-Prüfverfahren bestimmten CO₂-Emissionen von Fahrzeugen im Betrieb mit den in den Übereinstimmungsbescheinigungen festgehaltenen CO₂-Emissionswerten übereinstimmen. Bei der Konzipierung dieses Verfahrens sollte besonderes Augenmerk auf die Ermittlung von Methoden wie etwa den Rückgriff auf Daten von im Fahrzeug eingebauten Einrichtungen zur Überwachung des Kraftstoff- und/oder Energieverbrauchs gerichtet werden, damit Strategien aufgedeckt werden können, mit denen die CO₂-Ergebnisse eines Fahrzeugs im Prüfverfahren für die Typp Genehmigung künstlich verbessert werden. Erkenntnisse in den Fällen, in denen im Zuge dieser Prüfungen Abweichungen oder Strategien aufgedeckt werden, mit denen die CO₂-Ergebnisse eines Fahrzeugs künstlich verbessert werden, müssen als hinreichende Gründe für den Verdacht gelten, dass ein schwerwiegendes Risiko der Nichteinhaltung der Anforderungen der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁵⁾ und der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 besteht, und die Mitgliedstaaten sollten auf dieser Grundlage die erforderlichen Maßnahmen nach Kapitel XI der Verordnung (EU) 2018/858 ergreifen.
- (44) Die spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge werden in der Union in einheitlicher Weise im Einklang mit dem WLTP-Prüfverfahren gemessen. Um den mit der vorliegenden

⁽¹⁴⁾ Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typp Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1).

⁽¹⁵⁾ 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 (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).

Verordnung verbundenen Verwaltungsaufwand zu minimieren, sollte ihre Einhaltung anhand der von den Mitgliedstaaten erfassten und der Kommission gemeldeten Angaben über Zulassungen von neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeugen in der Union beurteilt werden. Damit die für diese Beurteilung verwendeten Angaben vergleichbar sind, sollten die Bestimmungen für ihre Erfassung und Meldung soweit wie möglich harmonisiert werden. Daher sollte klar festgelegt werden, dass die zuständigen Behörden für die Bereitstellung richtiger und vollständiger Daten verantwortlich sind und dass diese Behörden und die Kommission effektiv zusammenarbeiten müssen, um Probleme mit der Datenqualität zu beheben.

- (45) Die Einhaltung der in dieser Verordnung festgesetzten Zielvorgaben durch die Hersteller sollte auf Unionsebene beurteilt werden. Die Hersteller, deren durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen die gemäß dieser Verordnung zulässigen Werte überschreiten, sollten für jedes Kalenderjahr eine Abgabe für die Emissionsüberschreitung zahlen. Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten als Einnahmen für den Gesamthaushalt der Union gelten. Die Kommission sollte im Zuge ihrer Überarbeitung im Jahr 2023 die Möglichkeit prüfen, die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe einem gesonderten Fonds oder einem einschlägigen Programm zuzuweisen, das darauf abzielt, einen fairen Übergang hin zu emissionsfreier Mobilität sicherzustellen und Umschulung, berufliche Weiterbildung und andere Vermittlung von Kompetenzen an Arbeitnehmer in der Automobilbranche zu unterstützen.
- (46) Den Herstellern, die ihre Zielvorgaben aus dieser Verordnung nicht erreichen, sollten durch einzelstaatliche Maßnahmen, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 193 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) beibehalten oder ergreifen können, unter Berücksichtigung des Zwecks und der Verfahren dieser Verordnung keine zusätzlichen oder strengeren Sanktionen auferlegt werden.
- (47) Diese Verordnung sollte die vollständige Anwendung der Wettbewerbsregeln der Union nicht berühren.
- (48) Die tatsächliche Wirksamkeit der in dieser Verordnung festgelegten Ziele für die Senkung der CO₂-Emissionen hängt stark davon ab, wie repräsentativ das amtliche Prüfverfahren im Fahrbetrieb ist. Im Einklang mit dem wissenschaftlichen Gutachten 1/2016 der hochrangigen Gruppe wissenschaftlicher Berater (SAM) mit dem Titel „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing“ (Die Lücke zwischen den CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen im Fahrbetrieb und in Labortests schließen) und der Empfehlung des Europäischen Parlaments vom 4. April 2017 an den Rat und die Kommission im Anschluss an die Untersuchung zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie ⁽¹⁶⁾ sollte ein Mechanismus eingerichtet werden, mit dem die tatsächliche Repräsentativität der CO₂-Emissions- und Energieverbrauchsdaten der Fahrzeuge bewertet werden kann, die nach dem WLTP-Prüfverfahren ermittelt werden. Die sicherste Möglichkeit zur Gewährleistung der tatsächlichen Repräsentativität der Typgenehmigungswerte besteht im Rückgriff auf die Daten der im Fahrzeug eingebauten Einrichtungen für die Überwachung des Kraftstoff- und Energieverbrauchs. Die Kommission sollte daher die Befugnis haben, die für die Erhebung und Verarbeitung der Kraftstoff- und Energieverbrauchsdaten, die für die Durchführung solcher Bewertungen benötigt werden, erforderlichen Verfahren zu entwickeln und die öffentliche Verfügbarkeit dieser Daten zu gewährleisten, wobei sie gleichzeitig für den Schutz jeglicher personenbezogener Daten sorgen sollte. Außerdem ist es im Interesse der Gewährleistung der Verfügbarkeit von Kraftstoff- und Energieverbrauchsdaten von Elektrofahrzeugen und Fahrzeugen, die mit gasförmigen Kraftstoffen wie etwa Wasserstoff angetrieben werden, angezeigt, dass die Normung der im Fahrzeug eingebauten Einrichtungen für die Überwachung des Kraftstoff- und/oder Energieverbrauchs im Rahmen der Durchführung der Verordnung (EU) 2017/1151 so schnell wie möglich voranschreitet.
- (49) Die Kommission sollte außerdem bewerten, inwiefern Kraftstoff- und Energieverbrauchsdaten dazu beitragen können, dass die gemäß dem WLTP-Prüfverfahren ermittelten CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs auch auf lange Sicht für alle Hersteller repräsentativ für die Emissionen im Fahrbetrieb bleiben und — präziser formuliert — inwiefern diese Daten dafür herangezogen werden können, die Diskrepanz zwischen Laborwerten und CO₂-Emissionen im Fahrbetrieb zu überwachen und gegebenenfalls zu verhindern, dass diese Diskrepanz größer wird.
- (50) Die Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen müssen auf Unionsebene über den gesamten Lebenszyklus bewertet werden. Zu diesem Zweck sollte die Kommission bis spätestens 2023 die Möglichkeit prüfen, eine gemeinsame Unionsmethode zu entwickeln, mit der die CO₂-Emissionen von solchen Fahrzeugen, die in der Union in Verkehr gebracht werden, über den gesamten Lebenszyklus bewertet und auf einheitliche Weise gemeldet werden. Die Kommission sollte Folgemaßnahmen ergreifen und gegebenenfalls Legislativvorschläge unterbreiten.
- (51) 2024 wird eine Überprüfung der Fortschritte im Rahmen der Verordnung (EU) 2018/842 und der Richtlinie 2003/87/EG stattfinden. Es ist daher angemessen, die Wirksamkeit dieser Verordnung 2023 umfassend zu bewerten, sodass eine koordinierte und kohärente Prüfung der im Rahmen all dieser Instrumente durchgeführten Maßnahmen erfolgen kann. Im Rahmen dieser Prüfung im Jahr 2023 sollte die Kommission auch einen klaren Zielpfad für die weitere Senkung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen nach 2030 ermitteln, sodass ein wesentlicher Beitrag zur Verwirklichung des langfristigen Ziels des Übereinkommens von Paris geleistet wird. Dem Bericht über diese Prüfung sollte gegebenenfalls ein Vorschlag zur Änderung der vorliegenden Verordnung beigefügt sein.

⁽¹⁶⁾ ABl. C 298 vom 23.8.2018, S. 140.

- (52) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden in Bezug auf die Festlegung der genauen Bedingungen für Emissionsgemeinschaften, den Erlass detaillierter Vorschriften für die Verfahren für die Überwachung und die Meldung von Daten zu den durchschnittlichen Emissionen sowie die Anwendung der Anhänge II und III, den Erlass detaillierter Vorschriften für die Verfahren zur Meldung von Abweichungen, die als Ergebnis der Überprüfungen festgestellt werden, der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen, die sich in Betrieb befinden, unter Berücksichtigung dieser Abweichungen bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers, die Festlegung der Modalitäten für die Erhebung von Überschreitungsabgaben, die Veröffentlichung der Leistungen der Hersteller, den Erlass von Verfahrensvorschriften für ein Verfahren für die Genehmigung von innovativen Technologien oder innovativen Technologiepaketen, den Erlass eines detaillierten Verfahrens zur Erhebung und Verarbeitung der Parameter für die tatsächlichen CO₂-Emissionen und den tatsächlichen Kraftstoff- oder Energieverbrauch von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, die Festlegung der Verfahren für die Durchführung der Überprüfungen, i) ob die in den Übereinstimmungsbescheinigungen angegebenen CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte mit den CO₂-Emissionen und dem Kraftstoffverbrauch von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen übereinstimmen, und ii) ob es in den oder in Verbindung mit den im Rahmen der Stichprobe geprüften Fahrzeugen Strategien gibt, durch die die Fahrzeugleistung in den zum Zweck der Typgenehmigung durchgeführten Tests künstlich verbessert wird, und die Festlegung der Korrelationsparameter, die benötigt werden, um Änderungen des vorgeschriebenen Prüfverfahrens zur Messung der spezifischen CO₂-Emissionen abzubilden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁷⁾ ausgeübt werden.
- (53) Zur Änderung oder gegebenenfalls Ergänzung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte hinsichtlich der Änderung der in den Anhängen II und III dieser Verordnung festgelegten Datenanforderungen und Datenparameter, der Festlegung von Vorschriften für die Auslegung der Kriterien für die Gewährung von Ausnahmen von den Zielvorgaben für spezifische Emissionen, für den Inhalt der Ausnahmeanträge und für den Inhalt und die Bewertung von Programmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen sowie zur Änderung von Anhang I Teil A dieser Verordnung zur Bestimmung der Berechnungsformeln für die Zielvorgaben für die Ausnahmen für Nischenhersteller festzulegen, der Anpassung der Werte M₀ und TM₀ und der Obergrenze für den Gesamtbeitrag innovativer Technologien zur Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen je Hersteller mit Wirkung ab 2025, der Festlegung von Leitprinzipien und Kriterien für die Festlegung der Verfahren für die Durchführung der Überprüfungen, der Festlegung der Maßnahmen zur Anpassung der Werte M₀ und TM₀ und der Anpassung der Formeln zu erlassen, die zur Berechnung der Abweichungsziele für spezifische Emissionen verwendet werden, um Änderungen des vorgeschriebenen Prüfverfahrens abzubilden. 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 ⁽¹⁸⁾ über bessere Rechtsetzung niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das 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.
- (54) Die Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 sollten mit Wirkung vom 1. Januar 2020 aufgehoben werden.
- (55) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich die Aufstellung von Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Ziele

(1) In dieser Verordnung werden Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge aufgestellt, um dazu beizutragen, dass die von der Union angestrebte Verringerung der Treibhausgasemissionen, wie sie in der Verordnung (EU) 2018/842 festgelegt ist, erreicht wird und die im Übereinkommen von Paris verankerten Zielsetzungen verwirklicht werden, und um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherzustellen.

⁽¹⁷⁾ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

⁽¹⁸⁾ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

(2) Ab dem 1. Januar 2020 legt diese Verordnung für den CO₂-Emissionsdurchschnitt von in der Union zugelassenen neuen Personenkraftwagen bzw. neuen leichten Nutzfahrzeugen, wie er bis zum 31. Dezember 2020 nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 in Verbindung mit den Durchführungsverordnungen (EU) 2017/1152 und (EU) 2017/1153 sowie ab dem 1. Januar 2021 nach Maßgabe der Verordnung (EU) 2017/1151 gemessen wird, einen für die gesamte EU-Flotte geltenden Zielwert von 95 g CO₂/km bzw. 147 g CO₂/km fest.

(3) Im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union gemäß der Mitteilung der Kommission vom 7. Februar 2007 mit dem Titel „Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ wird diese Verordnung bis zum 31. Dezember 2024 durch zusätzliche Maßnahmen ergänzt, die einer Verringerung um 10 g CO₂/km entsprechen.

(4) Ab dem 1. Januar 2025 gelten die folgenden EU-weiten Flottenziele:

- a) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um 15 % entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.1 ermittelt wird;
- b) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um 15 % entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.1 ermittelt wird.

(5) Ab dem 1. Januar 2030 gelten die folgenden EU-weiten Flottenziele:

- a) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um 37,5 % entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.2 ermittelt wird;
- b) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung des Ziels für das Jahr 2021 um 31 % gegenüber dem Jahr 2021 entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.2 ermittelt wird.

(6) Ab dem 1. Januar 2025 gilt für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.3 und Teil B Nummer 6.3 ein Schwellenwert, der einem Anteil von 15 % an den jeweiligen Flotten neuer Personenkraftwagen bzw. neuer leichter Nutzfahrzeuge entspricht.

(7) Ab dem 1. Januar 2030 gelten für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.3 beziehungsweise Teil B Nummer 6.3 folgende Schwellenwerte:

- a) ein Anteil, der 35 % an der Flotte neuer Personenkraftwagen entspricht, und
- b) ein Anteil, der 30 % an der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge entspricht.

Artikel 2

Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für die folgenden Kraftfahrzeuge:

- a) Klasse M₁ gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG („Personenkraftwagen“), die in der Union erstmals zugelassen werden und zuvor nicht außerhalb der Union zugelassen waren („neue Personenkraftwagen“);
- b) Klasse N₁ gemäß der Definition in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG mit einer Bezugsmasse von höchstens 2 610 kg und Klasse N₁, auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wird („leichte Nutzfahrzeuge“), die in der Union erstmals zugelassen werden und zuvor nicht außerhalb der Union zugelassen waren („neue leichte Nutzfahrzeuge“). Emissionsfreie Fahrzeuge der Klasse N mit einer Referenzmasse von mehr als 2 610 kg bzw. 2 840 kg werden ab dem 1. Januar 2025 für die Zwecke dieser Verordnung und unbeschadet der Richtlinie 2007/46/EG und der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 als leichte Nutzfahrzeuge, die in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen, gezählt, wenn die überschüssige Referenzmasse ausschließlich auf die Masse des Energiespeichersystems zurückzuführen ist.

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

(3) Diese Verordnung gilt nicht für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung im Sinne des Anhangs II Teil A Nummer 5 der Richtlinie 2007/46/EG.

(4) Artikel 4, Artikel 7 Absatz 4 Buchstaben b und c, Artikel 8 sowie Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben a und c gelten nicht für Hersteller, auf die, zusammen mit allen mit ihnen verbundenen Unternehmen, im vorangegangenen Kalenderjahr weniger als 1 000 Neuzulassungen von Personenkraftwagen oder weniger als 1 000 Neuzulassungen leichter Nutzfahrzeuge in der Union entfallen, es sei denn, der Hersteller beantragt eine Ausnahme und diese wird nach Artikel 10 gewährt.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

- (1) Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck
- a) „durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen“ für einen Hersteller den Durchschnitt der spezifischen CO₂-Emissionen aller neuen Personenkraftwagen oder aller neuen leichten Nutzfahrzeuge, deren Hersteller er ist;
 - b) „Übereinstimmungsbescheinigung“ die Bescheinigung der Übereinstimmung nach Artikel 18 der Richtlinie 2007/46/EG;
 - c) „vervollständigtes Fahrzeug“ ein leichtes Nutzfahrzeug, dessen Typgenehmigung nach Abschluss eines Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens gemäß der Richtlinie 2007/46/EG erteilt wird;
 - d) „vollständiges Fahrzeug“ ein leichtes Nutzfahrzeug, das keiner Vervollständigung bedarf, um die einschlägigen technischen Anforderungen der Richtlinie 2007/46/EG zu erfüllen;
 - e) „Basisfahrzeug“ ein leichtes Nutzfahrzeug, das für die erste Stufe eines Mehrstufen-Typgenehmigungsverfahrens verwendet wird;
 - f) „Hersteller“ die Person oder Stelle, die gegenüber der Genehmigungsbehörde für alle Belange des EG-Typgenehmigungsverfahrens gemäß der Richtlinie 2007/46/EG sowie für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich ist;
 - g) „Masse in fahrbereitem Zustand“ oder „M“ die in der Übereinstimmungsbescheinigung angegebene und in Anhang I Nummer 2.6 der Richtlinie 2007/46/EG definierte Masse eines Personenkraftwagens oder eines leichten Nutzfahrzeugs mit Aufbau in fahrbereitem Zustand;
 - h) „spezifische CO₂-Emissionen“ die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der entsprechenden Durchführungsverordnungen gemessenen und als CO₂-Massenemission (kombiniert) in der Übereinstimmungsbescheinigung des Fahrzeugs angegebenen CO₂-Emissionen eines Personenkraftwagens oder eines leichten Nutzfahrzeugs. Für Personenkraftwagen oder leichte Nutzfahrzeuge, die über keine Typgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verfügen, bezeichnet der Ausdruck „spezifische CO₂-Emissionen“ die CO₂-Emissionen, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 insbesondere nach demselben Messverfahren gemessen werden, das in der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 für den Zeitraum bis zum 31. Dezember 2020 und in der Verordnung (EU) 2017/1151 für den Zeitraum ab dem 1. Januar 2021 festgelegt ist, oder gemäß dem Verfahren, das von der Kommission für die Feststellung der CO₂-Emissionen solcher Fahrzeuge angenommen wird;
 - i) „Fahrzeugstandfläche“ die durchschnittliche Spurweite multipliziert mit dem Radstand, wie in der Übereinstimmungsbescheinigung angegeben und in Anhang I Nummern 2.1 und 2.3 der Richtlinie 2007/46/EG definiert;
 - j) „Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen“ für einen Hersteller die gemäß Anhang I bestimmte Jahreszielvorgabe oder, wenn dem Hersteller eine Ausnahme nach Artikel 10 gewährt wird, die nach dieser Ausnahme festgesetzte Zielvorgabe für spezifische Emissionen;
 - k) „EU-weites Flottenziel“ die durchschnittlichen CO₂-Emissionswerte aller neuen Personenkraftwagen oder aller neuen leichten Nutzfahrzeuge, die in einem bestimmten Zeitraum eingehalten werden müssen;
 - l) „Prüfmasse“ oder „TM“ die Masse eines Personenkraftwagens oder eines leichten Nutzfahrzeugs wie in der Übereinstimmungsbescheinigung angegeben und gemäß der Definition in Anhang XXI Nummer 3.2.25 der Verordnung (EU) 2017/1151;
 - m) „emissionsfreies bzw. emissionsarmes Fahrzeug“ einen Personenkraftwagen oder ein leichtes Nutzfahrzeug mit Abgasemissionen von null bis zu 50 g CO₂/km, ermittelt gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151.
 - n) „Nutzlast“ die Differenz zwischen der technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand gemäß Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG und der Masse des Fahrzeugs.
- (2) Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck „Gruppe verbundener Hersteller“ einen Hersteller und seine verbundenen Unternehmen. In Bezug auf Hersteller gelten folgende Unternehmen als „verbunden“:
- a) Unternehmen, bei denen der Hersteller mittelbar oder unmittelbar
 - i) über mehr als die Hälfte der Stimmrechte verfügt oder

- 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 oder bei denen zwei oder mehr der letztgenannten Unternehmen gemeinsam die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten haben;
 - e) Unternehmen, bei denen die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten vom Hersteller oder einem oder mehreren seiner verbundenen Unternehmen gemäß den Buchstaben a bis d und einem oder mehreren Dritten gemeinsam ausgeübt werden.

Artikel 4

Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen

(1) Der Hersteller stellt sicher, dass seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen die folgenden Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen nicht überschreiten:

- a) für das Kalenderjahr 2020 die gemäß Anhang I Teil A Nummern 1 und 2 bei Personenkraftwagen bzw. gemäß Anhang I Teil B Nummern 1 und 2 bei leichten Nutzfahrzeugen, oder, wenn dem Hersteller eine Ausnahme gemäß Artikel 10 gewährt wird, die gemäß dieser Ausnahme festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen;
- b) für jedes Kalenderjahr von 2021 bis 2024 die je nach Fall gemäß Anhang I Teil A Nummern 3 und 4 oder Teil B Nummern 3 und 4 oder, wenn dem Hersteller eine Ausnahme nach Artikel 10 gewährt wird, gemäß dieser Ausnahme und Anhang I Teil A bzw. B Nummer 5 festgesetzte Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen;
- c) für jedes Kalenderjahr ab dem Jahr 2025 die gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.3 bzw. Teil B Nummer 6.3 festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen oder, wenn dem Hersteller eine Ausnahme gemäß Artikel 10 gewährt wird, die gemäß dieser Ausnahme festgesetzte Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen.

(2) Sind bei leichten Nutzfahrzeugen keine Angaben über die spezifischen CO₂-Emissionen des vervollständigten Fahrzeugs verfügbar, so bestimmt der Hersteller des Basisfahrzeugs seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen anhand der spezifischen Emissionen des Basisfahrzeugs.

(3) Zur Bestimmung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers werden die folgenden Prozentsätze der neuen Personenkraftwagen des Herstellers herangezogen, die in dem betreffenden Jahr zugelassen werden:

- 95 % im Jahr 2020,
- 100 % ab 2021.

Artikel 5

Begünstigungen

Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen zählt jeder neue Personenkraftwagen mit spezifischen CO₂-Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km als

- 2 Personenkraftwagen im Jahr 2020,
- 1,67 Personenkraftwagen im Jahr 2021,
- 1,33 Personenkraftwagen im Jahr 2022,
- 1 Personenkraftwagen ab dem Jahr 2023

für das Jahr seiner Zulassung im Zeitraum 2020-2022 bei einer Obergrenze von 7,5 g CO₂/km in diesem Zeitraum je Hersteller, berechnet gemäß Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153.

*Artikel 6***Emissionsgemeinschaften**

- (1) Hersteller, denen keine Ausnahme nach Artikel 10 gewährt wurde, können eine Emissionsgemeinschaft bilden, um ihren Verpflichtungen gemäß Artikel 4 nachzukommen.
- (2) Die Vereinbarung über die Bildung einer Emissionsgemeinschaft kann sich auf ein oder mehrere Kalenderjahre beziehen, solange die Gesamtlaufzeit jeder Vereinbarung fünf Kalenderjahre nicht überschreitet, und muss spätestens am 31. Dezember des ersten Kalenderjahres abgeschlossen werden, für das die Emissionen in die Emissionsgemeinschaft eingebracht werden sollen. Hersteller, die eine Emissionsgemeinschaft bilden, übermitteln der Kommission folgende Angaben:
- die Hersteller, die der Emissionsgemeinschaft angehören;
 - den als Vertreter der Emissionsgemeinschaft benannten Hersteller, der als Kontaktstelle für die Emissionsgemeinschaft fungiert und für die Zahlung etwaiger Abgaben wegen Emissionsüberschreitung verantwortlich ist, die der Emissionsgemeinschaft gemäß Artikel 8 auferlegt werden;
 - den Nachweis, dass der Vertreter der Emissionsgemeinschaft in der Lage ist, seinen Verpflichtungen gemäß Buchstabe b nachzukommen;
 - die Kategorie der in der Klasse M_1 oder N_1 zugelassenen Fahrzeuge, die die Emissionsgemeinschaft abdecken soll.
- (3) Kommt der vorgeschlagene Vertreter der Emissionsgemeinschaft der Aufforderung zur Zahlung etwaiger Abgaben wegen Emissionsüberschreitung, die der Emissionsgemeinschaft gemäß Artikel 8 auferlegt werden, nicht nach, so teilt die Kommission den Herstellern dies mit.
- (4) Die Hersteller, die einer Emissionsgemeinschaft angehören, setzen die Kommission gemeinsam von jedem Wechsel des Vertreters der Emissionsgemeinschaft oder jeder Änderung ihres Finanzstatus, soweit dies ihre Fähigkeit beeinträchtigen könnte, der Aufforderung zur Zahlung etwaiger Abgaben wegen Emissionsüberschreitung, die der Emissionsgemeinschaft gemäß Artikel 8 auferlegt werden, nachzukommen, sowie von jeder Änderung der Zusammensetzung oder von der Auflösung der Emissionsgemeinschaft in Kenntnis.
- (5) Die Hersteller können Vereinbarungen über die Bildung von Emissionsgemeinschaften treffen, sofern diese Vereinbarungen mit den Artikeln 101 und 102 AEUV im Einklang stehen und jedem Hersteller, der die Aufnahme in die Emissionsgemeinschaft beantragt, eine offene, transparente und diskriminierungsfreie Beteiligung unter wirtschaftlich angemessenen Bedingungen möglich ist. Unbeschadet der allgemeinen Gültigkeit der Wettbewerbsregeln der Union für solche Emissionsgemeinschaften gewährleisten alle Mitglieder einer Emissionsgemeinschaft insbesondere, dass im Kontext der Vereinbarung über die Bildung der Emissionsgemeinschaft weder Daten noch Informationen ausgetauscht werden, mit Ausnahme der folgenden Informationen:
- durchschnittliche spezifische CO_2 -Emissionen;
 - Zielvorgabe für die spezifischen CO_2 -Emissionen;
 - Gesamtzahl der zugelassenen Fahrzeuge.
- (6) Absatz 5 gilt nicht, wenn alle Hersteller einer Emissionsgemeinschaft zu derselben Gruppe verbundener Hersteller gehören.
- (7) Außer im Falle der Mitteilung nach Absatz 3 des vorliegenden Artikels werden die Hersteller, die einer Emissionsgemeinschaft angehören, über die der Kommission die einschlägigen Angaben übermittelt wurden, für die Zwecke der Erfüllung ihrer Pflichten nach Artikel 4 als ein Hersteller behandelt. Informationen über die Überwachung und Berichterstattung hinsichtlich einzelner Hersteller und Emissionsgemeinschaften werden in dem zentralen Verzeichnis gemäß Artikel 7 Absatz 4 erfasst, gemeldet und zur Verfügung gestellt.
- (8) Die Kommission kann im Wege von Durchführungsrechtsakten die genauen Bedingungen, die für die Vereinbarung über eine Emissionsgemeinschaft gemäß Absatz 5 des vorliegenden Artikels gelten sollen festlegen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

*Artikel 7***Überwachung und Meldung der durchschnittlichen Emissionen**

- (1) Jeder Mitgliedstaat erfasst für jedes Kalenderjahr gemäß Anhang II Teil A und Anhang III Teil A der vorliegenden Verordnung die Angaben über alle neuen Personenkraftwagen und alle neuen leichten Nutzfahrzeuge, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen werden. Diese Angaben werden den Herstellern bzw. den in den einzelnen Mitgliedstaaten von den Herstellern benannten Importeuren oder Vertretern zur Verfügung gestellt. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Meldestellen transparent arbeiten. Jeder Mitgliedstaat gewährleistet, dass die spezifischen CO_2 -Emissionen von Personenkraftwagen, die über keine Typgenehmigung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 verfügen, gemessen und in die Übereinstimmungsbescheinigung eingetragen werden.

(2) Bis zum 28. Februar eines jeden Jahres ermittelt jeder Mitgliedstaat die in Anhang II Teil A und Anhang III Teil A genannten Daten für das vorangegangene Kalenderjahr und übermittelt sie der Kommission. Die Daten werden in dem in Anhang II Teil B und Anhang III Teil C festgelegten Format übermittelt.

(3) Auf Verlangen der Kommission übermittelt der Mitgliedstaat auch das vollständige, gemäß Absatz 1 erfasste Datenmaterial.

(4) Die Kommission führt ein zentrales Verzeichnis der von den Mitgliedstaaten gemäß diesem Artikel gemeldeten Daten und berechnet bis spätestens 30. Juni eines jeden Jahres vorläufig für jeden Hersteller Folgendes:

- a) die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;
- b) die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;
- c) die Differenz zwischen seinen durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr und seiner Zielvorgabe in demselben Jahr.

Die Kommission teilt jedem Hersteller ihre vorläufige Berechnung für diesen Hersteller mit. Die Mitteilung enthält für jeden Mitgliedstaat Angaben zur Anzahl der zugelassenen neuen Personenkraftwagen sowie der zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge und zu ihren spezifischen CO₂-Emissionen.

Das Verzeichnis ist öffentlich einsehbar.

(5) Die Hersteller können der Kommission innerhalb von drei Monaten nach Mitteilung der vorläufigen Berechnung gemäß Absatz 4 etwaige Fehler bei den Daten mitteilen, wobei anzugeben ist, in welchem Mitgliedstaat der Fehler aufgetreten sein soll.

Die Kommission prüft die Mitteilungen der Hersteller und bestätigt oder ändert die vorläufigen Berechnungen gemäß Absatz 4 bis zum 31. Oktober.

(6) Die Mitgliedstaaten bestimmen eine zuständige Behörde für die Erfassung und Übermittlung der Überwachungsdaten gemäß dieser Verordnung und setzen die Kommission davon in Kenntnis.

Die bestimmten zuständigen Behörden stellen die Richtigkeit und Vollständigkeit der an die Kommission übermittelten Daten sicher und richten eine Kontaktstelle ein, die zur Verfügung steht, um rasch auf die Anfragen der Kommission zur Beseitigung von Fehlern und Auslassungen in den übermittelten Datensätzen zu reagieren.

(7) Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte Vorschriften für die Verfahren zur Überwachung und Datenübermittlung nach den Absätzen 1 bis 6 dieses Artikels und über die Anwendung der Anhänge II und III. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(8) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Datenanforderungen und Datenparameter in den Anhängen II und III zu erlassen.

(9) Die für die Typgenehmigung zuständigen Behörden melden der Kommission unverzüglich alle Abweichungen der CO₂-Emissionen in Betrieb befindlicher Fahrzeuge von den in den Übereinstimmungsbescheinigungen angegebenen spezifischen CO₂-Emissionen, die als Ergebnis der nach dem Verfahren gemäß Artikel 13 vorgenommenen Überprüfungen festgestellt werden.

Die Kommission berücksichtigt solche Abweichungen bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers.

Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte Vorschriften für die Verfahren zur Meldung solcher Abweichungen und zu ihrer Berücksichtigung bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(10) Die Kommission beurteilt bis spätestens 2023 die Möglichkeit, eine gemeinsame Unionsmethode zu entwickeln, gemäß der die CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, die in der Union auf den Markt gebracht werden, bewertet und auf einheitliche Weise gemeldet werden. Die Kommission übermittelt diese Beurteilung dem Europäischen Parlament und dem Rat, gegebenenfalls zusammen mit Vorschlägen für Folgemaßnahmen, beispielsweise Legislativvorschlägen.

(11) Nach Maßgabe dieses Artikels erfassen und übermitteln die Mitgliedstaaten auch Daten über die Zulassung von Fahrzeugen der Klassen M₂ und N₂, wie in Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG definiert, mit einer Bezugsmasse von höchstens 2 610 kg und von Fahrzeugen, auf die die Typgenehmigung gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 erweitert wird.

Artikel 8

Abgabe wegen Emissionsüberschreitung

- (1) Für jedes Kalenderjahr erhebt die Kommission von einem Hersteller bzw. vom Vertreter einer Emissionsgemeinschaft eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung, wenn die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen übersteigen.
- (2) Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 1 wird nach folgender Formel berechnet:
(Überschreitung × 95 EUR) × Anzahl neu zugelassener Fahrzeuge.
- Für die Zwecke dieses Artikels bezeichnet der Ausdruck
- „Überschreitung“ die positive Anzahl Gramm je Kilometer, um die die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers — unter Berücksichtigung der durch gemäß Artikel 11 genehmigte innovative Technologien erreichten CO₂-Emissionsreduktionen — dessen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen in dem Kalenderjahr oder Teil des Kalenderjahrs, für das die Verpflichtung nach Artikel 4 gilt, übersteigen, gerundet auf drei Dezimalstellen, und
 - „Anzahl neu zugelassener Fahrzeuge“ die im betreffenden Zeitraum zugelassene Anzahl der getrennt gezählten neuen Personenkraftwagen oder neuen leichten Nutzfahrzeuge dieses Herstellers unter Berücksichtigung der Phase-in-Kriterien des Artikels 4 Absatz 3.
- (3) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die Modalitäten der Erhebung von gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels auferlegten Überschreitungsabgaben fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (4) Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe gelten als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Union.

Artikel 9

Veröffentlichung der Leistungen der Hersteller

- (1) Die Kommission veröffentlicht bis zum 31. Oktober jedes Jahres im Wege von Durchführungsrechtsakten eine Liste, in der Folgendes angegeben ist:
- a) für jeden Hersteller, seine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für das vorangegangene Kalenderjahr;
 - b) für jeden Hersteller, seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr;
 - c) die Differenz zwischen den durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen des Herstellers im vorangegangenen Kalenderjahr und seiner Zielvorgabe in demselben Jahr;
 - d) die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen aller in der Union im vorangegangenen Kalenderjahr zugelassenen neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeuge;
 - e) die durchschnittliche Masse in fahrbereitem Zustand aller in der Union im vorangegangenen Kalenderjahr bis zum 31. Dezember 2020 zugelassenen neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeuge;
 - f) die durchschnittliche Prüfmasse aller in der Union im vorangegangenen Kalenderjahr zugelassenen neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeuge.
- (2) In der gemäß Absatz 1 dieses Artikels veröffentlichten Liste wird auch angegeben, ob der Hersteller die Anforderungen des Artikels 4 für das vorangegangene Kalenderjahr erfüllt hat.
- (3) Die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Liste zur Veröffentlichung bis zum 31. Oktober 2022 enthält auch folgende Angaben:
- a) die EU-weiten Flottenziele für 2025 und 2030 gemäß Artikel 1 Absätze 4 beziehungsweise 5, die von der Kommission gemäß Anhang I Teil A Nummern 6.1.1. und 6.1.2 und Teil B Nummern 6.1.1 und 6.1.2 berechnet wurden;
 - b) die Werte a_{2021} , a_{2025} und a_{2030} , die von der Kommission gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.2 und Teil B Nummer 6.2 berechnet wurden.

Artikel 10

Ausnahmeregelung für bestimmte Hersteller

(1) Hersteller von weniger als 10 000 neuen Personenkraftwagen oder 22 000 neuen leichten Nutzfahrzeugen, die je Kalenderjahr in der Union zugelassen werden, können eine Ausnahme von der gemäß Anhang I berechneten Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen beantragen, wenn sie

- a) nicht zu einer Gruppe verbundener Hersteller gehören oder
- b) zu einer Gruppe verbundener Hersteller gehören, die insgesamt für weniger als 10 000 neue Personenkraftwagen oder 22 000 neue leichte Nutzfahrzeuge verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Union zugelassen werden, oder
- c) zu einer Gruppe verbundener Hersteller gehören, aber ihre eigenen Produktionsanlagen und ihr eigenes Konstruktionszentrum betreiben.

(2) Eine gemäß Absatz 1 beantragte Ausnahme kann für einen verlängerbaren Zeitraum von höchstens fünf Kalenderjahren gewährt werden. Der Antrag wird an die Kommission gerichtet und enthält Folgendes:

- a) Name des Herstellers und Kontaktperson,
- b) Nachweis, dass der Hersteller für eine Ausnahme gemäß Absatz 1 in Betracht kommt,
- c) Angaben zu den Personenkraftwagen oder leichten Nutzfahrzeugen, die er herstellt, einschließlich Prüfmasse und spezifische CO₂-Emissionen dieser Personenkraftwagen oder leichten Nutzfahrzeuge, und
- d) eine Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen, die mit dem Reduktionspotenzial des Herstellers, einschließlich des wirtschaftlichen und technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO₂-Emissionen, im Einklang steht, wobei die Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Typ von Personenkraftwagen oder leichten Nutzfahrzeugen berücksichtigt werden.

(3) Ist die Kommission der Auffassung, dass der Hersteller für die gemäß Absatz 1 beantragte Ausnahme in Betracht kommt und dass die vom Hersteller vorgeschlagene Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen mit seinem Reduktionspotenzial, einschließlich des wirtschaftlichen und technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO₂-Emissionen, und unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Typ Personenkraftwagen oder leichter Nutzfahrzeuge, im Einklang steht, so gewährt sie dem Hersteller eine Ausnahme.

Der Antrag ist spätestens am 31. Oktober des ersten Jahres zu stellen, ab dem die Ausnahme gelten soll.

(4) Ein Hersteller kann eine Ausnahme von der gemäß Anhang I Teil A Nummern 1 bis 4 und 6.3 berechneten Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen beantragen, wenn er zusammen mit allen seinen verbundenen Unternehmen für zwischen 10 000 und 300 000 neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Union zugelassen werden.

Ein Hersteller kann einen solchen Antrag für sich selbst oder für sich selbst zusammen mit jedem seiner verbundenen Unternehmen stellen. Der Antrag wird an die Kommission gerichtet und enthält Folgendes:

- a) alle in Absatz 2 Buchstaben a und c genannten Informationen, einschließlich gegebenenfalls Informationen über verbundene Unternehmen;
- b) bei Anträgen gemäß Anhang I Teil A Nummern 1 bis 4 eine Zielvorgabe in Höhe einer Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen im Jahr 2007 um 45 % oder, wenn ein einziger Antrag für mehrere verbundene Unternehmen gestellt wird, einer Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen dieser Unternehmen im Jahr 2007 um 45 %;
- c) bei Anträgen gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.3 der vorliegenden Verordnung eine Zielvorgabe für die Kalenderjahre 2025 bis 2028, die der in Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a der vorliegenden Verordnung genannten Verringerung der gemäß Buchstabe b berechneten Zielvorgabe unter Berücksichtigung der gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 gemessenen CO₂-Emissionen entspricht;

Sind für das Jahr 2007 keine Informationen über die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers verfügbar, so legt die Kommission eine gleichwertige Reduktionszielvorgabe auf der Grundlage der besten verfügbaren Technologien zur CO₂-Emissionsreduktion vor, die in Personenkraftwagen vergleichbarer Masse eingesetzt werden, und sie berücksichtigt dabei die Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Fahrzeugtyp. Diese Zielvorgabe wird vom Antragsteller für die Zwecke von Unterabsatz 2 Buchstabe b benutzt.

Die Kommission gewährt dem Hersteller eine Ausnahme, wenn nachgewiesen wurde, dass die in diesem Absatz genannten Kriterien für die Gewährung der Ausnahme erfüllt sind.

(5) Ein Hersteller, dem eine Ausnahme nach diesem Artikel gewährt wurde, unterrichtet die Kommission unverzüglich über jede Änderung, die sich auf die Voraussetzungen für die Gewährung der Ausnahme auswirkt oder auswirken könnte.

(6) Ist die Kommission aufgrund einer Unterrichtung gemäß Absatz 5 oder aus anderen Gründen der Auffassung, dass der Hersteller nicht mehr für die Ausnahme in Betracht kommt, so hebt sie die Ausnahme mit Wirkung vom 1. Januar des folgenden Kalenderjahrs auf und unterrichtet den Hersteller davon.

(7) Erreicht der Hersteller sein spezifisches Emissionsziel nicht, so erlegt die Kommission dem Hersteller eine Emissionsüberschreitungsabgabe gemäß Artikel 8 auf.

(8) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zu erlassen, die ergänzende Bestimmungen zu den Absätzen 1 bis 7 des vorliegenden Artikels in Bezug auf die Auslegung der Kriterien für die Gewährung von Ausnahmen, den Inhalt der Anträge sowie den Inhalt und die Beurteilung der Programme zur Reduzierung der spezifischen CO₂-Emissionen enthalten.

Der Kommission wird zudem die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang I Teil A zu erlassen, um die Berechnungsformeln der Abweichungszielenach Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe c des vorliegenden Artikels festzulegen.

(9) Anträge auf Ausnahmen, einschließlich aller Angaben zu ihrer Begründung, sowie Unterrichtungen gemäß Absatz 5, Aufhebungen gemäß Absatz 6, Auferlegungen von Emissionsüberschreitungsabgaben gemäß Absatz 7 und gemäß Absatz 8 erlassene Maßnahmen werden vorbehaltlich der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁹⁾ öffentlich zugänglich gemacht.

Artikel 11

Ökoinnovationen

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

Diese Technologien werden nur berücksichtigt, wenn sich mit dem zu ihrer Bewertung verwendeten Verfahren nachprüfbar, wiederholbare und vergleichbare Ergebnisse erzielen lassen.

Der Gesamtbeitrag dieser Technologien zur Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen je Hersteller kann bis zu 7 g CO₂/km betragen.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zur Änderung dieser Verordnung zu erlassen, um die in Unterabsatz 3 des vorliegenden Absatzes genannte Obergrenze mit Wirkung ab 2025 anzupassen, damit technologischen Entwicklungen Rechnung getragen wird und gleichzeitig sichergestellt wird, dass die Höhe dieser Grenze in einem angemessenen Verhältnis zu den durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen der Hersteller steht.

(2) Die Kommission erlässt im Wege von Durchführungsrechtsakten Verfahrensvorschriften für die Genehmigung der innovativen Technologien oder innovativen Technologiepakete gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Diese Durchführungsrichtlinien gründen sich auf folgende Kriterien für innovative Technologien:

- a) die durch den Einsatz innovativer Technologien erreichten CO₂-Reduzierungen müssen dem Zulieferer oder Hersteller zurechenbar sein;
- b) die innovativen Technologien müssen einen überprüften Beitrag zur CO₂-Reduktion leisten;
- c) die innovativen Technologien dürfen nicht von der CO₂-Messung nach dem standardisierten Prüfzyklus erfasst werden;
- d) die innovativen Technologien dürfen nicht
 - i) unter Vorschriften wegen der in Artikel 1 Absatz 3 genannten vorgeschriebenen zusätzlichen Maßnahmen zur Erreichung der Verringerung um 10 g CO₂/km fallen oder
 - ii) nach anderen Bestimmungen des Unionsrechts vorgeschrieben sein.

Ab dem 1. Januar 2025 findet das in Buchstabe d Ziffer i des Unterabsatzes 1 genannte Kriterium keine Anwendung auf Effizienzsteigerungen bei Klimaanlage.

⁽¹⁹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2001 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission (ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43).

(3) Ein Zulieferer oder Hersteller, der die Genehmigung einer Maßnahme als innovative Technologie oder innovatives Technologiepaket beantragt, legt der Kommission einen Bericht vor, einschließlich eines Prüfberichts, der von einer unabhängigen und zertifizierten Stelle erstellt wurde. Gibt es eine mögliche Wechselwirkung zwischen der Maßnahme und einer anderen innovativen Technologie bzw. einem anderen innovativen Technologiepaket, die bzw. das bereits genehmigt ist, so ist im Bericht diese Wechselwirkung zu erwähnen, und in dem Prüfbericht wird bewertet, inwieweit diese Wechselwirkung die Reduktion verändert, die durch jede einzelne Maßnahme erreicht wird.

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

Artikel 12

Tatsächliche CO₂-Emissionen und tatsächlicher Kraftstoff- oder Energieverbrauch

(1) Die Kommission überwacht und bewertet die tatsächliche Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ermittelten CO₂-Emissions- und Kraftstoff- oder Energieverbrauchswerte.

Außerdem erfasst die Kommission unter Rückgriff auf die Einrichtungen für die Überwachung des Kraftstoff- und/oder Energieverbrauchs im Fahrzeug regelmäßig Daten über die tatsächlichen CO₂-Emissionen und den Kraftstoff- oder Energieverbrauch von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, angefangen mit 2021 zugelassenen neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen.

Die Kommission stellt sicher, dass die Öffentlichkeit darüber informiert wird, wie sich die tatsächliche Repräsentativität im Laufe der Zeit entwickelt.

(2) Für die in Absatz 1 genannten Zwecke stellt die Kommission sicher, dass ihr ab dem 1. Januar 2021 die folgenden Parameter für die tatsächlichen CO₂-Emissionen und den tatsächlichen Kraftstoff- oder Energieverbrauch von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen je nach Sachlage durch Hersteller, nationale Behörden oder Direktübertragung der Daten von den Fahrzeugen in regelmäßigen Abständen zur Verfügung gestellt werden:

- a) Fahrzeug-Identifizierungsnummer;
- b) Kraftstoff- und/oder der Stromverbrauch;
- c) zurückgelegte Gesamtfahrstrecke;
- d) für extern aufladbare Hybrid-Elektrofahrzeuge: Kraftstoff- und Stromverbrauch und die je Fahrbetriebsart zurückgelegte Strecke;
- e) andere Parameter, die benötigt werden, um die Einhaltung der in Absatz 1 genannten Verpflichtungen sicherzustellen.

Die Kommission verarbeitet die nach Unterabsatz 1 erhaltenen Daten für die Zwecke des Absatzes 1 zu anonymisierten, aggregierten Datensätzen, unter anderem je Hersteller. Fahrzeug-Identifizierungsnummern werden lediglich für die Zwecke dieser Datenverarbeitung verwendet und nicht länger als dafür notwendig gespeichert.

(3) Damit die Differenz zwischen Laborwerten und Emissionen im tatsächlichen Fahrbetrieb nicht zunimmt bewertet die Kommission bis spätestens 1. Juni 2023, wie Kraftstoff- und Energieverbrauchsdaten genutzt werden können, um sicherzustellen, dass die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ermittelten CO₂-Emissions- und Kraftstoff- oder Energieverbrauchswerte von Fahrzeugen im Zeitablauf für jeden Hersteller repräsentativ für die tatsächlichen Emissionen bleiben.

Die Kommission beobachtet die Entwicklung der Differenz gemäß Unterabsatz 1 über den Zeitraum 2021 bis 2026, erstattet jährlich darüber Bericht, beurteilt im Jahr 2027 mit dem Ziel, ein Zunehmen der Differenz zu vermeiden, inwiefern ein Mechanismus zur Anpassung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers ab 2030 machbar ist, und legt gegebenenfalls einen Legislativvorschlag zur Einrichtung eines solchen Mechanismus vor.

(4) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten das detaillierte Verfahren zur Erhebung und Verarbeitung der in Absatz 2 des vorliegenden Artikels genannten Daten fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 13

Überprüfung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen im Betrieb

(1) Die Hersteller sorgen dafür, dass die in den Übereinstimmungsbescheinigungen angegebenen CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte den CO₂-Emissionen und dem Kraftstoffverbrauch von Fahrzeugen im Betrieb entsprechen, die im Einklang mit der Verordnung (EU) 2017/1151 bestimmt wurden.

(2) Nach dem Inkrafttreten der in Absatz 4 Unterabsatz 1 genannten Verfahren prüfen die Typgenehmigungsbehörden für die Fahrzeugfamilien, bei denen sie für die Typgenehmigung zuständig sind, auf der Grundlage geeigneter und repräsentativer Stichproben, ob die in den Übereinstimmungsbescheinigungen angegebenen CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte mit den CO₂-Emissionen und dem Kraftstoffverbrauch von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen übereinstimmen, die im Einklang mit der Verordnung (EU) 2017/1151 bestimmt wurden, wobei sie unter anderem die verfügbaren Daten von im Fahrzeug eingebauten Einrichtungen für die Überwachung des Kraftstoff- und/oder Energieverbrauchs berücksichtigen.

Die Typgenehmigungsbehörden prüfen außerdem, ob es in den oder in Verbindung mit den im Rahmen der Stichprobe geprüften Fahrzeugen Strategien gibt, durch die die Fahrzeugleistung in den zum Zweck der Typgenehmigung durchgeführten Tests künstlich verbessert wird, unter anderem, indem Daten von im Fahrzeug eingebauten Einrichtungen für die Überwachung des Kraftstoff- und/oder Energieverbrauchs herangezogen werden.

(3) Wenn infolge der gemäß Absatz 2 durchgeführten Überprüfungen eine mangelnde Übereinstimmung der CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte oder das Vorhandensein von Strategien, mit denen die Leistung eines Fahrzeugs künstlich verbessert wird, festgestellt wird, ergreift die Typgenehmigungsbehörde nicht nur die in Kapitel XI der Verordnung (EU) 2018/858 vorgesehenen Maßnahmen, sondern sorgt auch für die Korrektur der Übereinstimmungsbescheinigung.

(4) Die Kommission legt die Verfahren für die Durchführung der in Absatz 2 dieses Artikels genannten Überprüfungen im Wege von Durchführungsrechtsakten fest. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, vor dem Erlass der Durchführungsrechtsakte gemäß Unterabsatz 1 dieses Absatzes einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 17 zu erlassen, um diese Verordnung durch die Festlegung von Leitprinzipien und Kriterien für die Festlegung der in Unterabsatz 1 dieses Absatzes genannten Verfahren zu ergänzen.

Artikel 14

Anpassung der Werte M₀ und TM₀

(1) Die Werte M₀ und TM₀ gemäß Anhang I Teile A und B werden wie folgt angepasst:

- a) bis 31. Oktober 2020 wird der Wert M₀ in Anhang I Teil A Nummer 4 an die durchschnittliche Masse in fahrbereitem Zustand aller neuen Personenkraftwagen, die 2017, 2018 und 2019 registriert wurden, angepasst. Dieser neue M₀-Wert gilt vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2024;
- b) bis zum 31. Oktober 2022 wird der Wert M₀ in Anhang I Teil B Nummer 4 an die durchschnittliche Masse in fahrbereitem Zustand aller neuen leichten Nutzfahrzeuge, die 2019, 2020 und 2021 registriert wurden, angepasst. Dieser neue M₀-Wert gilt ab 2024;
- c) bis 31. Oktober 2022 wird der indikative Wert TM₀ für das Jahr 2025 als jeweilige durchschnittliche Prüfmasse aller neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeuge, die im Jahr 2021 registriert wurden, festgelegt;
- d) bis 31. Oktober 2024 und danach alle zwei Jahre wird der Wert TM₀ in Anhang I Teile A und B an die jeweilige durchschnittliche Prüfmasse aller neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeuge, die in den vorangegangenen zwei Kalenderjahren registriert wurden, beginnend mit den Jahren 2022 und 2023, angepasst. Die neuen TM₀-Werte gelten ab dem 1. Januar des Kalenderjahres nach dem Zeitpunkt der Anpassung.

(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Maßnahmen zu erlassen.

Artikel 15

Überprüfung und Berichterstattung

(1) Im Jahr 2023 führt die Kommission eine eingehende Überprüfung der Wirksamkeit dieser Verordnung durch und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit dem Ergebnis der Überprüfung vor.

(2) In dem Bericht nach Absatz 1 berücksichtigt die Kommission unter anderem die tatsächliche Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 ermittelten CO₂-Emissions- und Kraftstoff- oder Energieverbrauchswerte; die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, insbesondere, was leichte Nutzfahrzeuge betrifft, auf dem

Unionsmarkt; den Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gemäß der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²⁰⁾, einschließlich deren Finanzierung; den möglichen Beitrag der Nutzung synthetischer und fortschrittlicher alternativer Kraftstoffe aus erneuerbaren Energiequellen zur CO₂-Emissionsminderung; die bei der bestehenden Flotte tatsächlich festgestellte Emissionsminderung; das Funktionieren des Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge; die potenziellen Auswirkungen der Übergangsmaßnahme nach Anhang I Teil A Nummer 6.3; die Auswirkungen der vorliegenden Verordnung auf die Verbraucher, insbesondere Verbraucher mit niedrigen und mittleren Einkommen sowie Aspekte, die der weiteren Erleichterung eines wirtschaftlich tragfähigen und sozial gerechten Übergangs zu sauberer, wettbewerbsfähiger und erschwinglicher Mobilität in der Union dienen.

Außerdem ermittelt die Kommission in dem Bericht eine klare Marschroute für die weitere Senkung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen nach 2030, um einen wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung des langfristigen Ziels des Übereinkommens von Paris zu leisten.

(3) Dem Bericht gemäß Absatz 2 wird gegebenenfalls ein Vorschlag zur Änderung der vorliegenden Verordnung beigefügt, und zwar insbesondere durch die mögliche Überprüfung der EU-weiten Flottenziele für 2030 in Anbetracht der in Absatz 2 aufgeführten Elemente und durch die Aufnahme von verbindlichen Zielwerten für die Senkung der Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen für 2035 und ab 2040, um dafür zu sorgen, dass der gesamte Verkehrssektor im Einklang mit den Zielen des Übereinkommens von Paris zügig emissionsfrei gemacht wird.

(4) Als Teil der in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Überprüfung bewertet die Kommission, inwiefern die Entwicklung von Prüfverfahren zur Messung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb unter Verwendung von portablen Emissionsmesssystemen (PEMS) machbar ist. Die Kommission trägt dieser Bewertung sowie den gemäß Artikel 12 der vorliegenden Verordnung durchgeführten Bewertungen Rechnung und kann gegebenenfalls die Verfahren zur Messung der CO₂-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 überarbeiten. Die Kommission unterbreitet insbesondere geeignete Vorschläge zur Anpassung der Verfahren, damit sie in angemessener Weise die tatsächlichen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen widerspiegeln.

(5) Als Teil der Überprüfung nach Absatz 1 des vorliegenden Artikels prüft die Kommission die Möglichkeit, die Einnahmen aus der Emissionsüberschreitungsabgabe einem gesonderten Fonds oder einem einschlägigen Programm zuzuweisen, um einen fairen Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft im Sinne des Artikels 4.1 des Übereinkommens von Paris sicherzustellen und insbesondere Umschulung, berufliche Weiterbildung und andere Vermittlung von Kompetenzen sowie den Arbeitsplatzwechsel von Arbeitnehmern in der Automobilbranche in allen betroffenen Mitgliedstaaten, insbesondere in den vom Übergang am stärksten betroffenen Regionen und Kommunen, zu unterstützen. Gegebenenfalls legt die Kommission bis spätestens 2027 einen entsprechenden Legislativvorschlag vor.

(6) Die Kommission überprüft bis zum 31. Dezember 2020 die Richtlinie 1999/94/EG im Hinblick auf die Notwendigkeit, Verbrauchern zutreffende, zuverlässige und vergleichbare Daten zum Kraftstoffverbrauch sowie zu den CO₂- und Luftschadstoffemissionen der in Verkehr gebrachten neuen Personenkraftwagen zu geben, und bewertet die Optionen für die Einführung einer Kennzeichnung für Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge. Der Überprüfung wird gegebenenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag beigefügt.

(7) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die Korrelationsparameter fest, die erforderlich sind, um jeder Änderung des vorgeschriebenen Prüfverfahrens zur Messung spezifischer CO₂-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 und gegebenenfalls der Verordnung (EU) 2017/1151 Rechnung zu tragen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 dieser Verordnung genannten Prüfverfahren erlassen.

(8) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 zur Anpassung der Formeln in Anhang I delegierte Rechtsakte zu erlassen, wobei sie nach der gemäß Absatz 7 dieses Artikels festgelegten Methode verfährt und gleichzeitig sicherstellt, dass das alte und das neue Prüfverfahren für Hersteller und Fahrzeuge mit unterschiedlichem Nutzwert vergleichbar strenge Reduktionsauflagen vorsehen.

Artikel 16

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für Klimaänderung, der durch Artikel 44 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²¹⁾ eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

⁽²⁰⁾ Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

⁽²¹⁾ Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 663/2009 und (EG) Nr. 715/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU und 2013/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 2009/119/EG und (EU) 2015/652 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 1).

- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (3) Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

Artikel 17

Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 7 Absatz 8, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, Artikel 13 Absatz 4, Artikel 14 Absatz 2 sowie Artikel 15 Absatz 8 wird der Kommission für einen Zeitraum von sechs Jahren ab dem 15. Mai 2019 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von sechs Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 7 Absatz 8, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, Artikel 13 Absatz 4, Artikel 14 Absatz 2 sowie Artikel 15 Absatz 8 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen, im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 7 Absatz 8, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, Artikel 13 Absatz 4, Artikel 14 Absatz 2 sowie Artikel 15 Absatz 8 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten ab Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 18

Aufhebung

Die Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 werden mit Wirkung vom 1. Januar 2020 aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobenen Verordnungen gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind gemäß der Entsprechungstabelle in Anhang V zu lesen.

Artikel 19

Inkrafttreten

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

Sie gilt ab dem 1. Januar 2020.

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

Geschehen zu Straßburg am 17. April 2019.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

A. TAJANI

Im Namen des Rates

Der Präsident

G. CIAMBA

ANHANG I

TEIL A.

ZIELVORGABEN FÜR SPEZIFISCHE EMISSIONEN FÜR PERSONENKRAFTWAGEN

1. Für das Kalenderjahr 2020 werden die zulässigen spezifischen CO₂-Emissionen für jeden neuen Personenkraftwagen für die Zwecke der Berechnungen in der vorliegenden Nummer und in Nummer 2 nach folgender Formel festgelegt:

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

dabei ist:

M = Masse in fahrbereitem Zustand des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

M₀ = 1 379,88

a = 0,0333

2. Die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für einen Hersteller im Jahr 2020 wird berechnet als Durchschnitt der gemäß Nummer 1 bestimmten spezifischen CO₂-Emissionen jedes neuen in jenem Kalenderjahr zugelassenen Personenkraftwagens, dessen Hersteller er ist.
3. Die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen eines Herstellers im Jahr 2021 wird wie folgt berechnet:

$$\text{WLTP-basierte Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEFZ}_{2020\text{Ziel}}}{\text{NEFZ}_{\text{CO}_2}} \right)$$

dabei ist:

WLTP_{CO₂} der Mittelwert der gemäß Anhang XXI der Verordnung (EU) 2017/1151 bestimmten und gemäß Artikel 4 Absatz 3 zweiter Gedankenstrich der vorliegenden Verordnung berechneten spezifischen CO₂-Emissionen im Jahr 2020, ohne CO₂-Einsparungen infolge der Anwendung der Artikel 5 und 11 der vorliegenden Verordnung;

NEFZ_{CO₂} der Mittelwert der gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153 bestimmten und gemäß Artikel 4 Absatz 3 zweiter Gedankenstrich der vorliegenden Verordnung berechneten spezifischen CO₂-Emissionen im Jahr 2020, ohne CO₂-Einsparungen infolge der Anwendung der Artikel 5 und 11 der vorliegenden Verordnung;

NEFZ_{2020Ziel} die Zielvorgabe 2020 für die spezifischen Emissionen, berechnet gemäß den Nummern 1 und 2.

4. Für die Kalenderjahre 2021 bis 2024 wird die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen eines Herstellers wie folgt berechnet:

$$\text{Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen} = \text{WLTP}_{\text{Referenzziel}} + a [(M_{\theta} - M_0) - (M_{\theta 2020} - M_{0,2020})]$$

dabei ist:

WLTP_{Referenzziel} die gemäß Nummer 3 für das Jahr 2021 berechnete WLTP-Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen;

a 0,0333;

M_θ der Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand (M) der im jeweiligen Zieljahr zugelassenen neuen Personenkraftwagen des Herstellers in Kilogramm (kg);

M₀ 1 379,88 im Jahr 2021, und wie in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe a festgelegt für die Jahre 2022, 2023 und 2024;

M_{θ2020} der Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand (M) der neuen im Jahr 2020 zugelassenen Personenkraftwagen des Herstellers in Kilogramm (kg);

M_{0,2020} 1 379,88.

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

$$\text{Abweichungsziel}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEFZ}_{2020\text{Ziel}}}{\text{NEFZ}_{\text{CO}_2}} \right)$$

dabei ist:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ siehe Definition von $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ gemäß Nummer 3;

$\text{NEFZ}_{\text{CO}_2}$ siehe Definition von $\text{NEFZ}_{\text{CO}_2}$ gemäß Nummer 3;

$\text{NEFZ}_{2021\text{Ziel}}$ das von der Kommission gemäß Artikel 10 gewährte Abweichungsziel für das Jahr 2021.

6. Ab dem 1. Januar 2025 werden die EU-weiten Flottenziele und die Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen eines Herstellers wie folgt berechnet:

6.0. EU-weites Flottenziel₂₀₂₁

Das EU-weite Flottenziel₂₀₂₁ ist der nach der Anzahl der neuen Personenkraftwagen, die 2021 zugelassen wurden, gewichtete Durchschnitt der Referenzwerte₂₀₂₁, die für jeden einzelnen Hersteller ermittelt werden, für den gemäß Nummer 4 eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gilt.

Der Referenzwert₂₀₂₁ wird für die einzelnen Hersteller wie folgt berechnet:

$$\text{Referenzwert}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{gemessen}} \cdot \left(\frac{\text{NEFZ}_{2020, \text{Flottenziel}}}{\text{NEFZ}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\text{e}2021} - M_{\text{o},2021})$$

dabei ist:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{gemessen}}$ der für jeden Hersteller ermittelte Durchschnitt der gemessenen CO_2 -Emissionen (kombiniert) jedes 2020 neu zugelassenen Personenkraftwagens, die gemäß Artikel 7a der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153 ermittelt und gemeldet werden;

$\text{NEFZ}_{2020, \text{Flottenziel}}$ 95 g/km;

$\text{NEFZ}_{\text{CO}_2}$ siehe Definition gemäß Nummer 3;

$M_{\text{e}2021}$ der Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand in Kilogramm (kg) der im Jahr 2021 zugelassenen neuen Personenkraftwagen des Herstellers;

$M_{\text{o},2021}$ der Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand in Kilogramm (kg) aller im Jahr 2021 von diesen Herstellern, für die gemäß Nummer 4 ein spezifisches Emissionsziel gilt, neu zugelassenen Personenkraftwagen;

a siehe Definition gemäß Nummer 4.

6.1. EU-weite Flottenziele für 2025 und für 2030

6.1.1. EU-weites Flottenziel für 2025 bis 2029

$$\text{EU-weites Flottenziel}_{2025} = \text{EU-weites Flottenziel}_{2021} \cdot (1 - \text{Reduktionsfaktor}_{2025})$$

dabei ist:

$\text{EU-weites Flottenziel}_{2021}$ siehe Definition gemäß Nummer 6.0;

$\text{Reduktionsfaktor}_{2025}$ die Verringerung gemäß Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a.

6.1.2. EU-weites Flottenziel ab 2030

$$\text{EU-weites Flottenziel}_{2030} = \text{EU-weites Flottenziel}_{2021} \cdot (1 - \text{Reduktionsfaktor}_{2030})$$

dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₂₁ siehe Definition gemäß Nummer 6.0;

Reduktionsfaktor₂₀₃₀ die Verringerung gemäß Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe a.

6.2. Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen ab 2025

6.2.1. EU-weites Flottenziel für 2025 bis 2029

$$\text{Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen} = \text{EU-weites Flottenziel}_{2025} + a_{2025} \cdot (TM - TM_0)$$

dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₂₅ im Einklang mit Nummer 6.1.1 bestimmt;

$$a_{2025} = \frac{a_{2021} \cdot \text{EU-weites Flottenziel}_{2025}}{\text{durchschnittliche Emissionen}_{2021}}$$

Dabei ist:

a_{2021} die Neigung der am besten passenden Geraden, die durch Anwendung der linearen Methode der kleinsten Quadrate auf die Prüfmasse (unabhängige Variable) und die spezifischen CO₂-Emissionen (abhängige Variable) jedes im Jahr 2021 zugelassenen neuen Personenkraftwagens festgelegt wird;

durchschnittliche Emissionen₂₀₂₁ die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen aller im Jahr 2021 zugelassenen neuen Personenkraftwagen jener Hersteller, für die eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gemäß Nummer 4 berechnet wird;

TM die durchschnittliche Prüfmasse (in kg) aller neuen Personenkraftwagen des Herstellers, die in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassen werden;

TM₀ der gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d im Kilogramm (kg) bestimmte Wert.

6.2.2. EU-weites Flottenziel ab 2030

$$\text{Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen} = \text{EU-weites Flottenziel}_{2030} + a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$$

dabei ist:

EU-weites Flottenziel₂₀₃₀ im Einklang mit Nummer 6.1.2 bestimmt;

$$a_{2030} = \frac{a_{2021} \cdot \text{EU-weites Flottenziel}_{2030}}{\text{durchschnittliche Emissionen}_{2021}}$$

Dabei ist:

a_{2021} wie in Nummer 6.2.1 festgelegt;

durchschnittliche Emissionen₂₀₂₁ wie in Nummer 6.2.1 festgelegt;

TM wie in Nummer 6.2.1 festgelegt;

TM₀ wie in Nummer 6.2.1 festgelegt;

6.3. Spezifische Emissionsziele ab 2025

Spezifisches Emissionsziel = Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen · ZLEV-Faktor (Faktor für emissionsfreie/emissionsarme Fahrzeuge)

dabei ist:

die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen die Referenzzielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen, die für den Zeitraum 2025 bis 2029 gemäß Nummer 6.2.1 und für den Zeitraum ab 2030 gemäß Nummer 6.2.2 bestimmt wird;

ZLEV-Faktor (1 + y - x), es sei denn, diese Summe ist größer als 1,05 oder kleiner als 1,0; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor jeweils auf 1,05 bzw. 1,0 festgesetzt;

dabei ist:

y der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Flotte neuer Personenkraftwagen des Herstellers, der berechnet wird als die Gesamtzahl der neuen emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge, bei der jedes gemäß der folgenden Formel als ZLEV_{spezifisch} gezählt wird, geteilt durch die Gesamtzahl der in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen neuen Personenkraftwagen:

$$\text{ZLEV}_{\text{spezifisch}} = 1 - \left(\frac{\text{spezifische CO}_2\text{-Emissionen} \cdot 0,7}{50} \right)$$

Für zugelassene neue Personenkraftwagen in Mitgliedstaaten, in denen der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an ihrer Flotte weniger als 60 % des Unionsdurchschnitts im Jahr 2017 ⁽¹⁾ beträgt und in denen 2017 weniger als 1 000 neue emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge neu zugelassen werden, wird ZLEV_{spezifisch} bis einschließlich 2030 nach der folgenden Formel berechnet:

$$\text{ZLEV}_{\text{spezifisch}} = \left(1 - \left(\frac{\text{Spezifische CO}_2\text{-Emissionen} \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Beträgt der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an der Flotte zugelassener neuer Personenkraftwagen eines Mitgliedstaats in einem Jahr zwischen 2025 und 2030 mehr als 5 %, so ist dieser Mitgliedstaat nicht berechtigt, in den Folgejahren den Multiplikator von 1,85 anzuwenden;

x 15 % in den Jahren 2025 bis 2029 und 35 % ab 2030.

TEIL B.

ZIELVORGABEN FÜR DIE SPEZIFISCHEN EMISSIONEN FÜR LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

1. Für das Kalenderjahr 2020 werden die spezifischen CO₂-Emissionen für jedes neue leichte Nutzfahrzeug für die Zwecke der Berechnungen in der vorliegenden Nummer und in Nummer 2 nach folgender Formel bestimmt:

$$\text{Spezifische CO}_2\text{-Emissionen} = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

Dabei ist

M = Masse in fahrbereiten Zustand des Kraftfahrzeugs in Kilogramm (kg)

M₀ = 1 766,4

a = 0,096

2. Die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für einen Hersteller im Jahr 2020 wird berechnet als Durchschnitt der nach Nummer 1 ermittelten spezifischen CO₂-Emissionen jedes neuen in jenem Kalenderjahr zugelassenen leichten Nutzfahrzeugs, dessen Hersteller er ist.

⁽¹⁾ Der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer neuer Personenkraftwagen an der Flotte eines Mitgliedstaats, im Jahr 2017 wird berechnet als die Gesamtzahl der neuen emissionsfreien und emissionsarmen Personenkraftwagen geteilt durch die Gesamtzahl der im selben Jahr neu zugelassenen Personenkraftwagen.

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

$$\text{WLTP-basierte Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEFZ}_{2020\text{Ziel}}}{\text{NEFZ}_{\text{CO}_2}} \right)$$

dabei ist

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ der Mittelwert der gemäß Anhang XXI der Verordnung (EU) 2017/1151 bestimmten spezifischen CO_2 -Emissionen im Jahr 2020, ohne CO_2 -Einsparungen infolge der Anwendung des Artikels 11 der vorliegenden Verordnung;

$\text{NEFZ}_{\text{CO}_2}$ der Mittelwert der gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1152 der Kommission bestimmten spezifischen CO_2 -Emissionen im Jahr 2020, ohne CO_2 -Einsparungen infolge der Anwendung des Artikels 11 der vorliegenden Verordnung;

$\text{NEFZ}_{2020\text{Ziel}}$ die Zielvorgabe 2020 für die spezifischen Emissionen, berechnet gemäß den Nummern 1 und 2.

4. Für die Kalenderjahre 2021 bis 2024 wird die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen eines Herstellers wie folgt berechnet:

$$\text{Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen} = \text{WLTP}_{\text{Referenzziel}} + a [(M_o - M_0) - (M_{o2020} - M_{0,2020})]$$

dabei ist:

$\text{WLTP}_{\text{Referenzziel}}$ die gemäß Nummer 3 für das Jahr 2021 berechnete WLTP-Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen;

a 0,096;

M_o der Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand (M) der neuen im jeweiligen Zieljahr zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge des Herstellers in Kilogramm (kg);

M_0 1 766,4 im Jahr 2020 und in den Jahren 2021, 2022 und 2023 der gemäß Artikel 13 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 angenommene Wert sowie im Jahr 2024 der gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b der vorliegenden Verordnung angenommene Wert;

M_{o2020} der Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand (M) der neuen im Jahr 2020 zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge des Herstellers in Kilogramm (kg);

$M_{0,2020}$ 1 766,4.

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

$$\text{Abweichungsziel}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEFZ}_{2021\text{Ziel}}}{\text{NEFZ}_{\text{CO}_2}} \right)$$

dabei ist:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ siehe Definition gemäß Nummer 3;

$\text{NEFZ}_{\text{CO}_2}$ siehe Definition gemäß Nummer 3;

$\text{NEFZ}_{2021\text{Ziel}}$ das von der Kommission gemäß Artikel 10 gewährte Abweichungsziel für die spezifischen Emissionen für das Jahr 2021.

6. Ab dem 1. Januar 2025 werden die EU-weiten Flottenziele und die Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen eines Herstellers wie folgt berechnet:

6.0. EU-weites Flottenziel₂₀₂₁

Das EU-weite Flottenziel₂₀₂₁ ist der nach der Anzahl der im Jahr 2021 zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge gewichtete Durchschnitt der Referenzwerte₂₀₂₁, die für jeden einzelnen Hersteller ermittelt werden, für den gemäß Nummer 4 eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gilt.

Der Referenzwert wird für die einzelnen Hersteller wie folgt berechnet:

$$\text{Referenzwert}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{gemessen}} \cdot \left(\frac{\text{NEFZ}_{2020, \text{Flottenziel}}}{\text{NEFZ}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{0,2021} - M_{0,2021})$$

dabei ist:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{gemessen}}$ der für jeden Hersteller ermittelte Durchschnitt der gemessenen CO₂-Emissionen (kombiniert) jedes 2020 zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeugs, die gemäß Artikel 7a der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1152 ermittelt und gemeldet werden;

$\text{NEFZ}_{2020, \text{Flottenziel}}$ 147 g/km;

$\text{NEFZ}_{\text{CO}_2}$ siehe Definition gemäß Nummer 3;

$M_{0,2021}$ der Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand der im Jahr 2021 zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge des Herstellers in Kilogramm (kg);

$M_{0,2021}$ der Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand in Kilogramm (kg) aller im Jahr 2021 von Herstellern, für die ein spezifisches Emissionsziel gemäß Nummer 4 gilt, zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge;

a siehe Definition gemäß Nummer 4.

6.1. EU-weite Flottenziele für 2025 und für 2030

6.1.1. EU-weites Flottenziel für 2025 bis 2029

$$\text{EU-weites Flottenziel}_{2025} = \text{EU-weites Flottenziel}_{2021} \cdot (1 - \text{Reduktionsfaktor}_{2025})$$

dabei ist:

$\text{EU-weites Flottenziel}_{2021}$ siehe Definition gemäß Nummer 6.0;

$\text{Reduktionsfaktor}_{2025}$ die Verringerung gemäß Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe b.

6.1.2. EU-weites Flottenziel ab 2030

$$\text{EU-weites Flottenziel}_{2030} = \text{EU-weites Flottenziel}_{2021} \cdot (1 - \text{Reduktionsfaktor}_{2030})$$

dabei ist:

$\text{EU-weites Flottenziel}_{2021}$ siehe Definition gemäß Nummer 6.0;

$\text{Reduktionsfaktor}_{2030}$ die Verringerung gemäß Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe b.

6.2. Referenzzielvorgaben für die spezifischen Emissionen ab 2025

6.2.1. Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen von 2025 bis 2029

$$\text{Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen} = \text{EU-weites Flottenziel}_{2025} + a \cdot (TM - TM_0)$$

dabei ist:

$\text{EU-weites Flottenziel}_{2025}$ wie in Nummer 6.1.1 bestimmt;

a a_{2025} , wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neuen leichten Nutzfahrzeuge eines Herstellers höchstens dem gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d ermittelten Wert TM_0 entspricht, und a_{2021} , wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neuen leichten Nutzfahrzeuge eines Herstellers über dem gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d ermittelten Wert TM_0 liegt;

Dabei ist:

a_{2025}	$\frac{a_{2021} \cdot \text{EU-weites Flottenziel}_{2025}}{\text{durchschnittliche Emissionen}_{2021}}$
a_{2021}	die Neigung der am besten passenden Geraden, die durch Anwendung der linearen Methode der kleinsten Quadrate auf die Prüfmasse (unabhängige Variable) und die spezifischen CO ₂ -Emissionen (abhängige Variable) jedes im Jahr 2021 zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeugs festgelegt wird;
durchschnittliche Emissionen ₂₀₂₁	die durchschnittlichen spezifischen CO ₂ -Emissionen aller im Jahr 2021 zugelassenen neuen Nutzfahrzeuge jener Hersteller, für die eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gemäß Nummer 4 berechnet wird;
TM	die durchschnittliche Prüfmasse in Kilogramm (kg) aller in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen neuen Nutzfahrzeuge des Herstellers;
TM ₀	der gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d bestimmte Wert im Kilogramm (kg).

6.2.2. Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen ab 2030

Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen = EU-weites Flottenziel₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$;

dabei ist:

EU-weites Flottenziel ₂₀₃₀	wie in Nummer 6.1.2 bestimmt;
α	a_{2030} , wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neuen leichten Nutzfahrzeuge eines Herstellers höchstens dem gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d ermittelten Wert TM ₀ entspricht, und a_{2021} , wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neuen leichten Nutzfahrzeuge eines Herstellers über dem gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe d ermittelten Wert TM ₀ liegt;

Dabei ist:

a_{2030}	$\frac{a_{2021} \cdot \text{EU-weites Flottenziel}_{2030}}{\text{durchschnittliche Emissionen}_{2021}}$
a_{2021}	wie in Nummer 6.2.1 bestimmt;
durchschnittliche Emissionen ₂₀₂₁	wie in Nummer 6.2.1 bestimmt;
TM	wie in Nummer 6.2.1 bestimmt;
TM ₀	wie in Nummer 6.2.1 bestimmt.

6.3. Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen ab 2025

6.3.1. Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen von 2025 bis 2029

Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen = (Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen – (θ_{Ziele} – EU-weites Flottenziel₂₀₂₅)) · ZLEV-Faktor

dabei ist:

die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen	die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen, die für den Hersteller gemäß Nummer 6.2.1 bestimmt wurde;
θ_{Ziele}	der (nach der Anzahl der neuen leichten Nutzfahrzeuge jedes Herstellers gewichtete) Durchschnitt aller Referenzzielvorgaben für die spezifischen Emissionen, die gemäß Nummer 6.2.1 bestimmt wurden;
ZLEV-Faktor	(1 + y – x), es sei denn, diese Summe ist größer als 1,05 oder kleiner als 1,0; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor jeweils auf 1,05 bzw. 1,0 festgesetzt;

dabei ist:

y der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge des Herstellers, der berechnet wird als die Gesamtzahl der neuen emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge, bei der jedes gemäß der folgenden Formel als $ZLEV_{\text{spezifisch}}$ gezählt wird, geteilt durch die Gesamtzahl der in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge:

x 15 %.

6.3.2. Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen ab 2030

Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen = (Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen – ($\varnothing_{\text{Ziele}}$ – EU-weites Flottenziel₂₀₃₀)) · ZLEV-Faktor

dabei ist:

die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen

die Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen, die für den Hersteller gemäß Nummer 6.2.2 bestimmt wird;

$\varnothing_{\text{Ziele}}$

der (nach der Anzahl der neuen leichten Nutzfahrzeuge jedes Herstellers gewichtete) Durchschnitt aller Referenzzielvorgaben für die spezifischen Emissionen, die gemäß Nummer 6.2.2 bestimmt wurden;

ZLEV-Faktor

(1 + y – x), es sei denn, diese Summe ist größer als 1,05 oder kleiner als 1,0; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor jeweils auf 1,05 bzw. 1,0 festgesetzt;

dabei ist:

y der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge des Herstellers, der berechnet wird als die Gesamtzahl der neuen emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge, bei der jedes im Einklang mit der folgenden Formel als $ZLEV_{\text{spezifisch}}$ gezählt wird, geteilt durch die Gesamtzahl der in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge:

$$ZLEV_{\text{spezifisch}} = 1 - \left(\frac{\text{spezifische CO}_2\text{-Emissionen}}{50} \right)$$

x 30 %.

ANHANG II

ÜBERWACHUNG UND MELDUNG DER EMISSIONEN NEUER PERSONENKRAFTWAGEN

TEIL A

Erfassung von Angaben über neue Personenkraftwagen und Ermittlung von Daten für die Überwachung von CO₂-Emissionen

1. Die Mitgliedstaaten erfassen für jedes Kalenderjahr die folgenden ausführlichen Daten zu jedem in ihrem Hoheitsgebiet neu in der Klasse M₁ zugelassenen Personenkraftwagen:
 - a) Hersteller;
 - b) Typgenehmigungsnummer mit Erweiterung;
 - c) Typ, Variante und Version (soweit zutreffend);
 - d) Fabrikmarke und Handelsname;
 - e) Klasse des typgenehmigten Fahrzeugs;
 - f) Gesamtzahl der Neuzulassungen;
 - g) Masse in fahrbereitem Zustand;
 - h) spezifische CO₂-Emissionen (NEFZ und WLTP);
 - i) Fahrzeugstandfläche: Radstand, Spurweite der Lenkachse und Spurweite der anderen Achse;
 - j) Kraftstofftyp und Kraftstoffmodus;
 - k) Hubraum;
 - l) Stromverbrauch;
 - m) Code für die innovative Technologie oder die Gruppe innovativer Technologien und die CO₂-Emissionsminderung aufgrund dieser Technologie (NEFZ und WLTP);
 - n) Nennleistung;
 - o) Fahrzeug-Identifizierungsnummer;
 - p) WLTP-Prüfmasse;
 - q) Abweichungs- und Prüffaktoren gemäß Anhang I Nummer 3.2.8 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153;
 - r) Klasse des zugelassenen Fahrzeugs;
 - s) Identifizierungsnummer der Fahrzeugfamilie;
 - t) gegebenenfalls elektrische Reichweite.

Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission gemäß Artikel 7 alle unter dieser Nummer genannten Daten in dem Format gemäß Teil B Abschnitt 2 zur Verfügung.
2. Die ausführlichen Daten gemäß Nummer 1 werden aus der Übereinstimmungsbescheinigung des betreffenden Personenkraftwagens entnommen. Bei Fahrzeugen mit Zweistoffbetrieb (Benzin/Gas), in deren Übereinstimmungsbescheinigungen spezifische CO₂-Werte für beide Kraftstofftypen angegeben sind, verwenden die Mitgliedstaaten nur den für Gas gemessenen Wert.
3. Die Mitgliedstaaten stellen für jedes Kalenderjahr Folgendes fest:
 - a) die Gesamtzahl der zugelassenen neuen Personenkraftwagen mit EG-Typgenehmigung;
 - b) die Gesamtzahl der zugelassenen neuen Personenkraftwagen mit Einzelgenehmigung;
 - c) die Gesamtzahl der zugelassenen neuen Personenkraftwagen mit EG-Typgenehmigung;

TEIL B

Format für die Datenübermittlung

Die Mitgliedstaaten übermitteln für jedes Jahr die Daten gemäß Teil A Nummern 1 und 3 in folgenden Formaten:

ABSCHNITT 1

AGGREGIERTE ÜBERWACHUNGSDATEN

Mitgliedstaat ⁽¹⁾	
Jahr	
Gesamtzahl neu zugelassener Personenkraftwagen mit EG-Typgenehmigung	
Gesamtzahl neu zugelassener Personenkraftwagen mit Einzelgenehmigung	
Gesamtzahl neu zugelassener Personenkraftwagen mit nationaler Kleinserien-Typgenehmigung	

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

ABSCHNITT 2

AUSFÜHRLICHE ÜBERWACHUNGSDATEN — FÜR JEWEILS EIN FAHRZEUG

Querverweis zu Teil A Nummer 1	Ausführliche Daten, je zugelassenes Fahrzeug
a)	Name des Herstellers — EU-Standardbezeichnung
	Name des Herstellers — OEM-Angabe
	Name des Herstellers — Bezeichnung im nationalen Register des Mitgliedstaats ⁽¹⁾
b)	Typgenehmigungsnummer mit Erweiterung
c)	Typ
	Variante
	Version
d)	Fabrikmarke und Handelsname
e)	Klasse des typgenehmigten Fahrzeugs
f)	Gesamtzahl der Neuzulassungen
g)	Masse in fahrbereitem Zustand
h)	Spezifische CO ₂ -Emissionen (kombiniert) NEFZ-Wert bis zum 31. Dezember 2020 außer für Fahrzeuge, die in den Anwendungsbereich des Artikels 5 fallen, für die der NEFZ-Wert im Einklang mit Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153 bis zum 31. Dezember 2022 zu bestimmen ist
	Spezifische CO ₂ -Emissionen (kombiniert) WLTP-Wert

Querverweis zu Teil A Nummer 1	Ausführliche Daten, je zugelassenes Fahrzeug
i)	Radstand
	Spurweite — Lenkachse (Achse 1)
	Spurweite — andere Achse (Achse 2)
j)	Hubraum (cm ³)
	Stromverbrauch (Wh/km)
k)	Hubraum (cm ³)
l)	Stromverbrauch (Wh/km)
m)	Code für die ökoinnovative(n) Technologie(n)
	NEFZ-basierte ökoinnovationsbedingte Einsparungen von CO ₂ -Emissionen insgesamt bis 31. Dezember 2020
	WLTP-basierte ökoinnovationsbedingte Einsparungen von CO ₂ -Emissionen insgesamt
n)	Nennleistung
o)	Fahrzeug-Identifizierungsnummer
p)	WLTP-Prüfmasse
q)	Abweichungsfaktor De (soweit vorhanden)
	Prüffaktor (soweit vorhanden)
r)	Klasse des zugelassenen Fahrzeugs
s)	Identifizierungsnummer der Fahrzeugfamilie
t)	elektrische Reichweite, soweit vorhanden

Anmerkungen:

- (¹) Bei nationalen Kleinserien-Typgenehmigungen (NSS) oder Einzelgenehmigungen (IVA) ist in der Spalte „Name des Herstellers — Bezeichnung im nationalen Register“ der Name des Herstellers anzugeben; in der Spalte „Name des Herstellers — EU-Standardbezeichnung“ ist je nach Fall „AA-NSS“ bzw. „AA-IVA“ einzutragen.

ANHANG III

ÜBERWACHUNG UND MELDUNG DER EMISSIONEN NEUER LEICHTER NUTZFAHRZEUGE

A. Erfassung von Angaben über neue leichte Nutzfahrzeuge und Bestimmung von Daten für die Überwachung von CO₂-Emissionen

1. Detaillierte Angaben

1.1. Als N₁ zugelassene vollständige Fahrzeuge

Für als N₁ zugelassene vollständige Fahrzeuge mit EG-Typgenehmigung erfassen die Mitgliedstaaten für jedes Kalenderjahr und jedes neue leichte Nutzfahrzeug bei Erstzulassung in ihrem Hoheitsgebiet die folgenden ausführlichen Angaben:

- a) Hersteller;
- b) Typgenehmigungsnummer mit Erweiterung;
- c) Typ, Variante und Version;
- d) Fabrikmarke;
- e) Klasse des typgenehmigten Fahrzeugs;
- f) Klasse des zugelassenen Fahrzeugs;
- g) spezifische CO₂-Emissionen (NEFZ und WLTP);
- h) Masse in fahrbereitem Zustand;
- i) technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand;
- j) Fahrzeugstandfläche: Radstand, Spurweite der Lenkachse und Spurweite der anderen Achse;
- k) Kraftstofftyp und Kraftstoffmodus;
- l) Hubraum;
- m) Stromverbrauch;
- n) Code für die innovative Technologie oder die Gruppe innovativer Technologien und CO₂-Emissionsreduktion infolge dieser Technologie (NEFZ und WLTP);
- o) Fahrzeug-Identifizierungsnummer;
- p) WLTP-Prüfmasse;
- q) Abweichungs- und Prüffaktoren gemäß Anhang I Nummer 3.2.8 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1152;
- r) Identifizierungsnummer der Fahrzeugfamilie, die im Einklang mit Anhang XXI Nummer 5.0 der Verordnung (EU) 2017/1151 bestimmt wurde;
- s) gegebenenfalls elektrische Reichweite.

Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission gemäß Artikel 7 alle unter dieser Nummer genannten Daten in dem Format gemäß Teil C Abschnitt 2 dieses Anhangs zur Verfügung.

1.2. Als N_1 zugelassene und in einem Mehrstufenverfahren typgenehmigte Fahrzeuge

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

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

Können die unter Unterabsatz 1 Buchstaben a und b vorgesehenen Daten für das Basisfahrzeug nicht mitgeteilt werden, so übermittelt der Mitgliedstaat stattdessen Daten für das vervollständigte Fahrzeug.

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

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

2. Die Angaben gemäß Nummer 1 sind der Übereinstimmungsbescheinigung zu entnehmen. Bei Fahrzeugen mit zwei Kraftstoffmöglichkeiten (Ottokraftstoff/Gas), deren Übereinstimmungsbescheinigungen die spezifischen CO_2 -Werte sowohl für den Ottokraftstoffbetrieb als auch für den Gasbetrieb ausweisen, verwenden die Mitgliedstaaten nur den für Gas gemessenen Wert.
3. Die Mitgliedstaaten stellen für jedes Kalenderjahr Folgendes fest:
 - a) die Gesamtzahl der neu zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge mit EG-Typgenehmigung;
 - b) die Gesamtzahl der neu zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge mit Typgenehmigung im Mehrstufenverfahren, soweit bekannt;
 - c) die Gesamtzahl der neu zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge mit Einzelgenehmigung;
 - d) die Gesamtzahl der neu zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge mit nationaler Kleinserien-Typgenehmigung.

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

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

1. Anzahl zugelassener neuer leichter Nutzfahrzeuge

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

2. Vervollständigte Fahrzeuge

Bei Mehrstufenfahrzeugen werden die spezifischen CO_2 -Emissionen vervollständigter Fahrzeuge dem Hersteller des Basisfahrzeugs zugeteilt.

Um sicherzustellen, dass die Werte für die CO_2 -Emissionen, die Kraftstoffeffizienz und die Masse der vervollständigten Fahrzeuge repräsentativ sind, legt die Kommission ein spezielles Überwachungsverfahren fest und schlägt gegebenenfalls die notwendigen Änderungen der einschlägigen Rechtsvorschriften über die Typgenehmigung vor; dabei vermeidet die Kommission eine übermäßige Belastung des Herstellers des Basisfahrzeugs.

Auch wenn zur Berechnung der Zielvorgabe für 2020 gemäß Anhang I Teil B Nummer 2 die Standardmasse aus Teil C dieses Anhangs zugrunde gelegt wird, kann, wenn dieser Massewert nicht ermittelt werden kann, für die vorläufige Berechnung der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gemäß Artikel 7 Absatz 4 die Masse des vervollständigten Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand herangezogen werden.

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

C. Formate für die Datenübermittlung

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

Abschnitt 1

Aggregierte Überwachungsdaten

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

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

Abschnitt 2

Detaillierte Überwachungsdaten — für jeweils ein Fahrzeug

Querverweis zu Teil A Nummer 1.1	Detaillierte Angaben je zugelassenes Fahrzeug ⁽¹⁾
a)	Name des Herstellers — EU-Standardbezeichnung ⁽²⁾
	Name des Herstellers — OEM-Angabe VOLLSTÄNDIGES FAHRZEUG/BASISFAHRZEUG ⁽³⁾
	Name des Herstellers — OEM-Angabe VOLLSTÄNDIGES FAHRZEUG/BASISFAHRZEUG ⁽³⁾
	Name des Herstellers — Bezeichnung im nationalen Register des Mitgliedstaats ⁽²⁾
b)	Typgenehmigungsnummer mit Erweiterung
c)	Typ
	Variante
	Version
d)	Fabrikmarke
e)	Klasse des typgenehmigten Fahrzeugs
f)	Klasse des zugelassenen Fahrzeugs
g)	Spezifische CO ₂ -Emissionen (kombiniert) NEFZ-Wert bis 31. Dezember 2020
	Spezifische CO ₂ -Emissionen (kombiniert) WLTP-Wert

Querverweis zu Teil A Nummer 1.1	Detaillierte Angaben je zugelassenes Fahrzeug ⁽¹⁾
h)	Masse in fahrbereitem Zustand BASISFAHRZEUG
	Masse in fahrbereitem Zustand VERVOLLSTÄNDIGTES FAHRZEUG/VOLLSTÄNDIGES FAHRZEUG
i) ⁽⁴⁾	technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand
j)	Radstand
	Spurweite — Lenkachse (Achse 1)
	Spurweite — andere Achse (Achse 2)
k)	Kraftstofftyp
	Kraftstoffmodus
l)	Hubraum (cm ³)
m)	Stromverbrauch (Wh/km)
n)	Code für die ökoinnovative(n) Technologie(n)
	NEFZ-basierte ökoinnovationsbedingte Einsparungen von CO ₂ -Emissionen insgesamt bis zum 31. Dezember 2020
	WLTP-basierte ökoinnovationsbedingte Einsparungen von CO ₂ -Emissionen insgesamt
o)	Fahrzeug-Identifizierungsnummer
p)	WLTP-Prüfmasse
q)	Abweichungsfaktor De (soweit vorhanden)
	Prüffaktor (soweit vorhanden)
r)	Identifizierungsnummer der Fahrzeugfamilie
s)	gegebenenfalls elektrische Reichweite
Anhang I Nummer 2.17.2 der Richtlinie 2007/46/EG ⁽⁵⁾	Standardmasse (soweit zutreffend im Fall von Mehrstufenfahrzeugen)

Anmerkungen:

- (¹) Können im Falle von Mehrstufenfahrzeugen keine Daten für das Basisfahrzeug angegeben werden, so gibt der Mitgliedstaat zumindest die für das Format vorgegebenen Daten für das vervollständigte Fahrzeug an.
- (²) Bei nationalen Kleinserien-Typgenehmigungen (NSS) oder Einzelgenehmigungen (IVA) ist in der Spalte „Name des Herstellers — Bezeichnung im nationalen Register“ der Name des Herstellers anzugeben; in der Spalte „Name des Herstellers — EU-Standardbezeichnung“ ist je nach Fall „AA-NSS“ bzw. „AA-IVA“ einzutragen.
- (³) Bei Mehrstufenfahrzeugen ist der Hersteller des (unvollständigen/vollständigen) Basisfahrzeugs anzugeben. Ist der Hersteller des Basisfahrzeugs nicht bekannt, ist nur der Hersteller des vervollständigten Fahrzeugs anzugeben.
- (⁴) Bei Mehrstufenfahrzeugen ist die technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand des Basisfahrzeugs anzugeben.
- (⁵) Bei Mehrstufenfahrzeugen können die Angaben zur Masse in fahrbereitem Zustand und zur technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand des Basisfahrzeugs durch die unter den Beschreibungsmerkmalen gemäß Anhang I Nummer 2.17.2 der Richtlinie 2007/46/EG angegebene Standardmasse ersetzt werden.

ANHANG IV

AUFGEHOBENE VERORDNUNGEN MIT VERZEICHNIS IHRER SPÄTEREN ÄNDERUNGEN

Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates	(ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1).
Verordnung (EU) Nr. 397/2013 der Kommission	(ABl. L 120 vom 1.5.2013, S. 4).
Verordnung (EU) Nr. 333/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates	(ABl. L 103 vom 5.4.2014, S. 15).
Delegierte Verordnung (EU) 2015/6 der Kommission	(ABl. L 3 vom 7.1.2015, S. 1).
Delegierte Verordnung (EU) 2017/1502 der Kommission	(ABl. L 221 vom 26.8.2017, S. 4).
Delegierte Verordnung (EU) 2018/649 der Kommission	(ABl. L 108 vom 27.4.2018, S. 14).
Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates	(ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1).
Delegierte Verordnung (EU) Nr. 205/2012 der Kommission	(ABl. L 72 vom 10.3.2012, S. 2).
Verordnung (EU) Nr. 253/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates	(ABl. L 84 vom 20.3.2014, S. 38).
Delegierte Verordnung (EU) Nr. 404/2014 der Kommission	(ABl. L 121 vom 24.4.2014, S. 1).
Delegierte Verordnung (EU) 2017/748 der Kommission	(ABl. L 113 vom 29.4.2017, S. 9).
Delegierte Verordnung (EU) 2017/1499 der Kommission	(ABl. L 219 vom 25.8.2017, S. 1).

ANHANG V

ENTSPRECHUNGSTABELLE

Verordnung (EG) Nr. 443/2009	Verordnung (EU) Nr. 510/2011	Vorliegende Verordnung
Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1	Artikel 1 Absatz 1
Artikel 1 Absatz 2	Artikel 1 Absatz 2	Artikel 1 Absatz 2
Artikel 1 Absatz 3	—	Artikel 1 Absatz 3
—	—	Artikel 1 Absatz 4
—	—	Artikel 1 Absatz 5
—	—	Artikel 1 Absatz 6
—	—	Artikel 1 Absatz 7
Artikel 2 Absatz 1	Artikel 2 Absatz 1	Artikel 2 Absatz 1
Artikel 2 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 2	Artikel 2 Absatz 2
Artikel 2 Absatz 3	Artikel 2 Absatz 3	Artikel 2 Absatz 3
Artikel 2 Absatz 4	Artikel 2 Absatz 4	Artikel 2 Absatz 4
Artikel 3 Absatz 1 einleitender Satz	Artikel 3 Absatz 1 einleitender Satz	Artikel 3 Absatz 1 einleitender Satz
Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben a und b	Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben a und b	Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben a und b
—	Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben c, d und e	Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben c, d und e
Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben c und d	Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben f und g	Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben f und g
Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe f	Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe h	Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe h
Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe e	Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe j	Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe i
Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe g	Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe i	Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe j
—	—	Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben k, l und m
—	Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe k	Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe n
Artikel 3 Absatz 2	Artikel 3 Absatz 2	Artikel 3 Absatz 2
Artikel 4 Absatz 1	Artikel 2, Absatz 1	Artikel 4 Absatz 1 einleitender Satz und Buchstaben a und b
—	—	Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe c
—	Artikel 4 Absatz 2	Artikel 4 Absatz 2
Artikel 4 Absatz 2	Artikel 4 Absatz 3	Artikel 4 Absatz 3
Artikel 5	Artikel 5	—
Artikel 5a	—	Artikel 5
Artikel 6	Artikel 6	—
Artikel 7 Absatz 1	Artikel 7 Absatz 1	Artikel 6 Absatz 1
Artikel 7 Absatz 2 Buchstaben a, b und c	Artikel 7 Absatz 2 Buchstaben a, b und c	Artikel 6 Absatz 2 Buchstaben a, b und c
—	—	Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe d
Artikel 7 Absatz 3	Artikel 7 Absatz 3	Artikel 6 Absatz 3
Artikel 7 Absatz 4	Artikel 7 Absatz 4	Artikel 6 Absatz 4
Artikel 7 Absatz 5	Artikel 7 Absatz 5	Artikel 6 Absatz 5
Artikel 7 Absatz 6	Artikel 7 Absatz 6	Artikel 6 Absatz 6

Verordnung (EG) Nr. 443/2009	Verordnung (EU) Nr. 510/2011	Vorliegende Verordnung
Artikel 7 Absatz 7	Artikel 7 Absatz 7	Artikel 6 Absatz 7
Artikel 8 Absatz 1	Artikel 8 Absatz 1	Artikel 7 Absatz 1
Artikel 8 Absatz 2	Artikel 8 Absatz 2	Artikel 7 Absatz 2
Artikel 8 Absatz 3	Artikel 8 Absatz 3	Artikel 7 Absatz 3
Artikel 8 Absatz 4 Unterabsätze 1 und 2	Artikel 8 Absatz 4 Unterabsätze 1 und 2	Artikel 7 Absatz 4 Unterabsätze 1 und 2
Artikel 8 Absatz 4 Unterabsatz 3	Artikel 8 Absatz 4 Unterabsatz 1	Artikel 7 Absatz 4 Unterabsatz 3
Artikel 8 Absatz 5 Unterabsatz 1	Artikel 8 Absatz 5	Artikel 7 Absatz 5 Unterabsatz 1
Artikel 8 Absatz 5 Unterabsatz 2	Artikel 8 Absatz 6	Artikel 7 Absatz 5 Unterabsatz 2
Artikel 8 Absatz 6	Artikel 8 Absatz 7	—
Artikel 8 Absatz 7	Artikel 8 Absatz 8	Artikel 7 Absatz 6 Unterabsatz 1
—	—	Artikel 7 Absatz 6 Unterabsatz 2
Artikel 8 Absatz 8	—	—
Artikel 8 Absatz 9 Unterabsatz 1	Artikel 8 Absatz 9 Unterabsatz 1	Artikel 7 Absatz 7
Artikel 8 Absatz 9 Unterabsatz 2	Artikel 8 Absatz 9 Unterabsatz 2	Artikel 7 Absatz 8
—	—	Artikel 7 Absatz 9
—	—	Artikel 7 Absatz 10
—	Artikel 8 Absatz 10	Artikel 7 Absatz 11
Artikel 9 Absatz 1	Artikel 9 Absatz 1	Artikel 8 Absatz 1
Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 einleitender Satz	Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 einleitender Satz	Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 1, erster Teil
Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe a	Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe a	—
Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe b	Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe b	Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 1, zweiter Teil
Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 2	Artikel 9 Absatz 2 Unterabsatz 2	Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 2
Artikel 9 Absatz 3	Artikel 9 Absatz 3	Artikel 8 Absatz 3
Artikel 9 Absatz 4	Artikel 9 Absatz 4	Artikel 8 Absatz 4
Artikel 10 Absatz 1 einleitender Satz	Artikel 10 Absatz 1 einleitender Satz	Artikel 9 Absatz 1 einleitender Satz
Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a bis e	Artikel 10 Absatz 1 Buchstaben a bis e	Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben a bis e
—	—	Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe f
Artikel 10 Absatz 2	Artikel 10 Absatz 2	Artikel 9 Absatz 2
—	—	Artikel 9 Absatz 3
Artikel 11 Absatz 1	Artikel 11 Absatz 1	Artikel 10 Absatz 1
Artikel 11 Absatz 2	Artikel 11 Absatz 2	Artikel 10 Absatz 2
Artikel 11 Absatz 3	Artikel 11 Absatz 3	Artikel 10 Absatz 3 Unterabsatz 1
—	—	Artikel 10 Absatz 3 Unterabsatz 2
Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 1	—	Artikel 10 Absatz 4 Unterabsatz 1

Verordnung (EG) Nr. 443/2009	Verordnung (EU) Nr. 510/2011	Vorliegende Verordnung
Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 2 einleitender Satz	—	Artikel 10 Absatz 4 Unterabsatz 2 einleitender Satz
Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe a	—	Artikel 10 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe a
Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe b	—	—
Artikel 11 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe c	—	Artikel 10 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe b
—	—	Artikel 10 Absatz 4 Unterabsatz 2 Buchstabe c
Artikel 11 Absatz 4 Unterabsätze 3 und 4	—	Artikel 10 Absatz 4 Unterabsätze 3 und 4
Artikel 11 Absatz 5	Artikel 11 Absatz 4	Artikel 10 Absatz 5
Artikel 11 Absatz 6	Artikel 11 Absatz 5	Artikel 10 Absatz 6
Artikel 11 Absatz 7	Artikel 11 Absatz 6	Artikel 10 Absatz 7
Artikel 11 Absatz 8	Artikel 11 Absatz 7	Artikel 10 Absatz 8
Artikel 11 Absatz 9	Artikel 11 Absatz 8	Artikel 10 Absatz 9
Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 1	Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 1	Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 1
Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 2	—	Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 2
Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 3	Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 2	Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 3
—	—	Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4
Artikel 12 Absatz 2	Artikel 12 Absatz 2	Artikel 11 Absatz 2 einleitender Satz, Buchstaben a, b, c und d, erster Satzteil
—	—	Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe d, letzter Satzteil
Artikel 12 Absatz 3	Artikel 12 Absatz 3	Artikel 11 Absatz 3
Artikel 12 Absatz 4	Artikel 12 Absatz 4	Artikel 11 Absatz 4
—	—	Artikel 12
—	—	Artikel 13
Artikel 13 Absatz 1	—	—
—	Artikel 13 Absatz 1	—
—	—	Artikel 14 Überschrift
—	—	Artikel 14 Absatz 1 Unterabsatz 1 einleitender Satz
Artikel 13 Absatz 2 Unterabsätze 1 und 2	—	Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe a
—	Artikel 13 Absatz 5	Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe b
		Artikel 14 Absatz 1 Buchstaben c und d

Verordnung (EG) Nr. 443/2009	Verordnung (EU) Nr. 510/2011	Vorliegende Verordnung
Artikel 13 Absatz 2 Unterabsatz 3	Artikel 13 Absatz 5	Artikel 14 Absatz 2
—	—	Artikel 15 Absatz 1
—	—	Artikel 15 Absatz 2
—	—	Artikel 15 Absatz 3
—	Artikel 13 Absatz 2	—
—	—	Artikel 15 Absatz 4 erster Teil
Artikel 13 Absatz 3	Artikel 13 Absatz 6 Unterabsatz 1	Artikel 15 Absatz 4 zweiter Teil
—	Artikel 13 Absatz 4	—
Artikel 13 Absatz 4	Artikel 13 Absatz 6 Unterabsatz 2	—
Artikel 13 Absatz 5	—	—
Artikel 13 Absatz 6	Artikel 13 Absatz 3	—
—	—	Artikel 15 Absatz 5
—	—	Artikel 15 Absatz 6
Artikel 13 Absatz 7 Unterabsatz 1	Artikel 13 Absatz 6 Unterabsatz 3	Artikel 15 Absatz 7
Artikel 13 Absatz 7 Unterabsatz 2	Artikel 13 Absatz 6 Unterabsatz 4	Artikel 15 Absatz 8
Artikel 14 Absatz 1	Artikel 14 Absatz 1	Artikel 16 Absatz 1
Artikel 14 Absatz 2	Artikel 14 Absatz 2	Artikel 16 Absatz 2
Artikel 14 Absatz 3	Artikel 14 Absatz 2a	Artikel 16 Absatz 3
Artikel 14a Absatz 1	Artikel 15 Absatz 3	Artikel 17 Absatz 1
Artikel 14a Absatz 2	Artikel 15 Absatz 1	Artikel 17 Absatz 2
Artikel 14a Absatz 3	Artikel 16	Artikel 17 Absatz 3
Artikel 14a Absatz 4	Artikel 15 Absatz 2	Artikel 17 Absatz 4
Artikel 14a Absatz 5	Artikel 17	Artikel 17 Absatz 5
Artikel 15	—	—
—	—	Artikel 18
Artikel 16	Artikel 18	Artikel 19
Anhang I	—	Anhang I Teil A Nummern 1 bis 5
—	—	Anhang I Teil A Nummer 6
—	Anhang I	Anhang I Teil B Nummern 1 bis 5
—	—	Anhang I Teil B Nummer 6
Anhang II Teil A	—	Anhang II, Teil A
Anhang II Teil B	—	—
Anhang II Teil C	—	Anhang II Teil B
—	Anhang II	Anhang III
—	—	Anhang IV
—	—	Anhang V

VERORDNUNG (EU) 2019/632 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**vom 17. April 2019****zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 zur Verlängerung der vorübergehenden Verwendung anderer als der im Zollkodex der Union vorgesehenen Mittel der elektronischen Datenverarbeitung**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf die Artikel 33 und 207,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽¹⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Union ⁽²⁾ (im Folgenden „Zollkodex“) erfolgt der gesamte Austausch von Informationen zwischen Zollbehörden untereinander sowie zwischen Wirtschaftsbeteiligten und Zollbehörden und die Speicherung dieser Informationen unter Verwendung von Mitteln der elektronischen Datenverarbeitung.
- (2) Der Zollkodex gestattet jedoch während eines Übergangszeitraums die Verwendung anderer Mittel zum Austausch und zur Speicherung von Informationen als die dort in Artikel 6 Absatz 1 genannten Mittel der elektronischen Datenverarbeitung, soweit die für die Anwendung der Bestimmungen des Zollkodex erforderlichen elektronischen Systeme noch nicht betriebsbereit sind. Dieser Übergangszeitraum muss spätestens am 31. Dezember 2020 enden.
- (3) Im Einklang mit dem Zollkodex arbeiten die Mitgliedstaaten mit der Kommission zusammen, um elektronische Systeme für den Austausch und die Speicherung von Informationen zu entwickeln, zu warten und zu verwenden, und die Kommission erstellt ein Arbeitsprogramm für die Entwicklung und Inbetriebnahme dieser elektronischen Systeme.
- (4) Das Arbeitsprogramm wurde mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2016/578 der Kommission ⁽³⁾ festgelegt. Es enthält eine Liste mit 17 elektronischen Systemen, die für die Anwendung des Zollkodex entweder von den Mitgliedstaaten allein (bei Systemen, die auf nationaler Ebene verwaltet werden „nationale Systeme“) oder von den Mitgliedstaaten in enger Zusammenarbeit mit der Kommission entwickelt werden müssen (bei unionsweiten Systemen, von denen einige aus sowohl unionsweiten als auch nationalen Komponenten bestehen „transeuropäische Systeme“).
- (5) Das Arbeitsprogramm enthält den Zeitplan für die Einführung dieser nationalen und transeuropäischen Systeme.
- (6) Der Übergang zu einer vollständigen Nutzung elektronischer Systeme für Interaktionen zwischen Wirtschaftsbeteiligten und Zollbehörden und zwischen Zollbehörden untereinander wird es ermöglichen, dass die im Zollkodex vorgesehenen Vereinfachungen ihre Wirkung voll entfalten, was zu einem verbesserten Informationsaustausch zwischen den Akteuren, einer wirksameren Erfassung der Einfuhr, Durchfuhr und Ausfuhr von Waren, einer zentralisierten Zollabfertigung und harmonisierten Zollkontrollen auf dem gesamten Zollgebiet der Union und somit zu einer Verringerung von Verwaltungskosten, Bürokratie, Fehlern und Betrug bei Zollanmeldungen, sowie zu einer Verringerung des Phänomens der Auswahl der Einfuhrstellen mit den niedrigsten Zollgebühren („Import Point Shopping“) führen wird.
- (7) Die Einrichtung elektronischer Systeme erfordert, dass die Kommission und die Mitgliedstaaten die Datenelemente auf der Grundlage der international anerkannten Datenmodelle harmonisieren, wie es der Zollkodex vorschreibt, sowohl Finanzmittel als auch Zeit investieren und, in einigen Fällen, die bestehenden elektronischen Systeme vollständig neu programmieren. Die Entwicklung dieser elektronischen Systeme wurde von den Mitgliedstaaten

⁽¹⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 13. März 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 9. April 2019.

⁽²⁾ Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 269 vom 10.10.2013, S. 1).

⁽³⁾ Durchführungsbeschluss (EU) 2016/578 der Kommission vom 11. April 2016 zur Festlegung des Arbeitsprogramms für die Entwicklung und Inbetriebnahme der elektronischen Systeme gemäß dem Zollkodex der Union (ABl. L 99 vom 15.4.2016, S. 6).

unterschiedlich geplant, was zu zeitlichen Unterschieden bei der Einführung dieser Systeme in der Union geführt hat. Aufgrund der engen Verknüpfung der elektronischen Systeme untereinander ist es wichtig, dass sie in der richtigen Reihenfolge eingeführt werden. Verzögerungen bei der Entwicklung eines Systems führen daher unweigerlich zu Verzögerungen bei der Entwicklung anderer Systeme. Der Zollkodex (einschließlich des Enddatums für Übergangsregelungen am 31. Dezember 2020) wurde im Jahr 2013 angenommen, während die Bestimmungen zu seiner Ergänzung und Durchführung, d. h. die Delegierte Verordnung (EU) 2015/2446 der Kommission ⁽⁴⁾, die Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission ⁽⁵⁾ und die Delegierte Verordnung (EU) 2016/341 der Kommission ⁽⁶⁾, erst in den Jahren 2015 und 2016 veröffentlicht wurden. Dies hat zu einer Verzögerung bei der Festlegung der für die Entwicklung der elektronischen Systeme erforderlichen funktionalen und technischen Spezifikationen geführt.

- (8) Auch wenn in Artikel 278 des Zollkodex der 31. Dezember 2020 als einheitliches Datum für die Inbetriebnahme aller in diesem Artikel genannten Systeme festgelegt ist und trotz aller haushaltspolitischen und operativen Bemühungen der Union und einiger Mitgliedstaaten, die Arbeiten innerhalb der gesetzten Frist abzuschließen, hat sich herausgestellt, dass einige Systeme bis zu diesem Zeitpunkt nur teilweise in Betrieb genommen werden können. Das bedeutet, dass es notwendig sein wird, einige bereits bestehende Systeme über diesen Zeitpunkt hinaus weiterhin zu verwenden. Wenn keine legislativen Änderungen zur Verlängerung dieser Frist vorgenommen werden, werden Unternehmen und Zollbehörden nicht in der Lage sein, ihre Aufgaben und rechtlichen Verpflichtungen in Bezug auf Zolltätigkeiten zu erfüllen.
- (9) Nach dem 31. Dezember 2020 sollten die Arbeiten an drei Gruppen von Systemen fortgesetzt werden. In der ersten Gruppe befinden sich die nationalen elektronischen Systeme für die Ankunftsmeldung, die Gestellung, die Anmeldung zur vorübergehenden Verwahrung und die Zollanmeldung von in das Zollgebiet der Union verbrachten Waren (einschließlich der Sonderverfahren mit Ausnahme der passiven Veredelung), die aktualisiert oder entwickelt werden müssen, um gewisse Bestimmungen des Zollkodex wie die Harmonisierung der Anforderungen an die in diese Systeme einzuspeisenden Daten zu berücksichtigen. In der zweiten Gruppe befinden sich bestehende elektronische Systeme, die aktualisiert werden müssen, um gewisse Bestimmungen des Zollkodex wie die Harmonisierung der Anforderungen an die in die Systeme einzuspeisenden Daten zu berücksichtigen. Diese Gruppe umfasst drei transeuropäische Systeme (das System für die summarischen Eingangsanmeldungen, das System für externe und interne Versandverfahren und das System für aus dem Zollgebiet der Union verbrachte Waren) sowie das nationale Ausfuhrsystem (einschließlich der Ausfuhrkomponente des Systems für nationale Sonderverfahren). In der dritten Gruppe befinden sich drei neue transeuropäische elektronische Systeme (die Systeme für Sicherheiten für eine potenzielle oder bestehende Zollschuld, für den zollrechtlichen Status von Waren und für die zentrale Zollabwicklung). Die Kommission hat in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten einen ausführlichen Zeitplan für die Inbetriebnahme dieser Systeme bis Ende 2025 erstellt.
- (10) Im Einklang mit der neuen Planung für die Entwicklung der elektronischen Systeme sollte die im Zollkodex festgelegte Frist, innerhalb der Mittel für den Austausch und die Speicherung von Informationen, mit Ausnahme der in seinem Artikel 6 Absatz 1 genannten Mittel der elektronischen Datenverarbeitung, vorübergehend genutzt werden können, für die erste Gruppe auch bis 2022 und für die zweite und dritte Gruppe elektronischer Systeme bis 2025 ausgeweitet werden.
- (11) Im Hinblick auf die anderen zur Anwendung des Zollkodex einzurichtenden Systeme sollte die allgemeine Frist des 31. Dezember 2020 für die Verwendung von Mitteln zum Austausch und zur Speicherung von Informationen, mit Ausnahme der in seinem Artikel 6 Absatz 1 genannten Mittel der elektronischen Datenverarbeitung, weiterhin gelten.
- (12) Damit das Europäische Parlament und der Rat die Inbetriebnahme aller für die Anwendung der in Artikel 278 des Zollkodex genannten Bestimmungen erforderlichen elektronischen Systeme überwachen können, sollte die Kommission regelmäßig über die erzielten Fortschritte und die Erreichung der Zwischenziele im Einklang mit dem Zeitplan Bericht erstatten. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten der Kommission zweimal jährlich die entsprechenden Informationen zur Verfügung stellen. Sobald alle elektronischen Systeme betriebsbereit sind, sollte die Kommission innerhalb eines Jahres ab dem ersten Tag, an dem diese Systeme betriebsbereit sind, mittels einer Eignungsprüfung beurteilen, ob diese Systeme zweckmäßig sind.
- (13) Der Zollkodex ist daher entsprechend zu ändern —

⁽⁴⁾ Delegierte Verordnung (EU) 2015/2446 der Kommission vom 28. Juli 2015 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates mit Einzelheiten zur Präzisierung von Bestimmungen des Zollkodex der Union (ABl. L 343 vom 29.12.2015, S. 1).

⁽⁵⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission vom 24. November 2015 mit Einzelheiten zur Umsetzung von Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 343 vom 29.12.2015, S. 558).

⁽⁶⁾ Delegierte Verordnung (EU) 2016/341 der Kommission vom 17. Dezember 2015 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Übergangsbestimmungen für bestimmte Vorschriften des Zollkodex der Union, für den Fall, dass die entsprechenden elektronischen Systeme noch nicht betriebsbereit sind, und zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2015/2446 (ABl. L 69 vom 15.3.2016, S. 1).

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Verordnung (EU) Nr. 952/2013

Die Verordnung (EU) Nr. 952/2013 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 278 erhält folgende Fassung:

„Artikel 278

Übergangsmaßnahmen

(1) Mittel zum Austausch und zur Speicherung von Informationen, die nicht die in Artikel 6 Absatz 1 genannten Mittel der elektronischen Datenverarbeitung sind, können bis höchstens 31. Dezember 2020 vorübergehend genutzt werden, wenn die für die Anwendung der Bestimmungen des Zollkodex erforderlichen elektronischen Systeme mit Ausnahme der in den Absätzen 2 und 3 dieses Artikels genannten Systeme noch nicht betriebsbereit sind.

(2) Mittel, die nicht die in Artikel 6 Absatz 1 genannten Mittel der elektronischen Datenverarbeitung sind, können bis höchstens 31. Dezember 2022 vorübergehend genutzt werden, wenn die für die Anwendung der folgenden Bestimmungen des Zollkodex erforderlichen elektronischen Systeme noch nicht betriebsbereit sind:

a) die Bestimmungen über die Ankunftsmeldung, die Gestellung und die Anmeldung zur vorübergehenden Verwahrung nach den Artikeln 133, 139, 145 und 146; und

b) die Bestimmungen über die Zollanmeldung von in das Zollgebiet der Union verbrachten Waren nach den Artikeln 158, 162, 163, 166, 167, 170 bis 174, 201, 240, 250, 254 und 256.

(3) Mittel, die nicht die in Artikel 6 Absatz 1 genannten Mittel der elektronischen Datenverarbeitung sind, können bis höchstens 31. Dezember 2025 vorübergehend genutzt werden, wenn die für die Anwendung der folgenden Bestimmungen des Zollkodex erforderlichen elektronischen Systeme noch nicht betriebsbereit sind:

a) die Bestimmungen über Sicherheiten für eine potenzielle oder bestehende Zollschuld nach Artikel 89 Absatz 2 Buchstabe b und Artikel 89 Absatz 6;

b) die Bestimmungen über summarische Eingangsanmeldungen und die Risikoanalyse nach den Artikeln 46, 47, 127, 128 und 129;

c) die Bestimmungen über den zollrechtlichen Status von Waren nach Artikel 153 Absatz 2;

d) die Bestimmungen über die zentrale Zollabwicklung nach Artikel 179;

e) die Bestimmungen über das Versandverfahren nach Artikel 210 Buchstabe a, Artikel 215 Absatz 2 und den Artikeln 226, 227, 233 und 234; und

f) die Bestimmungen über die passive Veredelung, Vorabanmeldungen, Formalitäten beim Ausgang von Waren, die Ausfuhr von Unionswaren, die Wiederausfuhr von Nicht-Unionswaren und summarische Ausgangsanmeldungen für Waren, die aus dem Zollgebiet der Union verbracht werden, nach den Artikeln 258, 259, 263, 267, 269, 270, 271, 272, 274 und 275.“

2. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 278a

Berichtspflichten

(1) Bis zum 31. Dezember 2019 und anschließend jährlich bis zu dem Tag, an dem die in Artikel 278 genannten elektronischen Systeme uneingeschränkt in Betrieb genommen werden, legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Jahresbericht über die bei der Entwicklung dieser elektronischen Systeme erzielten Fortschritte vor.

(2) In dem jährlichen Bericht werden die Fortschritte der Kommission und der Mitgliedstaaten bei der Entwicklung jedes elektronischen Systems bewertet, wobei insbesondere die folgenden Etappenziele zu berücksichtigen sind:

a) Datum der Veröffentlichung der technischen Spezifikationen für die externe Kommunikation des elektronischen Systems;

b) Zeitraum der Konformitätsprüfung mit den Wirtschaftsbeteiligten; und

c) erwartetes und tatsächliches Datum der Inbetriebnahme der elektronischen Systeme.

(3) Ergibt die Bewertung, dass keine zufriedenstellenden Fortschritte erzielt wurden, werden in dem Bericht auch die Abhilfemaßnahmen beschrieben, die ergriffen werden sollen, um sicherzustellen, dass die elektronischen Systeme vor dem Ende der einschlägigen Übergangszeiträume in Betrieb genommen werden.

(4) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission zweimal jährlich eine aktualisierte Tabelle über ihre Fortschritte bei der Entwicklung und Inbetriebnahme der elektronischen Systeme. Die Kommission veröffentlicht diese aktualisierten Informationen auf ihrer Website.“

3. Artikel 279 erhält folgende Fassung:

„Artikel 279

Befugnisübertragung

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 284 delegierte Rechtsakte zu erlassen, in denen die Regeln für den Austausch und die Speicherung von Daten in den in Artikel 278 genannten Fällen festgelegt werden.“

Artikel 2

Inkrafttreten

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

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

Geschehen zu Straßburg am 17. April 2019.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

A. TAJANI

Im Namen des Rates

Der Präsident

G. CIAMBA

Gemeinsame Erklärung des Europäischen Parlaments und des Rates

Das Europäische Parlament und der Rat begrüßen den Sonderbericht Nr. 26/2018 des Rechnungshofs mit dem Titel „Zahlreiche Verzögerungen bei den IT-Systemen für den Zoll: Was ist falsch gelaufen?“ sowie weitere aktuelle einschlägige Berichte auf dem Gebiet des Zollwesens, durch die die gesetzgebenden Organe einen besseren Überblick über die Ursachen der Verzögerungen bei der Einführung der IT-Systeme, die für die Verbesserung der Zolltätigkeiten in der EU erforderlich sind, erhalten haben.

Das Europäische Parlament und der Rat sind der Auffassung, dass jede künftige Prüfung durch den Europäischen Rechnungshof, bei der die von der Kommission auf der Grundlage von Artikel 278a des Zollkodex der Union erstellten Berichte bewertet werden, einen positiven Beitrag zur Verhinderung weiterer Verzögerungen leisten könnte.

Das Europäische Parlament und der Rat fordern die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, derartige Prüfungen uneingeschränkt zu berücksichtigen.

RICHTLINIEN

RICHTLINIE (EU) 2019/633 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 17. April 2019

über unlautere Handelspraktiken in den Geschäftsbeziehungen zwischen Unternehmen in der Agrar- und Lebensmittelversorgungskette

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 43 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

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

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Agrar- und Lebensmittelversorgungskette bestehen oft erhebliche Ungleichgewichte in Bezug auf die Verhandlungsmacht von Lieferanten und Käufern von Agrar- und Lebensmittelerzeugnissen. Diese Ungleichgewichte bei der Verhandlungsmacht haben mit hoher Wahrscheinlichkeit unlautere Handelspraktiken zur Folge, wenn bei einem Verkauf größere und mächtigere Handelspartner versuchen, bestimmte für sie vorteilhafte Praktiken oder vertragliche Vereinbarungen durchzusetzen. Solche Praktiken können beispielsweise gröblich von der guten Handelspraxis abweichen, gegen das Gebot von Treu und Glauben und des redlichen Geschäftsverkehrs verstoßen und einem Handelspartner einseitig von einem anderen aufgezwungen werden; oder das wirtschaftliche Risiko auf unbegründete und unverhältnismäßige Art und Weise von einem Handelspartner auf einen anderen abwälzen; oder einem Handelspartner in einem erheblichen Missverhältnis zueinander stehende Rechte und Pflichten auferlegen. Bestimmte Praktiken könnten offensichtlich unlauter sein, selbst wenn beide Parteien zustimmen. Es sollte ein unionsweiter Mindeststandard zum Schutz vor unlauteren Handelspraktiken eingeführt werden, um solche Praktiken einzudämmen, die mit hoher Wahrscheinlichkeit negative Auswirkungen auf den Lebensstandard der landwirtschaftlichen Bevölkerung haben. Gemäß dem mit dieser Richtlinie verfolgten Konzept der Mindestharmonisierung können die Mitgliedstaaten nationale Vorschriften für unlautere Handelspraktiken erlassen oder beibehalten, die über die in dieser Richtlinie aufgeführten Praktiken hinausgehen.
- (2) Seit 2009 haben drei Veröffentlichungen der Kommission (die Mitteilung der Kommission vom 28. Oktober 2009 über die Verbesserung der Funktionsweise der Lebensmittelversorgungskette in Europa, Mitteilung der Kommission vom 15. Juli 2014 gegen unlautere Handelspraktiken zwischen Unternehmen in der Lebensmittelversorgungskette und Bericht der Kommission vom 29. Januar 2016 über unlautere Handelspraktiken zwischen Unternehmen in der Lebensmittelversorgungskette), die Funktionsweise der Lebensmittelversorgungskette, einschließlich des Auftretens unlauterer Handelspraktiken, zum Inhalt gehabt. Darin hat die Kommission Empfehlungen formuliert, welche Merkmale nationale und freiwillige Regelungsrahmen im Umgang mit unlauteren Handelspraktiken in der Lebensmittelversorgungskette aufweisen sollten. Nicht alle diese Merkmale wurden in den Rechtsrahmen oder in den freiwilligen Regelungen der Mitgliedstaaten berücksichtigt, sodass das Auftreten solcher Praktiken weiterhin im Mittelpunkt der politischen Debatte in der Union steht.
- (3) Im Jahr 2011 billigte das von der Kommission geleitete Hochrangige Forum für die Verbesserung der Funktionsweise der Lebensmittelversorgungskette mehrere Grundsätze für bewährte Verfahren in vertikalen Beziehungen in der Lebensmittelversorgungskette, die von den Organisationen, die die Mehrheit der Marktteilnehmer in der Lebensmittelversorgungskette vertreten, vereinbart wurden. Die im Jahr 2013 ins Leben gerufene „Supply Chain Initiative“ beruht auf diesen Grundsätzen.

⁽¹⁾ ABl. C 440 vom 6.12.2018, S. 165.

⁽²⁾ ABl. C 387 vom 25.10.2018, S. 48.

⁽³⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 12. März 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 9. April 2019.

- (4) Das Europäische Parlament forderte in seiner EntschlieÙung vom 7. Juni 2016 zu unlauteren Handelspraktiken in der Lebensmittelversorgungskette ⁽⁴⁾ die Kommission auf, einen Vorschlag für einen Rechtsrahmen der Union im Zusammenhang mit unlauteren Handelspraktiken vorzulegen. Der Rat forderte in seinen Schlussfolgerungen vom 12. Dezember 2016 zur Stärkung der Position der Landwirte in der Lebensmittelversorgungskette und zur Bekämpfung unlauterer Handelspraktiken die Kommission auf, zeitnah eine Folgenabschätzung im Hinblick auf einen Vorschlag für einen EU-Rechtsrahmen oder für nichtlegislative Maßnahmen durchzuführen, mit dem gegen unlautere Handelspraktiken vorgegangen werden soll. Die Kommission hat eine Folgenabschätzung ausgearbeitet, der eine öffentliche Konsultation sowie gezielte Konsultationen vorausgingen. Darüber hinaus hat die Kommission im Zuge des Legislativverfahrens Angaben übermittelt, die belegen, dass die großen Marktteilnehmer einen erheblichen Anteil am Gesamtwert der Produktion haben.
- (5) In der Agrar- und Lebensmittelversorgungskette sind auf den verschiedenen Stufen Erzeugung, Verarbeitung, Vermarktung und Vertrieb von Agrar- und Lebensmittelerzeugnissen sowie im Agrar- und Lebensmitteleinzelhandel unterschiedliche Marktteilnehmer tätig. Diese Kette ist der bei Weitem wichtigste Kanal um Agrar- und Lebensmittelerzeugnissen „vom Hof auf den Tisch“ zu bringen. Diese Marktteilnehmer handeln mit Agrar- und Lebensmittelerzeugnissen, d. h. in Anhang I des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) aufgeführten landwirtschaftlichen Primärerzeugnissen, einschließlich Fischereierzeugnissen und Erzeugnissen der Aquakultur, sowie nicht in diesem Anhang aufgeführte Erzeugnissen, die jedoch aus in diesem Anhang aufgeführten Erzeugnissen für die Verwendung als Lebensmittel verarbeitet wurden.
- (6) Während Geschäftsrisiken bei allen wirtschaftlichen Tätigkeiten auftreten, kommen Unsicherheitsfaktoren in der landwirtschaftlichen Erzeugung aufgrund ihrer Abhängigkeit von biologischen Prozessen und wegen ihrer Anfälligkeit für Witterungsverhältnisse besonders stark zum Tragen. Diese Unsicherheit wird noch dadurch verschärft, dass Agrar- und Lebensmittelerzeugnisse mehr oder weniger leicht verderblich und saisonabhängig sind. In einem agrarpolitischen Umfeld, das deutlich stärker marktorientiert ist als in der Vergangenheit, kommt dem Schutz vor unlauteren Handelspraktiken für Marktteilnehmer, die in der Agrar- und Lebensmittelversorgungskette tätig sind, größere Bedeutung zu.
- (7) Insbesondere haben solche unlauteren Handelspraktiken mit hoher Wahrscheinlichkeit negative Auswirkungen auf den Lebensstandard der landwirtschaftlichen Bevölkerung. Diese Auswirkungen können entweder direkt sein, wenn sie landwirtschaftliche Erzeuger und ihre Organisationen als Lieferanten betreffen, oder indirekt, durch „Kaskadeneffekte“ der unlauteren Handelspraktiken, die in der Agrar- und Lebensmittelversorgungskette in einer Weise auftreten, die sich negativ auf die Primärerzeuger in dieser Kette auswirkt.
- (8) In den meisten, jedoch nicht in allen Mitgliedstaaten gibt es spezifische nationale Vorschriften zum Schutz von Lieferanten vor unlauteren Handelspraktiken in den Geschäftsbeziehungen zwischen Unternehmen in der Agrar- und Lebensmittelversorgungskette. Dort, wo es Vertragsrecht oder Selbstregulierungsinitiativen gibt, ist der praktische Wert dieser Formen von Rechtsschutz aufgrund der Angst der Beschwerdeführer vor Vergeltungsmaßnahmen kommerzieller Art und der damit verbundenen finanziellen Risiken, gegen solche Praktiken vorzugehen, jedoch eingeschränkt. Einige Mitgliedstaaten, die über besondere Vorschriften zu unlauteren Handelspraktiken verfügen, betrauen daher Verwaltungsbehörden mit deren Durchsetzung. Die Vorschriften der Mitgliedstaaten zur Eindämmung unlauterer Handelspraktiken sind jedoch — soweit vorhanden — sehr unterschiedlich.
- (9) Die Anzahl und Größe der Marktteilnehmer sind je nach Stufe der Agrar- und Lebensmittelversorgungskette unterschiedlich. Unterschiede in der Verhandlungsmacht, die der wirtschaftlichen Abhängigkeit des Lieferanten vom Käufer entsprechen, führen mit hoher Wahrscheinlichkeit dazu, dass größere Marktteilnehmer kleineren Marktteilnehmern unlautere Handelspraktiken aufzwingen. Ein dynamisches Konzept, das die am Umsatz gemessene relative Größe des Lieferanten und des Käufers zum Ausgangspunkt nimmt, dürfte einen besseren Schutz vor unlauteren Handelspraktiken für diejenigen Marktteilnehmer bieten, die diesen Schutz am dringendsten benötigen. Unlautere Handelspraktiken sind für kleine und mittlere Unternehmen (im Folgenden „KMU“) der Agrar- und Lebensmittelversorgungskette besonders schädlich. Unternehmen, die größer als KMU sind, deren Jahresumsatz jedoch 350 000 000 EUR nicht übersteigt, sollten ebenfalls vor unlauteren Handelspraktiken geschützt werden, um zu vermeiden, dass die Kosten solcher Praktiken an landwirtschaftliche Erzeuger weitergegeben werden. Die Kaskadeneffekte für landwirtschaftliche Erzeuger erscheinen für Unternehmen mit einem Jahresumsatz von bis zu 350 000 000 EUR am größten. Durch den Schutz von Zwischenhändlern von Agrar- und Lebensmittelerzeugnissen, einschließlich verarbeiteten Agrarerzeugnissen, kann auch vermieden werden, dass sich der Handel von landwirtschaftlichen Erzeugern und ihren Vereinigungen, die verarbeitete Erzeugnisse herstellen, auf nicht geschützte Lieferanten verlagert.
- (10) Der von dieser Richtlinie gebotene Schutz sollte landwirtschaftlichen Erzeugern und natürlichen oder juristischen Personen, die Agrar- und Lebensmittelerzeugnisse liefern, einschließlich Erzeugerorganisationen — unabhängig davon, ob es sich um anerkannte Organisationen handelt oder nicht — und Vereinigungen von Erzeugerorganisationen — unabhängig davon, ob es sich um anerkannte Vereinigungen handelt oder nicht — entsprechend ihrer

(4) ABl. C 86 vom 6.3.2018, S. 40.

jeweiligen Verhandlungsmacht zugutekommen. Diese Erzeugerorganisationen und Vereinigungen von Erzeugerorganisationen schließen Genossenschaften ein. Diese Erzeuger und Personen sind häufiger unlauteren Handelspraktiken ausgesetzt und am wenigsten in der Lage, ihnen ohne negative Auswirkungen auf ihre wirtschaftliche Lebensfähigkeit standzuhalten. Hinsichtlich der Kategorien von Lieferanten, die nach dieser Richtlinie Schutz genießen sollten, ist darauf hinzuweisen, dass ein wesentlicher Teil der von Landwirten gebildeten Genossenschaften aus Unternehmen besteht, die größer als KMU sind, deren Jahresumsatz jedoch 350 000 000 EUR nicht übersteigt.

- (11) Diese Richtlinie sollte den Geschäftsverkehr unabhängig davon regeln, ob er zwischen Unternehmen oder zwischen Unternehmen und öffentlichen Stellen erfolgt, da Behörden beim Kauf von Agrar- und Lebensmittelzeugnissen denselben Normen unterliegen sollten. Diese Richtlinie sollte für alle Behörden gelten, die als Käufer auftreten.
- (12) Lieferanten in der Union sollten nicht nur vor unfairen Handelspraktiken von Käufern geschützt werden, die in demselben Mitgliedstaat niedergelassen sind, wie der Lieferant oder in einem anderen Mitgliedstaat als der Lieferant, sondern auch vor unfairen Handelspraktiken von Käufern, die außerhalb der Union niedergelassen sind. Durch einen solchen Schutz können eventuelle unbeabsichtigte Folgen vermieden werden, wie etwa die Auswahl des Standorts auf Grundlage der anzuwendenden Vorschriften. Lieferanten, die außerhalb der Union niedergelassen sind, sollten ebenfalls vor unlauteren Handelspraktiken geschützt werden, wenn sie Agrar- und Lebensmittelzeugnisse in der Union verkaufen. Denn solche Lieferanten könnten nicht nur in gleichem Maße durch solche unlauteren Handelspraktiken gefährdet sein, sondern ein weiterer Anwendungsbereich würde auch eine unbeabsichtigte Verlagerung des Handels auf nicht geschützte Lieferanten verhindern, die den Schutz von Lieferanten in der Union untergraben würde.
- (13) Bestimmte mit dem Verkauf von Agrar- und Lebensmittelzeugnissen verbundene Dienstleistungen sollten in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie aufgenommen werden.
- (14) Diese Richtlinie sollte für das Geschäftsgebaren größerer Marktteilnehmer gegenüber Marktteilnehmern mit geringerer Verhandlungsmacht gelten. Die relative Verhandlungsmacht lässt sich in angemessener Art und Weise anhand des Jahresumsatzes der verschiedenen Marktteilnehmer abschätzen. Es handelt sich zwar um eine Schätzung, doch können die Marktteilnehmer anhand dieses Kriteriums ihre Rechte und Pflichten nach dieser Richtlinie vorhersehen. Durch eine Obergrenze sollte vermieden werden, dass Marktteilnehmern, die nicht oder wesentlich weniger gefährdet sind als ihre kleineren Partner und Wettbewerber, Schutz gewährt wird. Mit dieser Richtlinie werden daher auf dem Umsatz basierende Kategorien von Marktteilnehmern festgelegt, anhand deren Schutz gewährt wird.
- (15) Da unlautere Handelspraktiken in jeder Phase des Verkaufs eines Agrar- oder Lebensmittelzeugnisses, vor, während oder nach einem Verkaufsvorgang, auftreten können, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass diese Richtlinie für solche Praktiken unabhängig davon gilt, wann sie auftreten.
- (16) Bei der Entscheidung, ob eine bestimmte Handelspraktik als unlauter anzusehen ist, ist darauf zu achten, dass die Nutzung fairer und effizienzsteigernder Vereinbarungen zwischen den Parteien nicht eingeschränkt wird. Daher sollte zwischen Praktiken unterschieden werden, die in Liefervereinbarungen oder in Folgevereinbarungen zwischen den Parteien klar und eindeutig festgelegt sind, und Praktiken, die nach Beginn des Geschäfts ohne vorherige Vereinbarung auftreten, sodass nur einseitige und rückwirkende Änderungen der klar und eindeutig festgelegten Bedingungen einer Liefervereinbarung verboten sind. Bestimmte Handelspraktiken werden jedoch aufgrund ihrer Art als unlauter angesehen und sollten nicht Gegenstand der Vertragsfreiheit der Parteien sein.
- (17) Verspätete Zahlungen für Agrar- und Lebensmittelzeugnisse, einschließlich verspäteter Zahlungen für verderbliche Erzeugnisse, sowie kurzfristige Stornierungen von Bestellungen verderblicher Erzeugnisse beeinträchtigen die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Lieferanten, ohne gegenzurechnende Vorteile zu bieten. Solche Praktiken sollten daher verboten werden. In diesem Zusammenhang sollte für die Zwecke dieser Richtlinie der Begriff „verderbliche Agrar- und Lebensmittelzeugnisse“ definiert werden. Die Begriffsbestimmungen, die in Rechtsakten der Union im Bereich des Lebensmittelrechts verwendet werden, haben andere Zielsetzungen, beispielsweise in Bezug auf Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, und sind daher für die Zwecke dieser Richtlinie nicht geeignet. Ein Erzeugnis sollte als verderblich gelten, wenn davon auszugehen ist, dass es binnen 30 Tagen nach dem letzten Vorgang der Ernte, der Erzeugung oder der Verarbeitung durch den Lieferanten nicht mehr zum Verkauf geeignet ist, unabhängig davon, ob das Erzeugnis nach dem Verkauf weiter verarbeitet wird, und unabhängig davon, ob das Erzeugnis nach dem Verkauf gemäß anderen Vorschriften, insbesondere zur Lebensmittelsicherheit, behandelt wird. In der Regel werden verderbliche Erzeugnisse schnell verwendet oder verkauft. Zahlungen für verderbliche Erzeugnisse, die mehr als 30 Tage nach der Lieferung oder — wenn die Erzeugnisse regelmäßig geliefert werden — nach Ablauf des vereinbarten Lieferzeitraums oder 30 Tage nach dem Tag der Festlegung des zu zahlenden Betrags geleistet werden, sind nicht mit der Lauterkeit des Geschäftsverkehrs vereinbar. Um die Landwirte und ihre Liquidität stärker zu schützen, sollten die Lieferanten anderer Agrar- und Lebensmittelzeugnisse nicht mehr als 60 Tage nach der Lieferung oder — wenn die Erzeugnisse regelmäßig geliefert werden — nach Ablauf des vereinbarten Lieferzeitraums oder 60 Tage nach dem Tag der Festlegung des zu zahlenden Betrags auf Zahlungen warten müssen.

Diese Einschränkungen sollten nur für Zahlungen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Agrar- und Lebensmittelerzeugnissen gelten, nicht aber für andere Zahlungen wie zusätzliche Zahlungen einer Genossenschaft an ihre Mitglieder. Im Einklang mit der Richtlinie 2011/7/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁵⁾ sollte es auch möglich sein, für die Zwecke der vorliegenden Richtlinie den Tag der Festlegung des zu zahlenden Betrags durch den Käufer als den Tag der Ausstellung der Rechnung oder den Tag des Eingangs der Rechnung beim Käufer anzusehen.

- (18) Bei den in dieser Richtlinie festgelegten Bestimmungen zum Zahlungsverzug handelt es sich um spezielle Vorschriften für den Agrar- und Lebensmittelsektor, die von den in der Richtlinie 2011/7/EU festgelegten Bestimmungen über Zahlungsfristen abweichen. Die in dieser Richtlinie festgelegten Bestimmungen zum Zahlungsverzug sollten nicht für Vereinbarungen gelten, die Wertaufteilungsklauseln im Sinne des Artikels 172a der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁶⁾ betreffen. Zur Gewährleistung des reibungslosen Funktionierens des Schulprogramms gemäß Artikel 23 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 sollten die in dieser Richtlinie festgelegten Bestimmungen zum Zahlungsverzug nicht für Zahlungen gelten, die im Rahmen eines Schulprogramms von einem Käufer (z. B. dem Antragsteller) an einen Lieferanten geleistet werden. In Anbetracht dessen, wie schwierig es für öffentliche Einrichtungen, die Gesundheitsdienste anbieten, ist, in der Gesundheitsversorgung die Prioritäten so zu setzen, dass ein Gleichgewicht zwischen den Bedürfnissen der einzelnen Patienten und den finanziellen Ressourcen besteht, sollten diese Bestimmungen auch nicht für öffentliche Einrichtungen gelten, die Gesundheitsdienste im Sinne des Artikels 4 Absatz 4 Buchstabe b der Richtlinie 2011/7/EU anbieten.
- (19) Bei Trauben und Most für die Weinerzeugung handelt es sich um einen Sonderfall, weil Trauben während eines sehr begrenzten Zeitraums im Jahr geerntet werden, aber für die Erzeugung von Wein verwendet werden, der in manchen Fällen erst viele Jahre später verkauft wird. Um diesem Sonderfall Rechnung zu tragen, haben Erzeugerorganisationen und Branchenverbände traditionellerweise Musterverträge für die Lieferung dieser Erzeugnisse ausgearbeitet. Diese Musterverträge sehen Ratenzahlungen mit bestimmten Zahlungsfristen vor. Da diese Musterverträge von Lieferanten und Käufern für mehrjährige Vereinbarungen genutzt werden, bieten sie nicht nur den landwirtschaftlichen Erzeugern die Sicherheit von langfristigen Geschäftsbeziehungen, sondern tragen auch zur Stabilität der Lieferkette bei. In Fällen, in denen solche Musterverträge von anerkannten Erzeugerorganisationen, Branchenverbänden oder Vereinigungen von Erzeugerorganisationen ausgearbeitet wurden und gemäß Artikel 164 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 („Ausdehnung“) vor dem 1. Januar 2019 von einem Mitgliedstaat verbindlich vorgeschrieben wurden, oder in Fällen, in denen die Ausdehnung der Musterverträge von den Mitgliedstaaten ohne wesentliche Änderungen der Zahlungsbedingungen zum Nachteil von Lieferanten von Trauben und Most erneuert wird, sollten die in dieser Richtlinie festgelegten Bestimmungen zum Zahlungsverzug nicht für diese Verträge zwischen Lieferanten von Trauben und Most für die Weinerzeugung und deren unmittelbare Käufer gelten. Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, die jeweiligen Vereinbarungen von anerkannten Erzeugerorganisationen, Branchenverbänden und Vereinigungen von Erzeugerorganisationen gemäß Artikel 164 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 der Kommission mitzuteilen.
- (20) Stornierungen von Bestellungen für verderbliche Erzeugnisse mit einer Frist von weniger als 30 Tagen sollten als unlauter angesehen werden, da der Lieferant nicht in der Lage wäre, eine alternative Absatzmöglichkeit für diese Produkte zu finden. Bei Erzeugnissen in bestimmten Sektoren könnten die Lieferanten jedoch auch bei kürzeren Stornierungsfristen genügend Zeit haben, ihre Erzeugnisse anderswo zu verkaufen oder sie selbst zu verwenden. Die Mitgliedstaaten sollten deshalb die Möglichkeit haben, in ordnungsgemäß begründeten Fällen für solche Sektoren kürzere Stornierungsfristen vorzusehen.
- (21) Stärkere Käufer sollten vereinbarte Vertragsbedingungen nicht einseitig ändern, wie etwa bestimmte von einer Liefervereinbarung erfasste Erzeugnisse auszulisten. Dies sollte jedoch nicht für Fälle gelten, in denen die Vereinbarung zwischen einem Lieferanten und einem Käufer ausdrücklich besagt, dass der Käufer ein konkretes Element eines Geschäfts für künftige Bestellungen zu einem späteren Zeitpunkt festlegen kann. Dies könnte beispielsweise die bestellten Mengen betreffen. Eine Vereinbarung muss also nicht unbedingt zu einem bestimmten Zeitpunkt für sämtliche Aspekte des Geschäfts zwischen dem Lieferanten und dem Käufer geschlossen werden.
- (22) Lieferanten und Käufer von Agrar- und Lebensmittelerzeugnissen sollten ein Verkaufsgeschäft, d. h. auch den Preis, frei aushandeln können. Diese Verhandlungen umfassen auch Zahlungen für Dienstleistungen, die der Käufer für den Lieferanten erbringt, wie Listung, Marketing und Werbung. In den Fällen, in denen ein Käufer einem Lieferanten Zahlungen in Rechnung stellt, die nicht im Zusammenhang mit einem bestimmten Verkaufsgeschäft stehen, sollte dies jedoch als unlauter angesehen werden und nach dieser Richtlinie verboten sein.
- (23) Es sollte zwar keine Verpflichtung zur Verwendung schriftlicher Verträge bestehen, doch könnte die Verwendung schriftlicher Verträge in der Agrar- und Lebensmittelversorgungskette dazu beitragen, bestimmte unlautere

⁽⁵⁾ Richtlinie 2011/7/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Bekämpfung von Zahlungsverzug im Geschäftsverkehr (ABl. L 48 vom 23.2.2011, S. 1).

⁽⁶⁾ Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 über eine gemeinsame Marktorganisation für landwirtschaftliche Erzeugnisse und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 922/72, (EWG) Nr. 234/79, (EG) Nr. 1037/2001 und (EG) Nr. 1234/2007 des Rates (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 671).

Handelspraktiken zu verhindern. Deshalb und um Lieferanten vor solchen unlauteren Praktiken zu schützen, sollten die Lieferanten oder ihre Vereinigungen das Recht haben, eine schriftliche Bestätigung der bereits vereinbarten Bestimmungen einer Liefervereinbarung zu verlangen. In diesen Fällen sollte die Weigerung eines Käufers, die Bestimmungen einer Liefervereinbarung schriftlich zu bestätigen, als unlautere Handelspraktik gelten und verboten sein. Zudem könnten die Mitgliedstaaten bewährte Verfahren zum Abschluss langfristiger Vereinbarungen ermitteln, sich darüber austauschen und sie fördern, um die Verhandlungsposition der Erzeuger in der Agrar- und Lebensmittelversorgungskette zu stärken.

- (24) Diese Richtlinie harmonisiert nicht die Vorschriften über die Beweislast in den Verfahren vor den nationalen Durchsetzungsbehörden und auch nicht die Definition von Liefervereinbarungen. Daher sind die Regeln für die Beweislast und die Definition von Liefervereinbarungen die im nationalen Recht der Mitgliedstaaten festgelegten.
- (25) Gemäß dieser Richtlinie sollten Lieferanten Beschwerde gegen bestimmte unlautere Handelspraktiken erheben können. Vergeltungsmaßnahmen kommerzieller Art von Käufern gegen Lieferanten, die ihre Rechte geltend machen, wie die Auslistung von Erzeugnissen, die Verringerung der Bestellmengen oder die Beendigung bestimmter Dienstleistungen, die der Käufer für den Lieferanten erbringt, wie Marketing oder Werbung für die Erzeugnisse des Lieferanten, oder die Drohung mit derartigen Maßnahmen sollten verboten sein und als unlautere Handelspraktik behandelt werden.
- (26) Die Kosten der Lagerung, der Ausstellung oder der Listung von Agrar- und Lebensmittelerzeugnissen oder die Kosten der Bereitstellung dieser Produkte auf dem Markt werden in der Regel vom Käufer getragen. Folglich sollte es nach dieser Richtlinie verboten sein, dass einem Lieferanten die Bezahlung dieser Dienstleistungen an den Käufer oder einen Dritten in Rechnung gestellt wird, es sei denn, dass die Bezahlung beim Abschluss der Liefervereinbarung oder in einer Folgevereinbarung klar und unmissverständlich zwischen dem Käufer und dem Lieferanten vereinbart wurde. Wenn eine solche Bezahlung vereinbart wurde, sollte sie auf objektiven und angemessenen Schätzungen beruhen.
- (27) Damit eine Beteiligung des Lieferanten an den Kosten der Verkaufsförderung, des Marketings oder der Werbung für Agrar- und Lebensmittelerzeugnisse, einschließlich Werbehinweisen in Verkaufsräumen und Verkaufskampagnen, als redlich angesehen werden kann, sollte sie beim Abschluss der Liefervereinbarung oder in einer Folgevereinbarung klar und unmissverständlich zwischen dem Käufer und dem Lieferanten vereinbart worden sein. Andernfalls sollte sie nach dieser Richtlinie verboten sein. Wenn eine solche Beteiligung vereinbart wurde, sollte sie auf objektiven und angemessenen Schätzungen beruhen.
- (28) Die Mitgliedstaaten sollten Durchsetzungsbehörden benennen, um eine wirksame Durchsetzung der in dieser Richtlinie festgelegten Verbote zu gewährleisten. Diese Behörden sollten entweder auf eigene Initiative oder aufgrund von Beschwerden von Parteien, die von unlauteren Handelspraktiken in der Agrar- und Lebensmittelversorgungskette betroffen sind, von Beschwerden von Hinweisgebern oder aufgrund von anonymen Beschwerden handeln können. Eine Durchsetzungsbehörde könnte zu der Auffassung gelangen, dass keine hinreichenden Gründe vorliegen, einer Beschwerde nachzugehen. Auch verwaltungstechnische Prioritäten könnten zu dieser Feststellung führen. Falls die Durchsetzungsbehörde der Ansicht ist, dass sie nicht in der Lage sein wird, einer Beschwerde Priorität einzuräumen, sollte sie dies dem Beschwerdeführer unter Angabe der Gründe mitteilen. Beantragt ein Beschwerdeführer aus Angst vor Vergeltungsmaßnahmen kommerzieller Art, dass seine Identität vertraulich behandelt wird, so sollten die Durchsetzungsbehörden der Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen treffen.
- (29) Gibt es in einem Mitgliedstaat mehr als eine Durchsetzungsbehörde, so sollte der Mitgliedstaat eine zentrale Kontaktstelle benennen, um die wirksame Zusammenarbeit der Durchsetzungsbehörden untereinander und dieser Durchsetzungsbehörden mit der Kommission zu erleichtern.
- (30) Es könnte für einen Lieferanten, z. B. aus sprachlichen Gründen, einfacher sein, eine Beschwerde an die Durchsetzungsbehörde seines Mitgliedstaats zu richten. In Bezug auf die Durchsetzung könnte jedoch eine Beschwerde bei der Durchsetzungsbehörde des Mitgliedstaats, in dem der Käufer niedergelassen ist, wirksamer sein. Die Lieferanten sollten also wählen können, an welche Behörde sie ihre Beschwerden richten wollen.
- (31) Beschwerden von Erzeugerorganisationen, anderen Lieferantenorganisationen und Vereinigungen solcher Organisationen, einschließlich Organisationen zu ihrer Vertretung, können dazu dienen, die Identität einzelner Mitglieder der Organisation zu schützen, die ihrer Ansicht nach mit unlauteren Handelspraktiken konfrontiert sind. Andere Organisationen mit einem berechtigten Interesse zur Vertretung von Lieferanten sollten ebenfalls das Recht haben, auf Ersuchen eines Lieferanten und im Interesse dieses Lieferanten Beschwerden einzureichen, vorausgesetzt, diese Organisationen sind unabhängige juristische Personen, die mit ihrer Tätigkeit keinen Erwerbzweck verfolgen. Die Durchsetzungsbehörden der Mitgliedstaaten sollten daher Beschwerden solcher Stellen akzeptieren und behandeln können und gleichzeitig die Verfahrensrechte des Käufers schützen.
- (32) Damit das Verbot unlauterer Handelspraktiken wirksam durchgesetzt wird, sollten die benannten Durchsetzungsbehörden über die erforderlichen Ressourcen, und das erforderliche Fachwissen verfügen.

- (33) Die Durchsetzungsbehörden der Mitgliedstaaten sollten über die erforderlichen Befugnisse und das erforderliche Fachwissen zur Durchführung von Untersuchungen verfügen. Die Übertragung dieser Befugnisse an die Behörden bedeutet nicht, dass sie verpflichtet sind, diese Befugnisse bei jeder Untersuchung, die sie durchführen, auszuüben. Die Befugnisse der Durchsetzungsbehörden sollten sie beispielsweise in die Lage versetzen, Sachinformationen wirksam zusammenzutragen, und die Durchsetzungsbehörden sollten befugt sein, gegebenenfalls die Beendigung einer verbotenen Handelspraktik anzuordnen.
- (34) Abschreckende Maßnahmen, wie die Befugnis zur Verhängung von Geldbußen und anderen ebenso wirksamen Sanktionen oder zur Einleitung von Verfahren z. B. gerichtlichen Verfahren zur Verhängung solcher Geldbußen und ebenso wirksamer Sanktionen, und zur Veröffentlichung von Untersuchungsergebnissen, einschließlich der Veröffentlichung von Angaben zu Käufern, die Verstöße begangen haben, können eine Änderung von Verhaltensmustern sowie vorgerichtliche Lösungen zwischen den Parteien begünstigen und sollten daher Teil der Befugnisse der Durchsetzungsbehörden sein. Geldbußen können besonders wirksam und abschreckend sein. Jedoch sollte die Durchsetzungsbehörde bei jeder Ermittlung entscheiden können, welche ihrer Befugnisse sie ausüben wird und ob sie eine Geldbuße oder eine andere ebenso wirksamen Sanktion verhängen bzw. ein Verfahren zu deren Verhängung einleiten wird.
- (35) Die Ausübung der den Durchsetzungsbehörden durch diese Richtlinie übertragenen Befugnisse sollte in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union geeigneten Garantien unterliegen, die den Anforderungen der allgemeinen Grundsätze des Unionsrechts und der Charta der Grundrechte der Europäischen Union, einschließlich der Achtung der Verteidigungsrechte des Käufers, gerecht werden.
- (36) Die Kommission und die Durchsetzungsbehörden der Mitgliedstaaten sollten eng zusammenarbeiten, um einen gemeinsamen Ansatz bei der Anwendung der Vorschriften dieser Richtlinie zu gewährleisten. Insbesondere sollten die Durchsetzungsbehörden einander Amtshilfe leisten, indem sie beispielsweise Informationen austauschen und bei Untersuchungen, die eine grenzüberschreitende Dimension haben, Unterstützung bieten.
- (37) Um eine wirksame Durchsetzung zu erleichtern, sollte die Kommission bei der Organisation von regelmäßigen Treffen zwischen den Durchsetzungsbehörden der Mitgliedstaaten behilflich sein, bei denen einschlägige Informationen, bewährte Verfahren, neue Entwicklungen, Durchsetzungsverfahren und Empfehlungen im Hinblick auf die Anwendung der in dieser Richtlinie festgelegten Bestimmungen ausgetauscht werden können.
- (38) Um diesen Austausch zu erleichtern, sollte die Kommission eine öffentliche Website einrichten, die Verweise auf die nationalen Durchsetzungsbehörden einschließlich Informationen über die nationalen Maßnahmen zur Umsetzung dieser Richtlinie enthält.
- (39) Da die meisten Mitgliedstaaten bereits über eigene — wenn auch sehr unterschiedliche — Vorschriften zur Eindämmung unlauterer Handelspraktiken verfügen, sollte für die Einführung eines Mindestschutzstandards nach Unionsrecht eine Richtlinie verwendet werden. Auf diese Weise sollten die Mitgliedstaaten in die Lage versetzt werden, die einschlägigen Vorschriften in ihre nationale Rechtsordnung zu integrieren, um die Festlegung kohärenter Regelwerke zu ermöglichen. Die Mitgliedstaaten sollten nicht daran gehindert werden, vorbehaltlich der Grenzen des für das Funktionieren des Binnenmarkts geltenden Unionsrechts in ihrem Hoheitsgebiet strengere nationale Vorschriften beizubehalten oder einzuführen, die ein höheres Maß an Schutz vor unlauteren Handelspraktiken bieten, die in den Geschäftsbeziehungen zwischen Unternehmen in der Agrar- und Lebensmittelversorgungskette auftreten, sofern diese Vorschriften verhältnismäßig sind.
- (40) Vorbehaltlich der Grenzen des für das Funktionieren des Binnenmarkts geltenden Unionsrechts sollten die Mitgliedstaaten auch in der Lage sein, nationale Vorschriften zur Bekämpfung von nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallenden unlauteren Handelspraktiken beizubehalten oder einzuführen, sofern diese Vorschriften verhältnismäßig sind. Solche nationalen Vorschriften könnten über diese Richtlinie hinausgehen, beispielsweise in Bezug auf die Größe der Käufer und Lieferanten, den Schutz von Käufern, die Palette der betroffenen Erzeugnisse und die Palette der betroffenen Dienstleistungen. Solche nationalen Vorschriften könnten auch in Bezug auf die Anzahl und Art der verbotenen unlauteren Handelspraktiken über diese Richtlinie hinausgehen.
- (41) Solche nationalen Vorschriften würden neben freiwilligen Steuerungsmaßnahmen, beispielsweise nationalen Verhaltenskodizes oder der „Supply Chain Initiative“, zur Anwendung kommen. Der Rückgriff auf die freiwillige alternative Streitbeilegung zwischen Lieferanten und Käufern sollte ausdrücklich gefördert werden, ohne dass das Recht des Lieferanten, Beschwerden einzureichen oder sich an ein Zivilgericht zu wenden, davon berührt wird.
- (42) Die Kommission sollte einen Überblick über die Umsetzung dieser Richtlinie in den Mitgliedstaaten haben. Darüber hinaus sollte die Kommission die Wirksamkeit dieser Richtlinie bewerten können. Zu diesem Zweck sollten die Durchsetzungsbehörden der Mitgliedstaaten der Kommission Jahresberichte vorlegen. Diese Berichte

sollten gegebenenfalls quantitative und qualitative Informationen über Beschwerden, Untersuchungen und die getroffenen Entscheidungen enthalten. Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Umsetzung der Berichtspflicht sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁷⁾ ausgeübt werden.

- (43) Im Interesse einer wirksamen Umsetzung der Politik in Bezug auf unlautere Handelspraktiken zwischen Unternehmen in der Agrar- und Lebensmittelversorgungskette sollte die Kommission die Anwendung dieser Richtlinie überprüfen und dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen einen Bericht vorlegen. Bei dieser Überprüfung sollte insbesondere die Wirksamkeit nationaler Maßnahmen zur Bekämpfung unlauterer Handelspraktiken in der Agrar- und Lebensmittelkette und die Wirksamkeit der Zusammenarbeit zwischen den Durchsetzungsbehörden bewertet werden. Bei der Überprüfung sollte insbesondere auch darauf geachtet werden, ob der Schutz der Käufer von Agrar- und Lebensmittelerzeugnissen in der Versorgungskette — zusätzlich zum Schutz der Lieferanten — künftig gerechtfertigt wäre. Dem Bericht sollten gegebenenfalls Gesetzgebungsvorschläge beifügt sein.
- (44) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Festlegung eines unionsweiten Mindestschutzstandards durch Harmonisierung der unterschiedlichen Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit unlauteren Handelspraktiken, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen seines Umfangs und seiner Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

- (1) Zur Bekämpfung von Praktiken, die gröblich von der guten Handelspraxis abweichen, gegen das Gebot von Treu und Glauben und des redlichen Geschäftsverkehrs verstoßen und einem Handelspartner einseitig von einem anderen aufgezwungen werden, wird in dieser Richtlinie eine Mindestliste verbotener unlauterer Handelspraktiken in Beziehungen zwischen Käufern und Lieferanten in der Agrar- und Lebensmittelversorgungskette festgelegt, und es werden Mindestvorschriften für die Durchsetzung der Verbote und Regelungen für die Koordinierung zwischen den Durchsetzungsbehörden festgelegt.
- (2) Diese Richtlinie gilt für bestimmte unlautere Handelspraktiken im Zusammenhang mit dem Verkauf von Agrar- und Lebensmittelerzeugnissen durch
- Lieferanten, die einen Jahresumsatz von höchstens 2 000 000 EUR haben, an Käufer, die einen Jahresumsatz von mehr als 2 000 000 EUR haben;
 - Lieferanten, die einen Jahresumsatz von mehr als 2 000 000 EUR und höchstens 10 000 000 EUR haben, an Käufer, die einen Jahresumsatz von mehr als 10 000 000 Mio. EUR haben;
 - Lieferanten, die einen Jahresumsatz von mehr als 10 000 000 EUR und höchstens 50 000 000 EUR haben, an Käufer, die einen Jahresumsatz von mehr als 50 000 000 EUR haben;
 - Lieferanten, die einen Jahresumsatz von mehr als 50 000 000 EUR und höchstens 150 000 000 EUR haben, an Käufer, die einen Jahresumsatz von mehr als 150 000 000 EUR haben;
 - Lieferanten, die einen Jahresumsatz von mehr als 150 000 000 EUR und höchstens 350 000 000 EUR haben, an Käufer, die einen Jahresumsatz von mehr als 350 000 000 EUR haben.

Der in Unterabsatz 1 Buchstaben a bis e genannte Jahresumsatz der Lieferanten und Käufer ist gemäß den einschlägigen Teilen des Anhangs der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission ⁽⁸⁾, insbesondere den Artikel 3, 4 und 6, einschließlich der Begriffsbestimmungen für „eigenständiges Unternehmen“, „Partnerunternehmen“, „verbundenes Unternehmen“ und gemäß anderer mit dem Jahresumsatz zusammenhängender Fragen zu verstehen.

⁽⁷⁾ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

⁽⁸⁾ Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36).

Abweichend von Unterabsatz 1 gilt diese Richtlinie für Verkäufe von Agrar- und Lebensmittelserzeugnissen durch Lieferanten mit einem Jahresumsatz bis 350 000 000 EUR an alle Käufer, die Behörden sind.

Die vorliegende Richtlinie gilt für Verkäufe, bei denen entweder der Lieferant oder der Käufer oder beide in der Union niedergelassen sind.

Die vorliegende Richtlinie gilt auch für Dienstleistungen, die der Käufer für den Lieferanten erbringt, soweit diese Dienstleistungen in Artikel 3 ausdrücklich genannt werden.

Die vorliegende Richtlinie gilt nicht für Vereinbarungen zwischen Lieferanten und Verbrauchern.

(3) Diese Richtlinie gilt für Liefervereinbarungen, die nach dem Tag geschlossen werden, ab dem die Maßnahmen zur Umsetzung dieser Richtlinie gemäß Artikel 13 Absatz 1 Unterabsatz 2 gelten.

(4) Liefervereinbarungen, die vor dem in Artikel 13 Absatz 1 Unterabsatz 1 genannten Tag der Veröffentlichung der Maßnahmen zur Umsetzung dieser Richtlinie geschlossen werden, werden innerhalb von zwölf Monaten nach dem genannten Tag der Veröffentlichung mit dieser Richtlinie in Einklang gebracht.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Agrar- und Lebensmittelserzeugnisse“: Erzeugnisse, die in Anhang I AEUV aufgeführt sind, sowie Erzeugnisse, die nicht in dem genannten Anhang aufgeführt sind, jedoch aus dort aufgeführten Erzeugnissen zur Verwendung als Lebensmittel verarbeitet wurden;
2. „Käufer“: jede natürliche oder juristische Person, unabhängig vom Niederlassungsort dieser Person, oder jede Behörde in der Union, die Agrar- und Lebensmittelserzeugnisse erwirbt; der Begriff „Käufer“ kann auch eine Gruppe solcher natürlicher und juristischer Personen bezeichnen;
3. „Behörde“: nationale, regionale oder lokale Behörden, die Einrichtungen des öffentlichen Rechts oder Verbände, die aus einer oder mehreren dieser Behörden oder einer oder mehreren dieser Einrichtungen des öffentlichen Rechts bestehen;
4. „Lieferant“: jeder landwirtschaftliche Erzeuger oder jede natürliche oder juristische Person, unabhängig von seinem bzw. ihrem Niederlassungsort, der bzw. die Agrar- und Lebensmittelserzeugnisse verkauft; der Begriff „Lieferant“ kann auch eine Gruppe solcher landwirtschaftlicher Erzeuger oder eine Gruppe solcher natürlicher und juristischer Personen wie Erzeugerorganisationen, Lieferantenorganisationen und Vereinigungen solcher Organisationen umfassen;
5. „verderbliche Agrar- und Lebensmittelserzeugnisse“: Agrar- und Lebensmittelserzeugnisse, bei denen aufgrund ihrer Beschaffenheit oder auf ihrer Stufe der Verarbeitung davon auszugehen ist, dass sie innerhalb von 30 Tagen nach der Ernte, der Erzeugung oder der Verarbeitung nicht mehr zum Verkauf geeignet sind.

Artikel 3

Verbot unlauterer Handelspraktiken

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass mindestens alle folgenden unlauteren Handelspraktiken verboten sind:

a) Der Käufer bezahlt den Lieferanten,

i) wenn die Liefervereinbarung eine regelmäßige Lieferung von Erzeugnissen festlegt,

- für verderbliche Agrar- und Lebensmittelserzeugnisse mehr als 30 Tage nach Ablauf des vereinbarten Lieferzeitraums, in dem Lieferungen erfolgt sind, oder mehr als 30 Tage nach dem Tag der Festlegung des zu zahlenden Betrags für diesen Lieferzeitraum, je nachdem, welcher der beiden Zeitpunkte der spätere ist;
- für andere Agrar- und Lebensmittelserzeugnisse mehr als 60 Tage nach Ablauf des vereinbarten Lieferzeitraums, in dem Lieferungen erfolgt sind, oder mehr als 60 Tage nach dem Tag der Festlegung des zu zahlenden Betrags für diesen Lieferzeitraum, je nachdem, welcher der beiden Zeitpunkte der spätere ist.

für die Zwecke der in dieser Ziffer genannten Zahlungsfristen ist in jedem Fall anzunehmen, dass die vereinbarten Lieferzeiträume einen Monat nicht überschreiten;

- ii) wenn die Liefervereinbarung keine regelmäßige Lieferung von Erzeugnissen festlegt,
- für verderbliche Agrar- und Lebensmittelzeugnisse mehr als 30 Tage nach dem Tag der Lieferung oder mehr als 30 Tage nach dem Tag der Festlegung des zu zahlenden Betrags, je nachdem, welcher der beiden Zeitpunkte der spätere ist;
 - für andere Agrar- und Lebensmittelzeugnisse mehr als 60 Tage nach dem Tag der Lieferung oder mehr als 60 Tage nach der Festlegung des zu zahlenden Betrags, je nachdem, welcher der beiden Zeitpunkte der spätere ist.

Legt der Käufer den zu zahlenden Betrag fest, so beginnt unbeschadet der Ziffern i und ii des vorliegenden Buchstabens

- die in Ziffer i genannte Zahlungsfrist mit dem Ende des vereinbarten Lieferzeitraums, in dem Lieferungen erfolgt sind, und
 - die in Ziffer ii genannte Zahlungsfrist mit dem Tag der Lieferung.
- b) Der Käufer storniert die Bestellung verderblicher Agrar- und Lebensmittelzeugnisse so kurzfristig, dass von einem Lieferanten nach vernünftigem Ermessen nicht erwartet werden kann, dass er eine alternative Vermarktungs- oder Verwendungsmöglichkeit für diese Erzeugnisse findet; eine Stornierungsfrist von weniger als 30 Tagen gilt in jedem Fall als kurzfristig in hinreichend begründeten Fällen und für spezifische Sektoren können die Mitgliedstaaten eine kürzere Frist als 30 Tage festsetzen.
- c) Der Käufer ändert einseitig die Bedingungen einer Liefervereinbarung für Agrar- und Lebensmittelzeugnisse in Bezug auf Häufigkeit, Methode, Ort, Zeitpunkt oder Umfang der Lieferung von Agrar- und Lebensmittelzeugnissen, Qualitätsstandards, Zahlungsbedingungen oder Preise oder im Hinblick auf die Erbringung von Dienstleistungen, soweit diese in Absatz 2 ausdrücklich genannt werden.
- d) Der Käufer verlangt vom Lieferanten Zahlungen, die nicht im Zusammenhang mit dem Verkauf von Agrar- und Lebensmittelzeugnissen des Lieferanten stehen.
- e) Der Käufer verlangt vom Lieferanten, dass dieser für die Qualitätsminderung oder den Verlust von Agrar- und Lebensmittelzeugnissen oder beides bezahlt, die in den Räumlichkeiten des Käufers auftreten oder nachdem der Besitz auf den Käufer übergegangen ist, wenn die Qualitätsminderung oder der Verlust nicht durch Fahrlässigkeit oder Verschulden des Lieferanten verursacht werden.
- f) Der Käufer verweigert die schriftliche Bestätigung der Bedingungen einer Liefervereinbarung zwischen dem Käufer und dem Lieferanten, für die der Lieferant eine schriftliche Bestätigung verlangt hat; dies gilt nicht, wenn die Liefervereinbarung sich auf Erzeugnisse bezieht, die von einem Mitglied einer Erzeugerorganisation einschließlich einer Genossenschaft an die Erzeugerorganisation, der der Lieferant angehört, geliefert werden sollen, wenn die Satzung dieser Erzeugerorganisation oder die sich aus dieser Satzung ergebenden oder darin vorgesehenen Regeln und Beschlüsse Bestimmungen enthalten, mit denen eine ähnliche Wirkung erzielt wird wie mit den Bedingungen der Liefervereinbarung.
- g) Der Käufer erwirbt oder nutzt Geschäftsgeheimnisse des Lieferanten rechtswidrig im Sinne der Richtlinie (EU) 2016/943 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁹⁾ oder legt diese rechtswidrig im Sinne der genannten Richtlinie offen.
- h) Der Käufer droht dem Lieferanten Vergeltungsmaßnahmen kommerzieller Art an oder ergreift gegen ihn derartige Maßnahmen, wenn der Lieferant seine vertraglichen oder gesetzlichen Rechte geltend macht, auch indem er bei den Durchsetzungsbehörden Beschwerde einreicht oder bei einer Ermittlung mit den Durchsetzungsbehörden zusammenarbeitet.
- i) Der Käufer verlangt vom Lieferanten eine Entschädigung für die Kosten der Bearbeitung von Kundenbeschwerden im Zusammenhang mit dem Verkauf der Erzeugnisse des Lieferanten, obwohl weder fahrlässig noch vorsätzlich ein Verschulden des Lieferanten vorliegt.

Das Verbot gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe a gilt unbeschadet

- der Folgen von Zahlungsverzug und der Rechtsbehelfe gemäß der Richtlinie 2011/7/EU, die — abweichend von den in der genannten Richtlinie festgelegten Zahlungsfristen — auf Grundlage der in der vorliegenden Richtlinie festgelegten Zahlungsfristen gelten;
- der Möglichkeit eines Käufers oder Lieferanten, eine Wertaufteilungsklausel gemäß Artikel 172a der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 zu vereinbaren.

⁽⁹⁾ Richtlinie (EU) 2016/943 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz vertraulichen Know-hows und vertraulicher Geschäftsinformationen (Geschäftsgeheimnisse) vor rechtswidrigem Erwerb sowie rechtswidriger Nutzung und Offenlegung (ABl. L 157 vom 15.6.2016, S. 1).

Das Verbot gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe a gilt nicht für Zahlungen

- eines Käufers an einen Lieferanten, wenn diese Zahlungen im Rahmen des Schulprogramms gemäß Artikel 23 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 geleistet werden;
- von öffentlichen Einrichtungen, die Gesundheitsdienste im Sinne des Artikels 4 Absatz 4 Buchstabe b der Richtlinie 2011/7/EU anbieten;
- im Rahmen von Liefervereinbarungen zwischen Lieferanten von Trauben und Most für die Weinerzeugung und deren unmittelbaren Käufern, sofern
 - i) die spezifischen Zahlungsbedingungen für Verkäufe in den Musterverträgen enthalten sind, die gemäß Artikel 164 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 vor dem 1. Januar 2019 von dem betreffenden Mitgliedstaat verbindlich vorgeschrieben wurden, und diese Ausdehnung der Musterverträge vom Mitgliedstaat ab dem genannten Tag ohne wesentliche Änderungen der Zahlungsbedingungen zum Nachteil von Lieferanten von Trauben oder Most erneuert wird und
 - ii) die Liefervereinbarungen zwischen Lieferanten von Trauben oder Most für die Weinerzeugung und deren unmittelbaren Käufern mehrjährige Verträge sind oder zu mehrjährigen Verträgen werden.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass mindestens alle folgenden Handelspraktiken verboten sind, es sei denn, diese sind zuvor klar und eindeutig in der Liefervereinbarung oder in einer Folgevereinbarung zwischen dem Lieferanten und dem Käufer vereinbart worden:

- a) Der Käufer schickt nicht verkaufte Agrar- und Lebensmittelerzeugnisse an den Lieferanten zurück, ohne für diese nicht verkauften Erzeugnisse oder für die Beseitigung dieser Erzeugnisse oder für beides zu bezahlen.
- b) Vom Lieferanten wird eine Zahlung dafür verlangt, dass seine Agrar- und Lebensmittelerzeugnisse gelagert, zum Verkauf angeboten, gelistet oder auf dem Markt bereitgestellt werden.
- c) Der Käufer verlangt vom Lieferanten, dass dieser die gesamten Kosten oder einen Teil davon für Preisnachlässe bei Agrar- und Lebensmittelerzeugnissen, die der Käufer im Rahmen einer Verkaufsaktion verkauft, trägt.
- d) Der Käufer verlangt vom Lieferanten, dass dieser für die Werbung für Agrar- und Lebensmittelerzeugnisse durch den Käufer zahlt.
- e) Der Käufer verlangt vom Lieferanten, dass dieser für die Vermarktung von Agrar- und Lebensmittelerzeugnissen durch den Käufer zahlt.
- f) Der Käufer verlangt vom Lieferanten eine Zahlung für das Personal für die Einrichtung der Räumlichkeiten, in denen die Erzeugnisse des Lieferanten verkauft werden.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in Unterabsatz 1 Buchstabe c genannte Handelspraxis verboten ist, außer in den Fällen, in denen der Käufer eine Verkaufsaktion veranlasst, vor deren Beginn der Käufer mitteilt, in welchem Zeitraum die Aktion laufen wird und welche Menge an Agrar- und Lebensmittelerzeugnissen voraussichtlich zu dem niedrigeren Preis bestellt wird.

(3) Verlangt der Käufer in den in Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstaben b, c, d, e oder f genannten Fällen eine Zahlung, so muss der Käufer dem Lieferanten auf dessen Verlangen — je nach Sachlage — eine Schätzung der Zahlungen je Einheit oder der Zahlungen insgesamt in schriftlicher Form und in den in Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstaben b, d, e oder f genannten Fällen auch eine Kostenschätzung sowie die Grundlage für diese Schätzung in schriftlicher Form vorlegen.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass es sich bei den in den Absätzen 1 und 2 festgelegten Verboten um übergeordnete zwingende Bestimmungen handelt, die auf alle in den Anwendungsbereich dieser Verbote fallenden Situationen anwendbar sind, unabhängig davon, welche rechtlichen Bestimmungen sonst für die Liefervereinbarung zwischen den Vertragsparteien gelten.

Artikel 4

Benannte Durchsetzungsbehörden

(1) Jeder Mitgliedstaat benennt eine oder mehrere Behörden zur Durchsetzung der in Artikel 3 festgelegten Verbote auf nationaler Ebene („Durchsetzungsbehörde“), und unterrichtet die Kommission über diese Benennung.

(2) Benennt ein Mitgliedstaat mehr als eine Durchsetzungsbehörde in seinem Hoheitsgebiet, so benennt er eine zentrale Kontaktstelle sowohl für die Zusammenarbeit zwischen den Durchsetzungsbehörden als auch für die Zusammenarbeit mit der Kommission.

*Artikel 5***Beschwerden und Vertraulichkeit**

- (1) Der Lieferant kann Beschwerden bei der Durchsetzungsbehörde des Mitgliedstaats, in dem er niedergelassen ist, oder bei der Durchsetzungsbehörde des Mitgliedstaats einreichen, in dem der Käufer niedergelassen ist, der im Verdacht steht, an einer verbotenen Handelspraktik beteiligt zu sein. Die Durchsetzungsbehörde, an welche die Beschwerde gerichtet ist, ist für die Durchsetzung der in Artikel 3 festgelegten Verbote zuständig.
- (2) Erzeugerorganisationen, andere Lieferantorganisationen und Vereinigungen solcher Organisationen, haben das Recht, auf Antrag eines oder mehrerer ihrer Mitglieder oder gegebenenfalls auf Antrag eines oder mehrerer Mitglieder ihrer Mitgliedsorganisationen eine Beschwerde einzureichen, wenn diese Mitglieder der Auffassung sind, dass sie einer verbotenen Handelspraktik ausgesetzt sind. Andere Organisationen, die ein berechtigtes Interesse daran haben, Lieferanten zu vertreten, haben das Recht, auf Ersuchen eines Lieferanten und im Interesse dieses Lieferanten eine Beschwerde einzureichen, vorausgesetzt, diese Organisationen sind unabhängige juristische Personen, die mit ihrer Tätigkeit keinen Erwerbszweck verfolgen.
- (3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Durchsetzungsbehörde auf Antrag des Beschwerdeführers die erforderlichen Maßnahmen trifft, um die Identität des Beschwerdeführers oder der Mitglieder oder Lieferanten gemäß Absatz 2 sowie aller sonstigen Informationen, deren Offenlegung nach Ansicht des Beschwerdeführers den Interessen des Beschwerdeführers oder der Mitglieder oder Lieferanten schaden würde, angemessen zu schützen. Der Beschwerdeführer muss alle Informationen angeben, für die er eine vertrauliche Behandlung beantragt.
- (4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Durchsetzungsbehörde, bei der die Beschwerde eingeht, dem Beschwerdeführer innerhalb einer angemessenen Frist nach dem Eingang der Beschwerde mitteilt, wie sie mit der Beschwerde zu verfahren gedenkt.
- (5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass eine Durchsetzungsbehörde, die der Auffassung ist, dass keine ausreichenden Gründe vorliegen, um einer Beschwerde nachzugehen, dem Beschwerdeführer die Gründe hierfür innerhalb einer angemessenen Frist nach dem Eingang der Beschwerde mitteilt.
- (6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass eine Durchsetzungsbehörde, die der Auffassung ist, dass ausreichend Gründe vorliegen, um einer Beschwerde nachzugehen, innerhalb einer angemessenen Frist eine Untersuchung einleitet, durchführt und abschließt.
- (7) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass eine Durchsetzungsbehörde, die feststellt, dass ein Käufer gegen die in Artikel 3 genannten Verbote verstoßen hat, vom Käufer verlangt, die verbotene Handelspraktik einzustellen.

*Artikel 6***Befugnisse der Durchsetzungsbehörden**

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jede ihrer Durchsetzungsbehörden über die Ressourcen und das Fachwissen verfügt, die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich sind, und übertragen ihr folgende Befugnisse:
- a) die Befugnis, Untersuchungen auf eigene Initiative oder aufgrund einer Beschwerde einzuleiten und durchzuführen;
 - b) die Befugnis, von Käufern und Lieferanten zu verlangen, alle zur Durchführung von Untersuchungen im Zusammenhang mit den verbotenen Handelspraktiken erforderlichen Informationen zur Verfügung zu stellen;
 - c) die Befugnis, im Rahmen ihrer Untersuchungen im Einklang mit den nationalen Vorschriften und Verfahren unangekündigte Nachprüfungen vor Ort durchzuführen;
 - d) die Befugnis, Entscheidungen zu treffen, mit denen festgestellt wird, dass ein Verstoß gegen die in Artikel 3 festgelegten Verbote vorliegt, und vom Käufer verlangt wird, die verbotene Handelspraktik einzustellen; die Behörde kann von einer solchen Entscheidung absehen, wenn dadurch die Identität eines Beschwerdeführers oder sonstige Informationen bekannt werden könnten, deren Offenlegung nach Ansicht des Beschwerdeführers seinen Interessen schadet, und sofern der Beschwerdeführer diese Informationen gemäß Artikel 5 Absatz 3 angegeben hat;
 - e) die Befugnis, im Einklang mit den nationalen Vorschriften und Verfahren gegen den Urheber des Verstoßes Maßnahmen zur Verhängung von Geldbußen und anderen ebenso wirksamen Sanktionen, einschließlich einstweiliger Verfügungen, zu verhängen oder diesbezügliche Verfahren zu veranlassen;
 - f) die Befugnis, ihre gemäß den Buchstaben d und e getroffenen Entscheidungen regelmäßig zu veröffentlichen.

Die Sanktionen gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe e müssen unter Berücksichtigung von Art, Dauer, wiederholtem Auftreten und Schwere des Verstoßes wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Ausübung der in Absatz 1 genannten Befugnisse angemessenen Garantien der Rechte der Verteidigung gemäß den allgemeinen Grundsätzen des Unionsrechts und der Charta der Grundrechte der Europäischen Union unterliegt, auch wenn der Beschwerdeführer gemäß Artikel 5 Absatz 3 die vertrauliche Behandlung der Informationen beantragt.

Artikel 7

Alternative Streitbeilegung

Unbeschadet des Rechts der Lieferanten, gemäß Artikel 5 eine Beschwerde einzureichen, und der Befugnisse der Durchsetzungsbehörden gemäß Artikel 6 können die Mitgliedstaaten die freiwillige Nutzung wirksamer und unabhängiger Streitbeilegungsverfahren, etwa Mediation, zur Beilegung von Streitigkeiten zwischen Lieferanten und Käufern in Bezug auf den Einsatz unlauterer Handelspraktiken durch den Käufer unterstützen.

Artikel 8

Zusammenarbeit zwischen den Durchsetzungsbehörden

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Durchsetzungsbehörden miteinander und mit der Kommission wirksam zusammenarbeiten und dass sie einander bei Untersuchungen mit grenzüberschreitender Dimension Amtshilfe leisten.

(2) Die Durchsetzungsbehörden treffen sich mindestens einmal jährlich, um über die Anwendung dieser Richtlinie auf der Grundlage der in Artikel 10 Absatz 2 genannten Jahresberichte zu beraten. Die Durchsetzungsbehörden beraten über bewährte Verfahren, neue Fälle und neue Entwicklungen auf dem Gebiet der unlauteren Handelspraktiken in der Agrar- und Lebensmittelversorgungskette und tauschen Informationen aus, insbesondere über die Durchführungsmaßnahmen, die sie im Einklang mit dieser Richtlinie erlassen haben, und darüber, wie sie diese durchsetzen. Die Durchsetzungsbehörden können Empfehlungen annehmen, um die einheitliche Anwendung dieser Richtlinie zu fördern und die Durchsetzung zu verbessern. Die Kommission unterstützt die Durchführung dieser Treffen.

(3) Die Kommission erstellt und verwaltet eine Website, welche, insbesondere im Zusammenhang mit den jährlichen Treffen, den Austausch von Informationen zwischen den Durchsetzungsbehörden und der Kommission ermöglicht. Die Kommission erstellt eine öffentliche Website mit den Kontaktangaben der benannten Durchsetzungsbehörden und mit Links zu Websites der nationalen Durchsetzungsbehörden oder anderen Behörden der Mitgliedstaaten, auf denen Informationen über die Maßnahmen zur Umsetzung dieser Richtlinie im Sinne des Artikels 13 Absatz 1 enthalten sind.

Artikel 9

Nationale Vorschriften

(1) Zur Sicherstellung eines höheren Schutzniveaus können die Mitgliedstaaten strengere als die in dieser Richtlinie vorgesehenen Vorschriften zur Bekämpfung unlauterer Handelspraktiken beibehalten oder einführen, sofern diese nationalen Vorschriften mit den Regeln für das Funktionieren des Binnenmarkts vereinbar sind.

(2) Diese Richtlinie gilt unbeschadet der nationalen Vorschriften zur Bekämpfung unlauterer Handelspraktiken, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, sofern diese Vorschriften mit den Vorschriften über das Funktionieren des Binnenmarkts vereinbar sind.

Artikel 10

Berichterstattung

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre Durchsetzungsbehörden einen Jahresbericht über ihre in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallenden Tätigkeiten veröffentlichen, in dem unter anderem die Zahl der im Vorjahr eingegangenen Beschwerden und der im Vorjahr eingeleiteten bzw. abgeschlossenen Untersuchungen angegeben ist. In diesen Bericht sind für jede abgeschlossene Untersuchung vorbehaltlich der in Artikel 5 Absatz 3 festgelegten Vertraulichkeitsverpflichtungen eine zusammenfassende Beschreibung des Sachverhalts, das Ergebnis der Untersuchung und gegebenenfalls die getroffene Entscheidung aufzunehmen.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis zum 15. März jedes Jahres einen Bericht über unlautere Handelspraktiken in den Geschäftsbeziehungen zwischen Unternehmen in der Agrar- und Lebensmittelversorgungskette. Dieser Bericht muss insbesondere alle relevanten Angaben dazu enthalten, wie die Vorschriften im Rahmen dieser Richtlinie in dem betreffenden Mitgliedstaat im Vorjahr angewandt und durchgesetzt wurden.

- (3) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, in denen Folgendes festgelegt wird:
- Vorschriften über die Informationen, die für die Anwendung des Absatzes 2 erforderlich sind;
 - Regelungen für die Verwaltung der Informationen, welche die Mitgliedstaaten der Kommission zu übermitteln haben, sowie Bestimmungen zu Inhalt und Form dieser Informationen;
 - Regelungen für die Übermittlung oder Bereitstellung von Informationen und Dokumenten an bzw. für die Mitgliedstaaten, internationale Organisationen, die zuständigen Behörden in Drittländern oder die Öffentlichkeit vorbehaltlich des Schutzes personenbezogener Daten und der berechtigten Interessen von landwirtschaftlichen Erzeugern und Unternehmen an der Wahrung ihrer Geschäftsgeheimnisse.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 11 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 11

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem gemäß Artikel 229 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 eingesetzten Ausschuss für die gemeinsame Organisation der Agrarmärkte unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 12

Bewertung

(1) Bis 1. November 2025 führt die Kommission die erste Bewertung dieser Richtlinie durch und legt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen einen Bericht über die wichtigsten Erkenntnisse dieser Bewertung vor. Dieser Bericht wird gegebenenfalls von Gesetzgebungsvorschlägen begleitet.

(2) Im Rahmen dieser Bewertung wird mindestens Folgendes bewertet:

- die Wirksamkeit der auf nationaler Ebene mit dem Ziel der Bekämpfung unlauterer Handelspraktiken in der Agrar- und Lebensmittelversorgungskette durchgeführten Maßnahmen und
- die Wirksamkeit der Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Durchsetzungsbehörden, und es werden in der Bewertung gegebenenfalls Möglichkeiten angegeben, wie diese Zusammenarbeit verbessert werden kann.

(3) Die Kommission stützt den in Absatz 1 genannten Bericht auf die in Artikel 10 Absatz 2 genannten Jahresberichte. Falls erforderlich fordert die Kommission von den Mitgliedstaaten zusätzliche Angaben an, einschließlich Angaben zur Wirksamkeit der auf nationaler Ebene durchgeführten Maßnahmen und zur Wirksamkeit der Zusammenarbeit und der gegenseitigen Amtshilfe.

(4) Bis 1. November 2021 legt die Kommission dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss sowie dem Ausschuss der Regionen einen Zwischenbericht über den Stand der Umsetzung und Durchführung dieser Richtlinie vor.

Artikel 13

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen bis 1. Mai 2021 die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Maßnahmen mit.

Sie wenden diese Maßnahmen spätestens am 1. November 2021 an.

Bei Erlass dieser Maßnahmen nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

*Artikel 14***Inkrafttreten**

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

*Artikel 15***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 17. April 2019.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

A. TAJANI

Im Namen des Rates

Der Präsident

G. CIAMBA

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

GESCHÄFTS- UND VERFAHRENSORDNUNGEN

ÄNDERUNGEN DER VERFAHRENSORDNUNG DES GERICHTSHOFS

DER GERICHTSHOF —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 253 Absatz 6,

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 106a Absatz 1,

gestützt auf das Protokoll über die Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 63,

in der Erwägung, dass in der Verfahrensordnung die Modalitäten der Umsetzung des in Artikel 58a des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union vorgesehenen Mechanismus der vorherigen Zulassung von Rechtsmitteln zu konkretisieren sind und sowohl die Modalitäten der Stellung und der Prüfung der Anträge auf Zulassung eines Rechtsmittels als auch der konkrete Ablauf des Verfahrens nach dieser Prüfung festzulegen sind,

mit Genehmigung des Rates, die am 9. April 2019 erteilt worden ist —

ERLÄSST DIE FOLGENDEN ÄNDERUNGEN SEINER VERFAHRENSORDNUNG:

Artikel 1

Im Fünften Titel der Verfahrensordnung des Gerichtshofs vom 25. September 2012 ⁽¹⁾ wird folgendes Kapitel eingefügt:

„Kapitel 1a

VORHERIGE ZULASSUNG VON RECHTSMITTELN GEMÄSS ARTIKEL 58A DER SATZUNG

Artikel 170a

Antrag auf Zulassung des Rechtsmittels

(1) In den Fällen des Artikels 58a Absätze 1 und 2 der Satzung hat der Rechtsmittelführer seiner Rechtsmittelschrift einen Antrag auf Zulassung des Rechtsmittels als Anlage beizufügen, in dem er die für die Einheit, die Kohärenz oder die Entwicklung des Unionsrechts bedeutsame Frage darlegt, die mit dem Rechtsmittel aufgeworfen wird, und der sämtliche Angaben enthalten muss, die erforderlich sind, um es dem Gerichtshof zu ermöglichen, über diesen Antrag zu entscheiden. Fehlt es an einem solchen Antrag, so erklärt der Vizepräsident des Gerichtshofs das Rechtsmittel für unzulässig.

(2) Der Antrag auf Zulassung des Rechtsmittels darf sieben Seiten nicht überschreiten, die unter Berücksichtigung sämtlicher formeller Vorschriften der Praktischen Anweisungen für die Parteien in den Rechtssachen vor dem Gerichtshof, die auf der Grundlage dieser Verfahrensordnung erlassen worden sind, abzufassen sind.

(3) Entspricht der Antrag auf Zulassung des Rechtsmittels nicht den im vorstehenden Absatz genannten Anforderungen, so setzt der Kanzler dem Rechtsmittelführer eine kurze Frist zur Mängelbehebung. In Ermangelung einer fristgemäßen Mängelbehebung entscheidet der Vizepräsident des Gerichtshofs auf Vorschlag des Berichterstatters nach Anhörung des Generalanwalts, ob die Nichtbeachtung dieser Förmlichkeit die formale Unzulässigkeit des Rechtsmittels zur Folge hat.

⁽¹⁾ ABl. L 265 vom 29.9.2012, S. 1, in der Fassung der Änderungen vom 18. Juni 2013 (ABl. L 173 vom 26.6.2013, S. 65) und vom 19. Juli 2016 (ABl. L 217 vom 12.8.2016, S. 69).

*Artikel 170b***Entscheidung über den Antrag auf Zulassung des Rechtsmittels**

- (1) Der Gerichtshof entscheidet über den Antrag auf Zulassung des Rechtsmittels so rasch wie möglich.
- (2) Die Entscheidung über den Antrag wird auf Vorschlag des Berichterstatters nach Anhörung des Generalanwalts durch eine speziell zu diesem Zweck eingerichtete Kammer getroffen, deren Präsident der Vizepräsident des Gerichtshofs ist und die darüber hinaus den Berichterstatter und den Präsidenten der Kammer mit drei Richtern umfasst, der der Berichterstatter zum Zeitpunkt der Antragstellung zugeteilt ist.
- (3) Über den Antrag auf Zulassung des Rechtsmittels ist durch mit Gründen versehenen Beschluss zu entscheiden.
- (4) Wird das Rechtsmittel im Hinblick auf die in Artikel 58a Absatz 3 der Satzung angeführten Kriterien ganz oder teilweise zugelassen, so wird das Verfahren gemäß den Artikeln 171 bis 190a fortgesetzt. Der Beschluss gemäß vorstehendem Absatz wird den Parteien der betreffenden Rechtssache vor dem Gericht mit der Rechtsmittelschrift zugestellt; wird das Rechtsmittel teilweise zugelassen, so sind in diesem Beschluss die Gründe oder Teile des Rechtsmittels anzuführen, auf die sich die Rechtsmittelbeantwortung beziehen muss.
- (5) Der Kanzler benachrichtigt sogleich das Gericht und, sofern sie nicht Partei der betreffenden Rechtssache vor dem Gericht waren, die Mitgliedstaaten, das Europäische Parlament, den Rat und die Europäische Kommission von der Entscheidung, das Rechtsmittel zuzulassen.“

Artikel 2

Die vorliegenden Änderungen der Verfahrensordnung, die in den in Artikel 36 der Verfahrensordnung genannten Sprachen verbindlich sind, werden im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht und treten am ersten Tag des Monats, der auf den Monat ihrer Veröffentlichung folgt, in Kraft.

Geschehen zu Luxemburg am 9. April 2019.

ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE