

Amtsblatt der Europäischen Union

L 215



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

64. Jahrgang

17. Juni 2021

Inhalt

II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

BESCHLÜSSE

- ★ **Durchführungsbeschluss (EU) 2021/973 der Kommission vom 1. Juni 2021 zur Bestätigung oder Änderung der vorläufigen Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen für Hersteller von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen für das Kalenderjahr 2019 und für den Hersteller von Personenkraftwagen Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG sowie die Volkswagen-Emissionsgemeinschaft für die Kalenderjahre 2014 bis 2018 gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2021)3682) ⁽¹⁾** 1
- ★ **Durchführungsbeschluss (EU) 2021/974 der Kommission vom 9. Juni 2021 zur Genehmigung der von den Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vorgelegten geänderten Programme zur Verbesserung der Erzeugung und Vermarktung von Imkereierzeugnissen (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2021) 4021)** 37

LEITLINIEN

- ★ **Leitlinie (EU) 2021/975 der Europäischen Zentralbank vom 2. Juni 2021 zur Änderung der Leitlinie EZB/2014/31 über zusätzliche zeitlich befristete Maßnahmen hinsichtlich der Refinanzierungsgeschäfte des Eurosystems und der Notenbankfähigkeit von Sicherheiten (EZB/2021/26)** 40

⁽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)

BESCHLÜSSE

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2021/973 DER KOMMISSION

vom 1. Juni 2021

zur Bestätigung oder Änderung der vorläufigen Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen für Hersteller von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen für das Kalenderjahr 2019 und für den Hersteller von Personenkraftwagen Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG sowie die Volkswagen-Emissionsgemeinschaft für die Kalenderjahre 2014 bis 2018 gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2021)3682)

(Nur der deutsche, der englische, der estnische, der französische, der italienische, der niederländische, der schwedische, der tschechische und der ungarische Text sind verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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⁾, insbesondere auf Artikel 7 Absatz 5 Unterabsatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Einklang mit der Verordnung (EU) 2019/631 und — im Hinblick auf die Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen und die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen für das Kalenderjahr 2019 — mit den Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 ⁽²⁾ und (EU) Nr. 510/2011 ⁽³⁾ muss die Kommission jedes Jahr für alle Hersteller, die für in der Union, Island, Norwegen und dem Vereinigten Königreich zugelassene Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge verantwortlich sind, und für alle Emissionsgemeinschaften von Herstellern die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen und die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen festlegen. Auf dieser Grundlage wird die Leistung der Hersteller oder Emissionsgemeinschaften in Bezug auf ihre Verpflichtung, ihre Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen nicht zu überschreiten, bestimmt.
- (2) Die genauen Daten, die für die Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen der Hersteller für das Kalenderjahr 2019 heranzuziehen sind, beruhen auf den von den Meldebehörden in diesem Kalenderjahr zugelassenen neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeugen.
- (3) Alle Länder übermittelten der Kommission ihre Daten für 2019, allerdings in einigen Fällen mit einigen Verzögerungen gegenüber der Meldefrist, die am 28. Februar 2020 endete. Stellte die Kommission bei der Überprüfung der Daten fest, dass bestimmte Daten fehlten oder offensichtlich falsch waren, so setzte sie sich mit den betreffenden Meldebehörden in Verbindung und nahm vorbehaltlich ihrer Zustimmung eine entsprechende Anpassung oder Vervollständigung der Daten vor. Konnte mit einer Meldebehörde keine Einigung erzielt werden, wurden die von diesem Land übermittelten vorläufigen Daten nicht angepasst.

⁽¹⁾ ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13.

⁽²⁾ 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).

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

- (4) Am 26. Juni 2020 veröffentlichte die Kommission die vorläufigen Daten und teilte 91 Herstellern von Personenkraftwagen und 61 Herstellern von leichten Nutzfahrzeugen sowie den jeweiligen Emissionsgemeinschaften die vorläufige Berechnung ihrer durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen und ihrer Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen im Jahr 2019 mit.
- (5) Die von der Kommission mitgeteilten vorläufigen Daten umfassten den Korrekturfaktor sowohl für Personenkraftwagen, der gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153 der Kommission ⁽⁴⁾ berechnet wurde, als auch für leichte Nutzfahrzeuge, der gemäß Artikel 6 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1152 der Kommission ⁽⁵⁾ berechnet wurde. Die Festlegung von Korrekturfaktoren ist Teil der Korrelationsverfahren, die eingeführt wurden, um der Änderung des Regelprüfverfahrens für die Messung der spezifischen CO₂-Emissionen Rechnung zu tragen. Sie stellen sicher, dass die für die Korrelation der CO₂-Emissionswerte erforderlichen verfahrenstechnischen Toleranzen wie vorgesehen angewendet werden und nicht, um diese Werte künstlich zu senken.
- (6) Ein Korrekturfaktor wird auf der Grundlage von Abweichungs- und Prüffaktoren berechnet, die für eine statistische Stichprobe von Fahrzeugen ermittelt werden, die für die Flotte der Neufahrzeuge des Herstellers repräsentativ sein sollten.
- (7) Die Hersteller wurden aufgefordert, die vorläufigen Daten gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 und Artikel 8 Absatz 5 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 und insbesondere die Abweichungs- und Prüffaktoren, auf deren Grundlage der Korrekturfaktor berechnet wird, zu überprüfen und der Kommission etwaige Fehler innerhalb von drei Monaten nach Eingang der Mitteilung mitzuteilen. 56 Hersteller von Personenkraftwagen und 24 Hersteller leichter Nutzfahrzeuge meldeten Fehler. Für einen Hersteller von Personenkraftwagen wurde die Anwendbarkeit eines Korrekturfaktors auf ihre durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen bestätigt. Bei einem Hersteller von Personenkraftwagen und einem Hersteller von leichten Nutzfahrzeugen fielen die Fahrzeuge, die in den vorläufigen Datensätzen enthalten waren, durchweg nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2019/631.
- (8) Im Fall der übrigen Hersteller von Personenkraftwagen und Hersteller von leichten Nutzfahrzeugen, die keine Fehler in den Datensätzen mitgeteilt oder nicht geantwortet haben, sollten die vorläufigen Daten und die vorläufigen Berechnungen der durchschnittlichen spezifischen Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen bestätigt werden. Für einen dieser Hersteller von leichten Nutzfahrzeugen sollte ein Korrekturfaktor angewendet werden.
- (9) Die Kommission hat die von den Herstellern mitgeteilten Fehler und die Gründe für ihre Berichtigung überprüft und je nach Fall den vorläufigen Datensatz bestätigt oder geändert. Es wurden nur die Aufzeichnungen im Datensatz aufbewahrt, die die Werte für die Masse und die CO₂-Emissionen enthalten. Daher sollten die vorläufigen Daten für 89 Hersteller von Personenkraftwagen und 58 Hersteller leichter Nutzfahrzeuge bestätigt oder geändert werden.
- (10) Gemäß Artikel 4 der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 sollte gelten, dass ein Hersteller seine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen erfüllt, wenn seine in diesem Beschluss angegebenen durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen seine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen nicht überschreiten. Für Hersteller, die einer Emissionsgemeinschaft angehören, sollte die Einhaltung der Vorgaben gemäß Artikel 7 Absatz 7 der genannten Verordnungen auf Ebene der Emissionsgemeinschaft bewertet werden.
- (11) Aufzeichnungen mit vollständigen Daten zur Masse in fahrbereitem Zustand und zu den CO₂-Emissionen, in denen jedoch Fahrzeug-Identifizierungsnummern fehlen oder falsch sind, sollten in die Berechnung der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen und der durchschnittlichen spezifischen Emissionen einbezogen werden. Es sollte jedoch der Umstand berücksichtigt werden, dass die Hersteller diese Aufzeichnungen nicht überprüfen oder berichtigen können. Daher sollte bei der Bestimmung des Abstands zum vorgegebenen Ziel für den betreffenden Hersteller eine Fehlermarge gelten.
- (12) Diese Fehlermarge wird berechnet als die Differenz zwischen den Abständen der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen zur Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen, wobei die Berechnung einmal unter Einbeziehung und einmal unter Ausschluss der Fahrzeugzulassungen, die vom Hersteller nicht überprüft werden können, vorgenommen wurde. Ungeachtet dessen, ob diese Differenz positiv oder negativ ist, wird die Fehlermarge so angewendet, dass sie den Abstand zur Zielvorgabe für den Hersteller stets verringert.

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

- (13) Beträgt nach Berücksichtigung der Fehlermarge der Abstand eines Herstellers oder einer Emissionsgemeinschaft zur Zielvorgabe mehr als Null, ist gemäß Artikel 8 der Verordnung (EU) 2019/631 eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zu erheben. Dies trifft auf vier Hersteller von Personenkraftwagen — Automobili Lamborghini S.p.A., Bentley Motors Ltd, Maserati S.p.A. und Ssangyong Motor Company — und einen Hersteller von leichten Nutzfahrzeugen — Ssangyong Motor Company — zu. Die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung ist im Einklang mit Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2019/631 zu berechnen.
- (14) Gemäß Artikel 2 Absatz 4 der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 sind Hersteller, auf die in dem Kalenderjahr weniger als 1 000 Neuzulassungen entfallen sind, von der Einhaltung einer Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen ausgenommen. Es ist jedoch angebracht, ihre durchschnittlichen spezifischen Emissionen sowie die Zahl der neu zugelassenen Fahrzeuge zu berechnen und zu melden.
- (15) Nach eingehender Untersuchung gingen vom Hersteller von Personenkraftwagen Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG zufriedenstellende Klarstellungen ein, auf deren Grundlage die vorläufigen Daten für die Kalenderjahre 2014 bis 2019 für diesen Hersteller geändert wurden. Vor diesem Hintergrund sollten die vorläufigen Daten für diese Kalenderjahre für diesen Hersteller und für die Volkswagen-Emissionsgemeinschaft, der der Hersteller angehört, als bestätigt gelten.
- (16) Im Einklang mit Artikel 12 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission ⁽⁶⁾ hat die Kommission die durch Verweis auf den Durchführungsbeschluss 2013/341/EU der Kommission ⁽⁷⁾ und den Durchführungsbeschluss (EU) 2015/158 der Kommission ⁽⁸⁾ zertifizierten CO₂-Einsparungen einer Ad-hoc-Überprüfung unterzogen. Die Ergebnisse der Überprüfung waren hinsichtlich der durch Verweis auf den Durchführungsbeschluss 2013/341/EU zertifizierten CO₂-Einsparungen zufriedenstellend. Was allerdings den Durchführungsbeschluss (EU) 2015/158 angeht, so wurde zwischen den entsprechend zertifizierten CO₂-Einsparungen von zwei in Fahrzeuge der Daimler AG eingebauten effizienten Generatoren und den Einsparungen, die sich aus der Überprüfung durch die Kommission ergaben, eine Differenz von 9 % bzw. 23 % festgestellt. Die Kommission unterrichtete die Daimler AG über die festgestellten Abweichungen und forderte den Hersteller auf, den Nachweis zu erbringen, dass die zertifizierten CO₂-Einsparungen richtig sind.
- (17) Auf der Grundlage der Angaben der Daimler AG stellte die Kommission fest, dass die Differenz bei den Einsparungen auf einen Unterschied dabei zurückzuführen war, wie die Prüfmethode für die Zwecke der Zertifizierung und für die Überprüfung der CO₂-Einsparungen angewendet wurde. Konkret wurden die effizienten Generatoren vor der Zertifizierungsprüfung eingefahren, obwohl die im Durchführungsbeschluss (EU) 2015/158 genannte Prüfmethode ein spezielles Einfahren der effizienten Generatoren außerhalb der Zertifizierungsprüfung weder vorschreibt noch zulässt.
- (18) Aus Artikel 12 der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 folgt, dass durch den Einsatz innovativer Technologien erzielte CO₂-Einsparungen nur dann bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers für das Jahr 2019 berücksichtigt werden, wenn sie — nach einer Prüfmethode, mit der sich nachprüfbar, wiederholbar und vergleichbare Ergebnisse erzielen lassen — einen überprüften Beitrag zur CO₂-Reduktion leisten. Da die zertifizierten CO₂-Einsparungen von zwei in Fahrzeuge der Daimler AG eingebauten effizienten Generatoren nicht durch die Überprüfung auf der Grundlage der im Durchführungsbeschluss (EU) 2015/158 genannten Prüfmethode bestätigt wurden, sollten die diesen Ökoinnovationen zugeordneten zertifizierten CO₂-Einsparungen in Höhe von insgesamt 0,102 g CO₂/km auf Ebene der Flotte der Daimler AG bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen des Herstellers nicht berücksichtigt werden. Aus demselben Grund sollten die diesen Ökoinnovationen zugeordneten zertifizierten CO₂-Einsparungen in Höhe von insgesamt 0,101 g CO₂/km auf Ebene der Flotte der Emissionsgemeinschaft Daimler AG bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen der Emissionsgemeinschaft nicht berücksichtigt werden.
- (19) Die Werte für die mit diesem Beschluss bestätigte oder geänderte Leistung eines Herstellers könnten korrigiert werden, wenn die zuständigen nationalen Behörden bestätigen, dass Unregelmäßigkeiten bei den CO₂-Emissionswerten aufgetreten sind, anhand deren ermittelt wurde, ob der Hersteller die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen einhält —

⁽⁶⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission vom 25. Juli 2011 zur Einführung eines Verfahrens zur Genehmigung und Zertifizierung innovativer Technologien zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen nach der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 194 vom 26.7.2011, S. 19).

⁽⁷⁾ Durchführungsbeschluss 2013/341/EU der Kommission vom 27. Juni 2013 über die Genehmigung des Wechselstromgenerators „Valeo Efficient Generation Alternator“ als innovative Technologie zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 179 vom 29.6.2013, S. 98).

⁽⁸⁾ Durchführungsbeschluss (EU) 2015/158 der Kommission vom 30. Januar 2015 über die Genehmigung von zwei hocheffizienten Generatoren der Robert Bosch GmbH als innovative Technologie zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 26 vom 31.1.2015, S. 31).

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) Die Werte für die Leistungen der Hersteller von Personenkraftwagen für das Kalenderjahr 2019 sind in Anhang I enthalten.
- (2) Die Werte für die Leistungen der Hersteller von leichten Nutzfahrzeugen für das Kalenderjahr 2019 sind in Anhang II enthalten.
- (3) Die Werte für die Leistung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und der Volkswagen-Emissionsgemeinschaft als Hersteller von Personenkraftwagen für die Kalenderjahre 2014 bis 2017 und für das Kalenderjahr 2018 in Anhang III bzw. Anhang IV enthalten.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist im Einklang mit Artikel 6 der Verordnung (EU) 2019/631 an folgende einzelne Hersteller oder Emissionsgemeinschaften gerichtet:

1. ADAM OPEL GmbH
Bahnhofplatz 1 IPC 39-13
65423 Rüsselsheim
Deutschland
2. ADIDOR VOITURES SAS
2/4 Rue Hans List
78290 Croissy-sur-Seine
Frankreich
3. ALFA ROMEO SPA
Corso Settembrini 40
Tor 8 — Gebäude 6-1. Etage — B15N Colonna N47
10135 Turin
Italien
4. ALKE SRL
Via Vigonovese 123
35127 Padua
Italien
5. ALPINA BURKARD BOVENSIEPEN GmbH E CO KG
Alpenstraße 35–37
86807 Buchloe
Deutschland
6. ANHUI JIANGHUAI AUTOMOBILE
Via Lanzo 27
10071 Borgaro Torinese
Italien
7. ASTON MARTIN LAGONDA LIMITED
in der EU vertreten durch
Aston Martin Lagonda of Europe GmbH
Unterschweinstiege 2–14
60549 Frankfurt am Main
Deutschland

8. AUDI AG
Postfach 011/1882
38436 Wolfsburg
Deutschland
9. AUDI HUNGARIA MOTOR KFT
Postfach 011/1882
38436 Wolfsburg
Deutschland
10. AUDI SPORT GmbH
Postfach 011/1882
38436 Wolfsburg
Deutschland
11. AUTOMOBILE DACIA SA
1 Avenue du Golf
78280 Guyancourt Cedex
Frankreich
12. AUTOMOBILES CITROËN
7, rue Henri Sainte-Claire Deville
92500 Rueil-Malmaison
Frankreich
13. AUTOMOBILES PEUGEOT
7, rue Henri Sainte-Claire Deville
92500 Rueil-Malmaison
Frankreich
14. AUTOMOBILI LAMBORGHINI SPA
Via Modena 12
40019 Sant'Agata Bolognese (BO)
Italien
15. AVTOVAZ JSC
in der EU vertreten durch
CS AUTOLADA
211 Konevova
130 00 Prag 3
Tschechien
16. BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG
Petuelring 130
80788 München
Deutschland
17. BEIJING BORGWARD AUTOMOTIVE CO LTD
Kriegsbergstraße 11
70174 Stuttgart
Deutschland

18. BENTLEY MOTORS LTD
Pyms Lane
CW1 3PL
Crewe Cheshire
Vereinigtes Königreich
19. BLUECAR SAS
31–32 quai de Dion Bouton
92800 Puteaux
Frankreich
20. BMW M GmbH
Petuelring 130
80788 München
Deutschland
21. Emissionsgemeinschaft BMW
Petuelring 130
80788 München
Deutschland
22. BUGATTI AUTOMOBILES SAS
Postfach 011/1882
38436 Wolfsburg
Deutschland
23. CATERHAM CARS LIMITED
2 Kennet Road
DA1 4QN Dartford
Vereinigtes Königreich
24. CNG-TECHNIK GmbH
Werk Niehl, Imbert-Gebäude 479
Henry-Ford-Straße 1
50735 Köln
Deutschland
25. DAIMLER AG
Gebäude 120, Mercedesstraße 120
70546 Stuttgart-Untertürkheim
Deutschland
26. Emissionsgemeinschaft DAIMLER (M1)
in der EU vertreten durch
DAIMLER AG
Gebäude 120, Mercedesstraße 120
70546 Stuttgart-Untertürkheim
Deutschland
27. Emissionsgemeinschaft DAIMLER (N1)
in der EU vertreten durch
DAIMLER AG
Gebäude 120, Mercedesstraße 120
70546 Stuttgart-Untertürkheim
Deutschland

28. DFSK MOTOR CO LTD
in der EU vertreten durch
Giotti Victoria Sr.l. Via Pisana 11/a
50021 Barberino, Val D' Elsa (FI)
Italien
29. DONKERVOORT AUTOMOBIELEN BV
Pascallaan 96
8218 NJ Lelystad
Niederlande
30. DR AUTOMOBILES SRL
Zona Industriale, Snc
86070 Macchia d'Isernia
Italien
31. DR ING HC F PORSCHE AG
Postfach 011/1882
38436 Wolfsburg
Deutschland
32. DR MOTOR COMPANY SRL
S S 85 Venafrana km 37500
86070 Macchia d'Isernia
Italien
33. E-GO MOBILE AG
Campus-Boulevard 30
52074 Aachen
Deutschland
34. FABBRICA DALLARA SRL
Via Guglielmo Marconi 18
43040 Varano de' Melegari (PR)
Italien
35. FCA ITALY SPA
Corso Settembrini 40
Tor 8 — Gebäude 6-1. Etage — B15N Colonna N47
10135 Turin
Italien
36. Emissionsgemeinschaft FCA TESLA
in der EU vertreten durch
FCA Italy SpA
Corso Settembrini 40
Tor 8 — Gebäude 6-1. Etage — B15N Colonna N47
10135 Turin
Italien

37. FCA US LLC
Corso Settembrini 40
Tor 8 — Gebäude 6-1. Etage — B15N Colonna N47
10135 Turin
Italien
38. Emissionsgemeinschaft FIAT GROUP (N1)
Corso Settembrini 40
Tor 8 — Gebäude 6-1. Etage — B15N Colonna N47
10135 Turin
Italien
39. ESAGONO ENERGIA SRL
Via Puecher 9
20060 Pozzuolo Martesana (MI)
Italien
40. FERRARI SPA
Via Emilia Est 1163
41122 Modena
Italien
41. FORD INDIA PRIVATE LIMITED
Werk Niehl, Imbert-Gebäude 479
Henry-Ford-Straße 1
50735 Köln
Deutschland
42. FORD MOTOR COMPANY
Werk Niehl, Imbert-Gebäude 479
Henry-Ford-Straße 1
50735 Köln
Deutschland
43. FORD MOTOR COMPANY OF AUSTRALIA LIMITED
Werk Niehl, Imbert-Gebäude 479
Henry-Ford-Straße 1
50735 Köln
Deutschland
44. FORD-WERKE GmbH
Werk Niehl, Imbert-Gebäude 479
Henry-Ford-Straße 1
50735 Köln
Deutschland
45. Emissionsgemeinschaft FORD (M1)
in der EU vertreten durch
Ford-Werke GmbH
Werk Niehl, Imbert-Gebäude 479
Henry-Ford-Straße 1
50735 Köln
Deutschland

46. Emissionsgemeinschaft FORD (N1)
in der EU vertreten durch
Ford-Werke GmbH
Werk Niehl, Imbert-Gebäude 479
Henry-Ford-Straße 1
50735 Köln
Deutschland
47. FUSO
in der EU vertreten durch
Daimler AG, Gebäude 120, Mercedesstraße 120
70546
Stuttgart-Untertürkheim
Deutschland
48. GAZ
Poe 2
60502 Lähte Tartumaa
Estland
49. GENERAL MOTORS HOLDINGS LLC
Bouwhuispad 1
8121 PX Olst
Niederlande
50. GONOW AUTO CO LTD
Via della Muratella 797
00054 Maccarese (RM)
Italien
51. GOUPIL INDUSTRIE SA
Route de Villeneuve
47320 Bourran
Frankreich
52. GREAT WALL MOTOR COMPANY LIMITED
Great Wall Motor Europe Technical Center
Otto-Hahn-Straße 5
63128 Dietzenbach
Deutschland
53. GUMPERT AIWAYS AUTOMOBILE GmbH
Carl-Hahn-Straße 5
85053 Ingolstadt
Deutschland
54. HONDA MOTOR CO LTD
in der EU vertreten durch
Honda Motor Europe Ltd
Wijngaardveld 1 (Noord V)
9300 Aalst
Belgien

-
55. Emissionsgemeinschaft HONDA
in der EU vertreten durch
Honda Motor Europe Ltd
Wijngaardveld 1 (Noord V)
9300 Aalst
Belgien
56. HONDA OF THE UK MANUFACTURING LTD
in der EU vertreten durch
Honda Motor Europe Ltd
Wijngaardveld 1 (Noord V)
9300 Aalst
Belgien
57. HYUNDAI ASSAN OTOMOTIV SANAYI VE TICARET AS
in der EU vertreten durch
Hyundai Motor Europe Technical Centre GmbH
Hyundai Platz
65428 Rüsselsheim
Deutschland
58. Emissionsgemeinschaft HYUNDAI (M1)
in der EU vertreten durch
Hyundai Motor Europe Technical Centre GmbH
Hyundai Platz
65428 Rüsselsheim
Deutschland
59. Emissionsgemeinschaft HYUNDAI (N1)
in der EU vertreten durch
Hyundai Motor Europe Technical Centre GmbH
Hyundai Platz
65428 Rüsselsheim
Deutschland
60. HYUNDAI MOTOR COMPANY
in der EU vertreten durch
Hyundai Motor Europe Technical Centre GmbH
Hyundai Platz
65428 Rüsselsheim
Deutschland
61. HYUNDAI MOTOR EUROPE GmbH
in der EU vertreten durch
Hyundai Motor Europe Technical Centre GmbH
Hyundai Platz
65428 Rüsselsheim
Deutschland
62. HYUNDAI MOTOR MANUFACTURING CZECH SRO
in der EU vertreten durch
Hyundai Motor Europe Technical Centre GmbH
Hyundai Platz
65428 Rüsselsheim
Deutschland

63. ISUZU MOTORS LIMITED
Bist 12
2630 Aartselaar
Belgien
64. IVECO SPA
Via Puglia 35
10156 Turin
Italien
65. JAGUAR LAND ROVER LIMITED
in der EU vertreten durch
JLR Ireland (Services) Ltd, Software Engineering Centre,
Three Airport Avenue, Shannon Industrial Estate
V14 YH92 Shannon (Co. Clare)
Irland
66. Emissionsgemeinschaft KIA (M1)
Theodor-Heuss-Allee 11
60486 Frankfurt am Main
Deutschland
67. Emissionsgemeinschaft KIA (N1)
Theodor-Heuss-Allee 11
60486 Frankfurt am Main
Deutschland
68. KIA MOTORS CORPORATION
Theodor-Heuss-Allee 11
60486 Frankfurt am Main
Deutschland
69. KIA MOTORS SLOVAKIA SRO
Theodor-Heuss-Allee 11
60486 Frankfurt am Main
Deutschland
70. KOENIGSEGG AUTOMOTIVE AB
Valhall Park
26274 Ängelholm
Schweden
71. KTM-SPORTMOTORCYCLE AG
Stallhofnerstrasse 3
5230 Mattighofen
Österreich
72. LADA AUTOMOBILE GmbH
Erlengrund 7
21614 Buxtehude
Deutschland

-
73. LIGIER GROUP
Route d'Hauterive 105
3200 Abrest
Frankreich
74. LONDON EV COMPANY
in der EU vertreten durch
Cina-Euro Vehicle Technology (CEVT), Theres Svenssons Gata 7
41755 Göteborg
Schweden
75. LOTUS CARS LIMITED
in der EU vertreten durch
Cina-Euro Vehicle Technology (CEVT), Theres Svenssons Gata 7
41755 Göteborg
Schweden
76. MAGYAR SUZUKI CORPORATION LTD
Schweidel Jozsef U52
2500 Esztergom
Ungarn
77. MAHINDRA & MAHINDRA LTD
Via Cancelliera 35
00072 Ariccia (Rom)
Italien
78. MAN TRUCK & BUS AG
Postfach 011/1882
38436 Wolfsburg
Deutschland
79. MARUTI SUZUKI INDIA LTD
Schweidel Jozsef U52
2500 Esztergom
Ungarn
80. MASERATI SPA
Viale Ciro Menotti 322
41122 Modena
Italien
81. MAZDA MOTOR CORPORATION
European R&D Centre
Hiroshimastraße 1
61440 Oberursel/Taunus
Deutschland
82. MCLAREN AUTOMOTIVE LIMITED
Chertsey Road Woking
GU21 4YH Surrey
Vereinigtes Königreich

83. MERCEDES-AMG GmbH
in der EU vertreten durch
Daimler AG, Gebäude 120, Mercedesstraße 120
70546 Stuttgart-Untertürkheim
Deutschland
84. MFTBC
F403, EA/R
70546 Stuttgart
Deutschland
85. MG MOTOR UK LIMITED
in der EU vertreten durch
SAIC Motor Europe B.V.
Professor W.H. Keesomlaan 12
1183 DJ Amstelveen
Niederlande
86. Emissionsgemeinschaft MG SAIC
in der EU vertreten durch
SAIC MOTOR CORPORATION
Dyapason-Gebäude, Rue Robert Stumper 4
2557 Luxemburg
Luxemburg
87. Emissionsgemeinschaft MITSUBISHI MOTORS (M1)
in der EU vertreten durch
Mitsubishi Motors Europe BV
Mitsubishi Avenue 21
6121 SH Born
Niederlande
88. Emissionsgemeinschaft MITSUBISHI MOTORS (N1)
in der EU vertreten durch
Mitsubishi Motors Europe BV
Mitsubishi Avenue 21
6121 SH Born
Niederlande
89. MITSUBISHI MOTORS CORPORATION MMC
in der EU vertreten durch
Mitsubishi Motors Europe BV
Mitsubishi Avenue 21
6121 SH Born
Niederlande
90. MITSUBISHI MOTORS THAILAND CO LTD MMTH
in der EU vertreten durch
Mitsubishi Motors Europe BV
Mitsubishi Avenue 21
6121 SH Born
Niederlande

91. MORGAN TECHNOLOGIES LTD
Pickersleigh Road Malvern Link
WR14 2LL Worcestershire
Vereinigtes Königreich
92. NISSAN INTERNATIONAL SA
Renault Nissan Representation Office
Avenue des Arts 40
1040 Brüssel
Belgien
93. OPEL AUTOMOBILE GmbH
Bahnhofplatz 1 IPC 39-13
65423 Rüsselsheim
Deutschland
94. PAGANI AUTOMOBILI SPA
Via dell' Artigianato 5
41018 San Cesario sul Panaro (Modena)
Italien
95. PIAGGIO & C SPA
Viale Rinaldo Piaggio 25
56025 Pontedera (PI)
Italien
96. Emissionsgemeinschaft GROUPE PSA (N1)
Route de Gisy
78943 Velizy-Villacoublay Cedex
Frankreich
97. PSA AUTOMOBILES SA
2-10 boulevard de l'Europe
78300 Poissy
Frankreich
98. Emissionsgemeinschaft PSA OPEL (M1)
Route de Gisy
78943 Guyancourt Cedex
Frankreich
99. Emissionsgemeinschaft RENAULT (M1)
1 Avenue du Golf
78288 Guyancourt Cedex
Frankreich
100. Emissionsgemeinschaft RENAULT (N1)
1 Avenue du Golf
78288 Guyancourt Cedex
Frankreich

-
101. RENAULT SAS
1 Avenue du Golf
78288 Guyancourt Cedex
Frankreich
102. RENAULT TRUCKS
99 Route de Lyon TER L10 0 01
69806 Saint Priest Cedex
Frankreich
103. ROLLS-ROYCE MOTOR CARS LTD
Petuelring 130
80788 München
Deutschland
104. ROMANITAL SRL
Via delle Industrie 107
90040 Isola delle Femmine PA
Italien
105. SAIC MOTOR CORPORATION
Dyapason-Gebäude, Rue Robert Stumper 4
2557 Luxemburg
Luxemburg
106. SAIC MAXUS AUTOMOTIVE CO LTD
Dyapason-Gebäude, Rue Robert Stumper 4
2557 Luxemburg
Luxemburg
107. SEAT SA
Postfach 011/1882
38436 Wolfsburg
Deutschland
108. SECMA SAS
Rue Denfert Rochereau
59580 Aniche
Frankreich
109. SKODA AUTO AS
Postfach 011/1882
38436 Wolfsburg
Deutschland
110. SOCIÉTÉ DES AUTOMOBILES ALPINE
1 Avenue du Golf
78280 Guyancourt Cedex
Frankreich

-
111. SSANGYONG MOTOR COMPANY
SsangYong Motor Europe Office c/o Business center
Otto-Volger-Straße 15
65843 Sulzbach
Deutschland
112. STREETSCOOTER GmbH
Jülicher Straße 191
52070 Aachen
Deutschland
113. SUBARU CORPORATION
Leuvensesteenweg 555 B/8
1930 Zaventem
Belgien
114. SUZUKI MOTOR CORPORATION
Schweidel Jozsef U52
2500 Esztergom
Ungarn
115. SUZUKI MOTOR THAILAND CO LTD
Schweidel Jozsef U52
2500 Esztergom
Ungarn
116. Emissionsgemeinschaft SUZUKI
Schweidel Jozsef U52
2500 Esztergom
Ungarn
117. Emissionsgemeinschaft TATA JAGUAR LAND ROVER
in der EU vertreten durch
JLR Ireland (Services) Ltd, Software Engineering Centre,
Three Airport Avenue, Shannon Industrial Estate
V14 YH92 Shannon (Co. Clare)
Irland
118. TECNO MECCANICA IMOLA SPA
in der EU vertreten durch
Artega GmbH, Artegastraße 1
33129 Delbrück
Deutschland
119. TESLA MOTORS LTD
in der EU vertreten durch
Tesla Motors Netherlands B.V.,
Burgemeester Stramanweg 122
1101 EN Amsterdam
Niederlande

120. Emissionsgemeinschaft TOYOTA MAZDA
in der EU vertreten durch
Toyota Motor Europe Nv Sa
Avenue du Bourget 60
1140 Brüssel
Belgien
121. TOYOTA MOTOR EUROPE NV SA
Avenue du Bourget 60
1140 Brüssel
Belgien
122. UAZ
Moskovskoye shosse, 92
432034 Ulyanovsk
Russland
123. VOLKSWAGEN AG
Postfach 011/1882
38436 Wolfsburg
Deutschland
124. Emissionsgemeinschaft VOLKSWAGEN (M1)
in der EU vertreten durch
VW GROUP PC
Postfach 011/1882
38436 Wolfsburg
Deutschland
125. Emissionsgemeinschaft VOLKSWAGEN (N1)
in der EU vertreten durch
VOLKSWAGEN GROUP LCV
Postfach 011/1882
38436 Wolfsburg
Deutschland
126. VOLVO CAR CORPORATION
Regulatory Affairs Environment (Dep 58832)
PV3A1, PVE Reception, Assar Gabrielssons väg
40531 Göteborg
Schweden

Brüssel, den 1. Juni 2021

Für die Kommission
Frans TIMMERMANS
Exekutiv-Vizepräsident

ANHANG I

Tabelle 1

Leistung der einzelnen Hersteller von Personenkraftwagen im Kalenderjahr 2019 gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 2019/631

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Name des Herstellers	Emissionseigenschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche spezifische CO ₂ -Emissionen	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	CO ₂ -Einsparungen aus Oikonnovationen	Korrekturfaktor	Fehlermarge
ADAM OPEL GmbH	P10	157	1 429,72	125,745	132,278	-7,394	0	1	0,861
ADIDOR VOITURES SAS	DMD	80	1 306,56	148,813			0	1	0
ALFA ROMEO SPA	P3	50 565	1 619,15	147,256	140,935	6,321	0,104	1	0
ALPINA BURKARD BOVENSIEPEN GmbH E CO	D	693	2 005,00	209,937	216,000	-6,063	0	1	0
ANHUI JIANGHUAI AUTOMOBILE	DMD	44	1 535,00	0,000			0	1	0
ASTON MARTIN LAGONDA LTD	D	2 435	1 853,53	253,756	295,000	-41,244	0	1	0
AUDI AG	P15	700 930	1 617,16	129,147	140,844	-11,697	0,005	1	0
AUDI HUNGARIA MOTOR	P15	5 810	1 441,57	154,874	132,819	22,055	0	1	0
AUDI SPORT GmbH	P15	11 467	1 707,81	209,024	144,986	64,038	0,001	1	0
AUTOMOBILE DACIA SA	P11	376 275	1 174,99	123,939	120,637	3,299	0,191	1	0,003
AUTOMOBILES CITROËN	P10	522 998	1 179,70	106,270	120,852	-14,583	0,202	1	0,001
AUTOMOBILES PEUGEOT	P10	866 936	1 276,15	107,758	125,260	-17,504	0,098	0,989	0,002
AUTOMOBILI LAMBORGHINI SPA	D	1 984	1 976,36	332,863	304,000	28,863	0	1	0
AVTOVAZ JSC	P11	3 790	1 310,36	193,965	126,823	67,142	0	1	0
BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG	P1	985 804	1 612,74	123,773	140,642	-16,869	1,183	1	0
BEIJING BORGWARD AUTOMOTIVE CO LTD	DMD	7	1 854,00	233,000			0	1	0

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Name des Herstellers	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche spezifische CO ₂ -Emissionen	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	CO ₂ -Einsparungen aus Ökoinnovationen	Korrekturfaktor	Fehlermarge
BENTLEY MOTORS LTD	D	2 976	2 439,99	269,276	264,000	5,276	0	1	0
BLUECAR SAS	DMD	166	1 515,20	0,000			0	1	0
BMW M GmbH	P1	16 906	1 792,57	222,790	148,860	73,930	0,020	1	0
BUGATTI AUTOMOBILES SAS	P15	22	2 070,00	516,000	161,538	354,462	0	1	0
BYD AUTO INDUSTRY COMPANY LIMITED	DMD	10	2 465,00	0,000			0	1	0
CATERHAM CARS LIMITED	DMD	140	675,36	173,671			0	1	0
CNG-TECHNIK GmbH	P4	1 464	1 707,50	103,509	144,972	-41,464	0	1	0,001
DAIMLER AG	P2	979 292	1 589,41	136,087	139,576	-3,491	0,651	1	0,002
DFSK MOTOR CO LTD	DMD	213	1 579,69	204,915			0	1	0
DONKERVOORT AUTOMOBIELEN BV	DMD	33	865,33	178,000			0	1	0
DR AUTOMOBILES SRL	D	2 056	1 400,96	152,654	155,000	-2,346	0,000	1	0
DR ING HC F PORSCHE AG	P15	72 980	1 908,92	185,561	154,177	31,381	1,03	1	0,003
DR MOTOR COMPANY SRL	D	1 805	1 170,35	147,143	150,000	-2,857	0	1	0
E-GO MOBILE AG	DMD	143	1 231,00	0,000			0	1	0
FABBRICA DALLARA SRL	DMD	25	1 013,20	217,960			0	1	0
FCA ITALY SPA	P3	667 266	1 186,83	123,324	121,178	2,146	0,437	1	0
FCA US LLC	P3	161 863	1 606,13	149,124	140,340	8,784	0,555	1	0
FERRARI SPA	D	3 380	1 709,04	279,654	286,000	-6,346	0	1	0
FORD INDIA PRIVATE LTD	P4	40 036	1 146,15	118,725	119,319	-0,594	0	1	0
FORD MOTOR COMPANY	P4	15 091	1 961,75	221,690	156,591	65,078	0	1	0,021
FORD MOTOR COMPANY OF AUSTRALIA LIMITED	P4	10	1 669,30	141,780	143,226	-1,850	0,120	1	0,404
FORD-WERKE GmbH	P4	922 360	1 465,58	129,851	133,916	-4,069	0,184	1	0,004
GENERAL MOTORS HOLDINGS LLC	D	2 634	1 803,16	252,016	265,000	-12,984	0,000	1	0
GREAT WALL MOTOR COMPANY LIMITED	DMD	117	1 615,34	172,197			0	1	0
GUMPERT SPORTWAGEN MANUFAKTUR GmbH	DMD	1	1 825,00	0,000			0	1	0
HONDA MOTOR CO LTD	P5	116 781	1 397,63	124,926	130,811	-5,887	0,284	1	0,002
HONDA OF THE UK MANUFACTURING LTD	P5	199	1 639,23	139,136	141,852	-2,716	0	1	0

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Name des Herstellers	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche spezifische CO ₂ -Emissionen	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	CO ₂ -Einsparungen aus Ökoinnovationen	Korrekturfaktor	Fehlermarge
HYUNDAI ASSAN OTOMOTIV SANAYI VE TICARET AS	P6	152 644	1 065,20	122,259	115,619	6,637	0,002	1	0,003
HYUNDAI MOTOR COMPANY	P6	174 736	1 454,79	100,245	133,423	-33,186	0,084	1	0,008
HYUNDAI MOTOR EUROPE GmbH	P6	4 276	1 441,68	131,866	132,824	-0,958	0,130	1	0
HYUNDAI MOTOR MANUFACTURING CZECH SRO	P6	220 684	1 478,97	144,380	134,528	9,850	0,081	1	0,002
ISUZU MOTORS LTD	DMD	1	1 980,00	183,000			0	1	0
JAGUAR LAND ROVER LIMITED	P13/ND	214 955	2 037,92	157,608	178,025	-20,417	0,124	1	0
KIA MOTORS CORPORATION	P7	324 405	1 304,13	114,743	126,538	-11,796	0,003	1	0,001
KIA MOTORS SLOVAKIA SRO	P7	173 159	1 442,39	138,016	132,857	5,158	0,070	1	0,001
KOENIGSEGG AUTOMOTIVE AB	DMD	1	1 750,00	464,000			0	1	0
KTM SPORT MOTORCYCLE AG	DMD	1	875,00	202,000			0	1	0
LADA AUTOMOBILE GmbH	DMD	849	1 269,59	221,876			0	1	0
LONDON EV COMPANY	DMD	23	2 305,00	0,000			0	1	0
LOTUS CARS LIMITED	D	717	1 139,76	206,134	225,000	-18,866	0	1	0

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Name des Herstellers	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche spezifische CO ₂ -Emissionen	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	CO ₂ -Einsparungen aus Ökoinnovationen	Korrekturfaktor	Fehlermarge
MAGYAR SUZUKI CORPORATION LTD	P12/ND	104 813	1 229,06	131,875	123,114	8,761	0	1	0
MAHINDRA & MAHINDRA LTD	D	1 083	1 293,97	141,099	165,000	-23,901	0	1	0
MARUTISUZUKIINDIA LTD	P12/ND	9 692	965,43	106,144	123,114	-16,970	0	1	0
MASERATI SPA	D	5 127	2 129,93	239,733	237,000	2,733	0	1	0
MAZDA MOTOR CORPORATION	P14	247 405	1 373,75	134,727	129,720	5,007	0,507	1	0
MCLAREN AUTOMOTIVE LIMITED	D	1 061	1 513,62	257,573	260,000	-2,427	0	1	0
MERCEDES-AMG GmbH	P2	5 871	1 957,64	247,183	156,404	90,779	0	1	0
MG MOTOR UK LIMITED	P8/ND	13 038	1 330,02	134,160	140,101	-5,941	0	1	0
MITSUBISHI MOTORS CORPORATION MMC	P9	102 154	1 632,85	118,943	141,561	-22,618	0,071	1	0
MITSUBISHI MOTORS THAILAND CO LTD MMTH	P9	37 284	946,60	106,497	110,199	-3,702	0	1	0
MORGAN TECHNOLOGIES LTD	DMD	372	1 071,13	202,067			0	1	0
NISSAN INTERNATIONAL SA		391 479	1 390,41	114,270	130,481	-16,213	0,068	1	0,002
OPEL AUTOMOBILE GmbH	P10	790 982	1 296,67	126,017	126,197	-0,182	0,123	1	0,002
PAGANI AUTOMOBILI SPA	DMD	10	1 491,00	343,000			0	1	0
PIAGGIO & C SPA	DMD	1	1 010,00	150,000			0	1	0
PSA AUTOMOBILES SA	P10	326 474	1 460,47	114,078	133,683	-19,605	0,193	1	0
RENAULT SAS	P11	1 269 109	1 336,75	116,048	128,029	-11,983	0,160	1	0,002
RENAULT TRUCKS	DMD	91	2 523,97	191,385			0	1	0
ROLLS-ROYCE MOTOR CARS LTD	P1	694	2 640,71	345,931	187,620	158,311	0	1	0

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Name des Herstellers	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche spezifische CO ₂ -Emissionen	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	CO ₂ -Einsparungen aus Ökoinnovationen	Korrekturfaktor	Fehlermarge
SAIC MOTOR CORPORATION LTD	P8/ND	1 064	1 606,23	0,000	140,101	-140,101	0	1	0
SEAT SA	P15	491 073	1 318,68	119,525	127,203	-7,680	0,006	1	0,002
SECMA SAS	DMD	88	666,18	131,727			0	1	0
SKODA AUTO AS	P15	726 643	1 357,31	119,019	128,969	-9,951	0,196	1	0,001
SOCIÉTÉ DES AUTOMOBILES ALPINE	P11	3 919	1 170,18	144,043	120,417	23,626	0	1	0
SSANGYONG MOTOR COMPANY	ND	12 765	1 619,46	171,517	167,573	3,944	0	1	0
SUBARU CORPORATION	ND	27 450	1 598,21	162,300	164,616	-2,316	0,172	1	0
SUZUKI MOTOR CORPORATION	P12/ND	128 106	993,52	115,085	123,114	-8,029	0,146	1	0
SUZUKI MOTOR THAILAND CO LTD	P12/ND	11 405	892,85	91,915	123,114	-31,199	0	1	0
TECNO MECCANICA IMOLA SPA	DMD	4	712,00	0,000			0	1	0
TESLA INC	P3	104 354	1 950,74	0,000	156,088	-156,088	0	1	0
TOYOTA MOTOR EUROPE NV SA	P14	788 030	1 352,78	99,595	128,762	-29,170	0,138	1	0,003
VOLKSWAGEN AG	P15	1 713 273	1 435,42	121,797	132,538	-10,742	0,006	1	0,001
VOLVO CAR CORPORATION		326 205	1 779,44	131,927	148,260	-16,335	0	1	0,002

Tabelle 2

Leistung der Emissionsgemeinschaften von Herstellern von Personenkraftwagen im Kalenderjahr 2019 gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 2019/631

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Name der Emissionsgemeinschaft	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche spezifische CO ₂ -Emissionen	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	CO ₂ -Einsparungen aus Ökoinnovationen	Korrekturfaktor	Fehlermarge
BMW GROUP	P1	1 003 404	1 616,48	125,595	140,813	-15,218	1,163	1	0
DAIMLER AG	P2	985 163	1 591,60	136,749	139,676	-2,929	0,647	1	0,002
FCA-TESLA	P3	984 048	1 359,02	115,719	129,047	-13,328	0,393	1	0
FORD-WERKE GmbH	P4	978 961	1 460,53	130,773	133,686	-2,915	0,172	1	0,002
HONDA MOTOR EUROPE LTD	P5	116 980	1 398,05	124,950	130,830	-5,881	0,283	1	0,001
HYUNDAI	P6	552 340	1 356,68	124,208	128,940	-4,737	0,060	1	0,005
KIA	P7	497 564	1 352,24	122,842	128,737	-5,896	0,027	1	0,001
MG-SAIC	P8/ND	14 102	1 350,86	124,037	140,101	-16,064	0,000	1	0
MITSUBISHI MOTORS	P9	139 438	1 449,35	115,615	133,175	-17,560	0,052	1	0
PSA-OPEL	P10	2 507 547	1 286,51	113,874	125,733	-11,860	0,140	0,995	0,001
RENAULT	P11	1 653 093	1 299,47	118,089	126,325	-8,239	0,167	1	0,003
Emissionsgemeinschaft SUZUKI	P12/ND	254 016	1 085,12	120,632	123,114	-2,482	0,073	1	0
TATA MOTORS JAGUAR LAND ROVER	P13/ND	214 955	2 037,92	157,608	178,025	-20,417	0,124	1	0
TOYOTA-MAZDA	P14	1 035 435	1 357,79	107,990	128,990	-21,001	0,226	1	0,001
VW GROUP PC	P15	3 722 198	1 449,13	123,912	133,165	-9,253	0,063	1	0

Erläuterungen zu den Tabellen 1 und 2:

Spalte A:

Tabelle 1: „Name des Herstellers“: der Name, der der Kommission vom Hersteller mitgeteilt wurde, oder, falls keine Mitteilung erfolgt ist, der vom Mitgliedstaat gemeldete Name.

Tabelle 2: „Name der Emissionsgemeinschaft“: der vom Vertreter der Emissionsgemeinschaft angegebene Name.

Spalte B:

„D“: Gewährung einer Ausnahme gemäß Artikel 10 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2019/631 für das Kalenderjahr 2019 (Hersteller kleiner Stückzahlen);

„ND“: Gewährung einer Ausnahme gemäß Artikel 10 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/631 für das Kalenderjahr 2019 (Nischenhersteller);

„DMD“: *De-minimis*-Ausnahme, d. h., der Hersteller braucht 2019 gemäß Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/631 keine Zielvorgabe für spezifische Emissionen einzuhalten;

„P“: Der Hersteller ist Mitglied einer gemäß Artikel 6 der Verordnung (EU) 2019/631 gebildeten Emissionsgemeinschaft (deren Nummer in Tabelle 2 Spalte B aufgeführt ist), und die über deren Bildung getroffene Vereinbarung ist für das Kalenderjahr 2019 gültig.

Spalte C:

„Zahl der Zulassungen“: die Gesamtzahl der im Kalenderjahr 2019 in der Europäischen Union, Island, Norwegen und dem Vereinigten Königreich zugelassenen neuen Personenkraftwagen, für die der Hersteller (Tabelle 1) oder die Mitglieder der Emissionsgemeinschaft (Tabelle 2) verantwortlich sind.

Spalte D:

„Durchschnittliche Masse“ (kg): Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand aller im Kalenderjahr 2019 in der Europäischen Union, Island, Norwegen und dem Vereinigten Königreich zugelassenen neuen Personenkraftwagen, für die der Hersteller (Tabelle 1) oder die Mitglieder der Emissionsgemeinschaft (Tabelle 2) verantwortlich sind.

Spalte E:

„Durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen“ (g CO₂/km): Mittelwert der spezifischen CO₂-Emissionen aller im Kalenderjahr 2019 in der Europäischen Union, Island, Norwegen und dem Vereinigten Königreich zugelassenen neuen Personenkraftwagen, für die der Hersteller (Tabelle 1) oder die Mitglieder der Emissionsgemeinschaft (Tabelle 2) verantwortlich sind. Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen wurde gegebenenfalls Folgendes berücksichtigt:

- durch den Einsatz innovativer Technologien gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) 2019/631 erzielte CO₂-Emissionseinsparungen (Spalte H);
- Korrekturfaktor gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153 (Spalte I).

Spalte F:

„Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen“ (g CO₂/km): die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers (Tabelle 1) oder der Emissionsgemeinschaft (Tabelle 2), die gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 berechnet wurde, wobei M₀ 1 379,88 beträgt, oder das Abweichungsziel gemäß Artikel 10 der Verordnung (EU) 2019/631. Wenn dem Hersteller eine Ausnahme gemäß Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/631 gewährt wurde, wird keine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen festgelegt.

Spalte G:

„Abstand zum vorgegebenen Ziel“ (g CO₂/km): die Differenz zwischen den in Spalte E angegebenen durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen und der in Spalte F angegebenen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen, von der die in Spalte J angegebene Fehlermarge abgezogen wird.

Ist der Wert in Spalte G größer als Null, bedeutet dies, dass die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen überschritten wurde.

Für Hersteller, die einer Emissionsgemeinschaft angehören, wird die Einhaltung der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen auf Ebene der Emissionsgemeinschaft bewertet.

Spalte H:

„CO₂-Einsparungen aus Ökoinnovationen“ (g CO₂/km): bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen in Spalte E berücksichtigte Emissionseinsparungen, die durch den Einsatz innovativer Technologien erzielt werden, die einen überprüften Beitrag zur CO₂-Reduktion leisten und gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) 2019/631 von der Kommission genehmigt wurden.

Spalte I:

„Korrekturfaktor“: der gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153 berechnete Korrekturfaktor, der zur Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen des Herstellers (Tabelle 1) oder der Emissionsgemeinschaft (Tabelle 2) verwendet wurde.

Spalte J:

„Fehlermarge“ (g CO₂/km): der Wert, um den die Differenz zwischen den durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen (Spalte E) und der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen (Spalte F) bei der Berechnung des Abstands zum vorgegebenen Ziel (Spalte G) angepasst wurde, um die Aufzeichnungen zu berücksichtigen, die der Hersteller (Tabelle 1) oder die Emissionsgemeinschaft (Tabelle 2) der Kommission gemäß Artikel 9 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1014/2010 der Kommission mit dem Fehlercode B übermittelt hat.

Diese Fehlermarge wird nach folgender Formel berechnet:

Fehlermarge = Absolutwert von [(AC1 — TG1) — (AC2 — TG2)]

AC1 = durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen einschließlich der Aufzeichnungen mit Fehlercode B (gemäß Spalte E);

TG1 = Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen einschließlich der Aufzeichnungen mit Fehlercode B (gemäß Spalte F);

AC2 = durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen einschließlich der Aufzeichnungen mit Fehlercode B;

TG2 = Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen ohne die Aufzeichnungen mit Fehlercode B.

ANHANG II

Tabelle 1

Leistung der einzelnen Hersteller leichter Nutzfahrzeuge im Kalenderjahr 2019 gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 2019/631

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Name des Herstellers	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche spezifische CO ₂ -Emissionen	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	CO ₂ -Einsparungen aus Ökoinnovationen	Korrekturfaktor	Fehlermarge
ALKE SRL	DMD	79	1 126,25	0,000			0	1	0
AUDI AG	P9	58	1 789,91	141,121	177,186	-36,065	0	1	0
AUTOMOBILES CITROËN	P4	86 840	1 837,92	146,890	181,651	-34,766	0	1	0,005
AUTOMOBILES PEUGEOT	P4	127 067	1 835,38	144,299	181,415	-37,117	0	0,989	0,001
AVTOVAZ JSC	P8	485	1 266,48	225,196	128,507	96,689	0	1	0
BLUECAR SAS	DMD	1	1 325,00	0,000			0	1	0
BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG	DMD	126	1 856,60	152,563			0	1	0
BMW M GmbH	DMD	25	2 152,00	185,800			0	1	0
FCA US LLC	P2	14	1 813,00	184,214	179,334	4,880	0	1	0
AUTOMOBILE DACIA SA	P8	30 094	1 280,25	123,333	129,788	-6,457	0,014	1	0,002
DAIMLER AG	P1	161 818	2 178,12	189,555	213,290	-23,735	0	1	0
DFSK MOTOR CO LTD	DMD	609	1 275,99	186,250			0	1	0
ESAGONO ENERGIA SRL	DMD	10	1 251,00	0,000			0	1	0
FCA ITALY SPA	P2	144 440	1 704,35	156,733	169,229	-12,496	0,071	1	0
FORD MOTOR COMPANY OF AUSTRALIA LIMITED	P3	44 568	2 318,03	215,475	226,302	-10,828	0	1	0,001
FORD MOTOR COMPANY	P3	273	2 238,98	207,729	218,950	-11,221	0	1	0
FORD-WERKE GmbH	P3	249 687	1 992,16	161,856	195,996	-34,141	0	1	0,001
MITSUBISHI FUSO TRUCK & BUS CORPORATION	P1	561	2 177,34	179,891	213,217	-33,326	0	1	0
LLC AUTOMOBILE PLANT GAZ	DMD	1	2 326,00	295,000			0	1	0

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Name des Herstellers	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche spezifische CO ₂ -Emissionen	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	CO ₂ -Einsparungen aus Ökoinnovationen	Korrekturfaktor	Fehlermarge
GENERAL MOTORS HOLDINGS LLC	DMD	1	2 458,00	347,000	239,319	107,681	0	1	0
GONOW AUTO COLTD	DMD	2	1 017,50	146,000			0	1	0
GOUPIL INDUSTRIE SA	DMD	825	1 045,14	0,000			0	1	0
GREAT WALL MOTOR COMPANY LIMITED	DMD	450	1 953,45	236,613			0	1	0
HONDA MOTOR CO LTD	DMD	5	1 367,20	121,000			0	1	0
HYUNDAI MOTOR CO	P5	1 494	2 150,45	200,862	210,717	-9,855	0	1	0
HYUNDAI ASSAN OTOMOTIV SANAYI VE	P5	116	1 043,24	119,655	107,746	11,909	0	1	0
HYUNDAI MOTOR MANUFACTURING CZECH SRO	P5	26	1 484,55	113,654	148,788	-35,134	0	1	0
ISUZU MOTORS LIMITED		13 799	2 089,91	198,709	205,086	-6,377	0	1	0
IVECO SPA		19 424	2 475,23	204,585	240,921	-36,357	0	1	0,021
JAGUAR LAND ROVER LIMITED		1 868	2 404,69	200,841	234,361	-33,520	0	1	0
KIA MOTORS CORPORATION	P6	946	1 488,49	121,285	149,154	-27,869	0	1	0
KIA MOTORS SLOVAKIA SRO	P6	47	1 539,28	116,532	153,878	-37,346	0	1	0
LIGIER GROUP	DMD	23	709,91	0,000			0	1	0
MAHINDRA & MAHINDRA LTD	DMD	67	2 193,28	229,179			0	1	0
MAN TRUCK & BUS AG	P9	8 940	2 187,02	203,763	214,118	-10,355	0	1	0
MAZDA MOTOR CORPORATION	DMD	68	1 516,29	138,044			0	1	0
MFTBC	P1	93	2 548,69	230,957	247,753	-16,796	0	1	0
MITSUBISHI MOTORS CORPORATION MMC	P7	94	1 820,91	149,606	180,069	-30,463	0	1	0

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Name des Herstellers	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche spezifische CO ₂ -Emissionen	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	CO ₂ -Einsparungen aus Ökoinnovationen	Korrekturfaktor	Fehlermarge
MITSUBISHI MOTORS THAILAND CO LTD MMTH	P7	8 350	1 997,93	190,006	196,532	-6,526	0,351	1	0
NISSAN INTERNATIONAL SA		45 711	1 929,57	153,616	190,175	-36,563	0,007	1	0,004
ADAM OPEL GmbH		1 056	1 478,36	138,215	148,212	-10,173	0	1	0,176
OPEL AUTOMOBILE GmbH	P4	75 029	1 770,28	148,538	175,361	-26,826	0	1	0,003
PIAGGIO & C SPA	D	3801	1 116,57	149,661	153,000	-3,339	0	1,009	0
DR ING HC F PORSCHE AG	P9	1	1 845,00	167,000	182,31	-15,310	0	1	0
PSA AUTOMOBILES SA	P4	141 824	1 422,07	112,468	142,977	-30,510	0,001	1	0,001
RENAULT SAS	P8	238 613	1 726,86	146,292	171,323	-25,031	0,039	1	0
RENAULT TRUCKS		8 671	2 335,29	208,500	227,907	-19,407	0,040	1	0
ROMANITAL SRL	DMD	71	1 278,07	155,000			0	1	0
SAIC MAXUS AUTOMOTIVE CO LTD	DMD	517	2 370,64	152,673			0	1	0
SEAT SA	P9	153	1 212,85	110,784	123,520	-12,736	0	1	0
SKODA AUTO AS	P9	121	1 249,50	108,959	126,928	-17,969	0	1	0
SSANGYONG MOTOR COMPANY		1 169	2 161,31	217,170	211,727	5,443	0	1	0
STREETSCOOTER GmbH		1 987	1 667,23	0,000	165,777	-165,777	0	1	0
SUBARU CORPORATION	DMD	16	1 608,94	163,875			0	1	0
TOYOTA MOTOR EUROPE NV SA		41 250	1 976,92	165,288	194,578	-29,297	0	1	0,007
UAZ	DMD	3	2 071,67	233,000			0	1	0
VOLKSWAGEN AG	P9	200 501	1 952,13	171,208	192,273	-21,208	0	1	0,143
VOLVO CAR CORPORATION	DMD	878	1 715,45	129,105			0	1	0

Tabelle 2

**Leistung der Emissionsgemeinschaften von Herstellern leichter Nutzfahrzeuge im Kalenderjahr 2019
gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 2019/631**

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Name der Emissionsgemeinschaft	Emissionsgemeinschaften Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche spezifische CO ₂ -Emissionen	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	CO ₂ -Einsparungen aus Ökoinnovationen	Korrekturfaktor	Fehlermarge
DAIMLER	P1	162 472	2 178,33	189,545	213,309	-23,764	0	1,000	0
FCA ITALY SPA	P2	144 454	1 704,36	156,736	169,230	-12,494	0,071	1,000	0
FORD-WERKE GmbH	P3	294 528	2 041,70	170,012	200,603	-30,591	0	1,000	0
GROUPE PSA	P4	430 760	1 688,48	135,689	167,753	-32,064	0	1,001	0
HYUNDAI	P5	1 636	2 061,36	193,718	202,431	-8,713	0	1,000	0
KIA	P6	993	1 490,89	121,060	149,378	-28,318	0	1,000	0
MINITUBISHI MOTORS	P7	8444	1 995,96	189,556	196,349	-6,793	0,347	1,000	0
RENAULT	P8	269 192	1 676,10	143,867	166,602	-22,736	0,037	1,000	0,001
VOLKSWAGEN GROUP LCV	P9	209 774	1 961,15	172,507	193,112	-20,736	0	1,000	0,131

Erläuterungen zu den Tabellen 1 und 2:

Spalte A:

Tabelle 1: „Name des Herstellers“: der Name, der der Kommission vom Hersteller mitgeteilt wurde, oder, falls keine Mitteilung erfolgt ist, der vom Mitgliedstaat gemeldete Name.

Tabelle 2: „Name der Emissionsgemeinschaft“: der vom Vertreter der Emissionsgemeinschaft angegebene Name.

Spalte B:

„D“: Gewährung einer Ausnahme gemäß Artikel 10 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2019/631 für das Kalenderjahr 2019 (Hersteller kleiner Stückzahlen);

„DMD“: *De-minimis*-Ausnahme, d. h., der Hersteller braucht 2019 gemäß Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/631 keine Zielvorgabe für spezifische Emissionen einzuhalten;

„P“: Der Hersteller ist Mitglied einer gemäß Artikel 6 der Verordnung (EU) 2019/631 gebildeten Emissionsgemeinschaft (deren Nummer in Tabelle 2 Spalte B aufgeführt ist), und die über deren Bildung getroffene Vereinbarung ist für das Kalenderjahr 2019 gültig.

Spalte C:

„Zahl der Zulassungen“: die Gesamtzahl der im Kalenderjahr 2019 in der Europäischen Union, Island, Norwegen und dem Vereinigten Königreich zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge, für die der Hersteller (Tabelle 1) oder die Mitglieder der Emissionsgemeinschaft (Tabelle 2) verantwortlich sind.

Spalte D:

„Durchschnittliche Masse“ (kg): Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand aller im Kalenderjahr 2019 in der Europäischen Union, Island, Norwegen und dem Vereinigten Königreich zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge, für die der Hersteller (Tabelle 1) oder die Mitglieder der Emissionsgemeinschaft (Tabelle 2) verantwortlich sind.

Spalte E:

„Durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen“ (g CO₂/km): Mittelwert der spezifischen CO₂-Emissionen aller im Kalenderjahr 2019 in der Europäischen Union, Island, Norwegen und dem Vereinigten Königreich zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge, für die der Hersteller (Tabelle 1) oder die Mitglieder der Emissionsgemeinschaft (Tabelle 2) verantwortlich sind. Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen wurden gegebenenfalls die durch den Einsatz innovativer Technologien gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) 2019/631 erzielten CO₂-Emissionseinsparungen berücksichtigt (Spalte H).

Spalte F:

„Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen“ (g CO₂/km): die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers (Tabelle 1) oder der Emissionsgemeinschaft (Tabelle 2), die gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 510/2011 berechnet wurde, wobei M₀ 1 766,4 beträgt, oder das Abweichungsziel gemäß Artikel 10 der Verordnung (EU) 2019/631. Wenn dem Hersteller eine Ausnahme gemäß Artikel 2 Absatz 4 gewährt wurde, wird keine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen festgelegt.

Spalte G:

„Abstand zum vorgegebenen Ziel“ (g CO₂/km): die Differenz zwischen den in Spalte E angegebenen durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen und der in Spalte F angegebenen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen, von der die in Spalte J angegebene Fehlermarge abgezogen wird.

Ist der Wert in Spalte G größer als Null, bedeutet dies, dass die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen überschritten wurde.

Für Hersteller, die einer Emissionsgemeinschaft angehören, wird die Einhaltung der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen auf Ebene der Emissionsgemeinschaft bewertet.

Spalte H:

„CO₂-Einsparungen aus Ökoinnovationen“ (g CO₂/km): bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen in Spalte E berücksichtigte Emissionseinsparungen, die durch den Einsatz innovativer Technologien erzielt werden, die einen überprüften Beitrag zur CO₂-Reduktion leisten und gemäß Artikel 11 der Verordnung (EU) 2019/631 von der Kommission genehmigt wurden.

Spalte I:

„Korrekturfaktor“: der gemäß Artikel 6 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1152 berechnete Korrekturfaktor, der zur Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen des Herstellers (Tabelle 1) oder der Emissionsgemeinschaft (Tabelle 2) verwendet wurde.

Spalte J:

„Fehlermarge“ (g CO₂/km): der Wert, um den die Differenz zwischen den durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen (Spalte E) und der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen (Spalte F) bei der Berechnung des Abstands zum vorgegebenen Ziel (Spalte G) angepasst wurde, um die Aufzeichnungen zu berücksichtigen, die der Hersteller (Tabelle 1) oder die Emissionsgemeinschaft (Tabelle 2) der Kommission gemäß Artikel 10a Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 293/2012 der Kommission mit dem Fehlercode B übermittelt hat.

Diese Fehlermarge wird nach folgender Formel berechnet:

Fehlermarge = Absolutwert von [(AC1 — TG1) — (AC2 — TG2)]

AC1 = durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen einschließlich der Aufzeichnungen mit Fehlercode B (gemäß Spalte E);

TG1 = Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen einschließlich der Aufzeichnungen mit Fehlercode B (gemäß Spalte F);

AC2 = durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen einschließlich der Aufzeichnungen mit Fehlercode B;

TG2 = Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen ohne die Aufzeichnungen mit Fehlercode B.

ANHANG III

Tabelle 1

Gemäß Artikel 8 Absatz 5 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 bestätigte oder geänderte Werte der Leistungen des Herstellers von Personenkraftwagen Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und der Volkswagen-Emissionsgemeinschaft für das Kalenderjahr 2017

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Name des Herstellers und der Emissionsgemeinschaft	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche spezifische CO ₂ -Emissionen (100 %)	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen (100 %)
DR ING HC F PORSCHE AG	P13	67 186	176,097	152,765	23,332	23,319	1 890,53	176,217
Emissionsgemeinschaft VWGROUPPC	P13	3 540 815	121,492	131,161	-9,669	-9,693	1 417,81	121,499

Tabelle 2

Gemäß Artikel 8 Absatz 5 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 bestätigte oder geänderte Werte der Leistungen des Herstellers von Personenkraftwagen Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und der Volkswagen-Emissionsgemeinschaft für das Kalenderjahr 2016

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Name des Herstellers und der Emissionsgemeinschaft	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche spezifische CO ₂ -Emissionen (100 %)	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen (100 %)
DR ING HC F PORSCHE AG	P14	67 643	185,198	152,535	32,663	32,608	1 885,51	185,293
Emissionsgemeinschaft VWGROUPPC	P14	3 489 798	120,154	131,039	-10,885	-10,983	1 415,14	120,156

Tabelle 3

Gemäß Artikel 8 Absatz 5 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 bestätigte oder geänderte Werte der Leistungen des Herstellers von Personenkraftwagen Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und der Volkswagen-Emissionsgemeinschaft für das Kalenderjahr 2015

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Name des Herstellers und der Emissionsgemeinschaft	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche spezifische CO ₂ -Emissionen (100 %)	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen (100 %)
DR ING HC F PORSCHE AG	P14	64 611	184,397	154,253	30,144	30,144	1 902,70	184,399
Emissionsgemeinschaft VWGROUPPC	P14	3 374 412	120,865	131,713	-10,848	-10,848	1 409,49	121,283

Tabelle 4

Gemäß Artikel 8 Absatz 5 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 bestätigte oder geänderte Werte der Leistungen des Herstellers von Personenkraftwagen Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und der Volkswagen-Emissionsgemeinschaft für das Kalenderjahr 2014

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Name des Herstellers und der Emissionsgemeinschaft	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche spezifische CO ₂ -Emissionen (80 %berichtigt)	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen (100 %)
DR ING HC F PORSCHE AG	P12	51 090	182,036	151,881	30,155	29,934	1 850,80	192,942
Emissionsgemeinschaft VWGROUPPC	P12	3 159 777	115,087	131,172	-16,085	-16,191	1 397,65	125,800

Erläuterungen zu den Tabellen 1, 2, 3 und 4:

Spalte A:

„Name des Herstellers und der Emissionsgemeinschaft“: der Name, der der Kommission vom Hersteller oder der Emissionsgemeinschaft mitgeteilt wurde, oder, falls keine Mitteilung erfolgt ist, der bei der Zulassungsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats eingetragene Name.

Spalte B:

Der Hersteller Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG ist Mitglied der gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 gebildeten Emissionsgemeinschaft VW GROUP PC (P12, P13 oder P14), und die über deren Bildung getroffene Vereinbarung ist für die Kalenderjahre 2014, 2015, 2016 und 2017 gültig.

Spalte C:

„Zahl der Zulassungen“: die Gesamtzahl der in einem Kalenderjahr in den Mitgliedstaaten zugelassenen neuen Personenkraftwagen, ohne Zulassungen, die Aufzeichnungen betreffen, bei denen die Werte für die Masse und/oder die CO₂-Emissionen fehlen oder die der Hersteller nicht identifizieren kann.

Spalte D:

Tabellen 1, 2 und 3: „Durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen (100 %)“: die auf Basis von 100 % der dem Hersteller zugeordneten Fahrzeuge berechneten durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen (g CO₂/km), wobei diese gegebenenfalls die der Kommission vom betreffenden Hersteller mitgeteilten Fehler berücksichtigen. Für die Berechnung wurden Aufzeichnungen mit einem gültigen Wert sowohl für die Masse als auch für die CO₂-Emissionen herangezogen. Die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen umfassen Emissionssenkungen, die sich aus dem Einsatz innovativer Technologien gemäß Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 ergeben, und in den Tabellen 3 und 4 Emissionssenkungen, die sich aus den Bestimmungen über Begünstigungen in Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 und aus der Verwendung von E85 im Einklang mit Artikel 6 der genannten Verordnung ergeben.

Tabelle 4 „Durchschnittliche CO₂-Emissionen (80 %), berichtigt“: die gemäß Artikel 4 Absatz 2 dritter Gedankenstrich der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 und Abschnitt 4 der Mitteilung der Kommission KOM(2010) 657 endg. ⁽¹⁾ auf Basis der 80 % emissionsärmsten Fahrzeuge in der Herstellerflotte berechneten durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen.

Spalte E:

„Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen“: das auf Basis der durchschnittlichen Masse aller einem Hersteller zugeordneten Fahrzeuge und nach der Formel gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 berechnete Emissionsziel.

Spalte F:

„Abstand zum vorgegebenen Ziel“: die Differenz zwischen den in Spalte D angegebenen durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen und der in Spalte E angegebenen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen.

Spalte G:

„Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel“: Unterscheiden sich die Angaben in dieser Spalte von den Angaben in Spalte F, so wurden die Werte in Spalte F um eine Fehlermarge angepasst. Die Fehlermarge gilt nur, wenn der Hersteller der Kommission Einträge mit dem Fehlercode B (Artikel 9 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1014/2010) mitgeteilt hat. Die Fehlermarge wird nach folgender Formel berechnet:

$$\text{Fehlermarge} = \text{Absolutwert von } [(AC1 - TG1) - (AC2 - TG2)]$$

AC1 = durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen bei Einbeziehung der nicht identifizierbaren Fahrzeuge (gemäß Spalte D);

TG1 = Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen bei Einbeziehung der nicht identifizierbaren Fahrzeuge (gemäß Spalte E);

AC2 = durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen bei Ausschluss der nicht identifizierbaren Fahrzeuge;

TG2 = Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen bei Ausschluss der nicht identifizierbaren Fahrzeuge.

Spalte H:

„Durchschnittliche Masse“: Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand (in Kilogramm) der dem Hersteller zugeordneten Fahrzeuge.

⁽¹⁾ Mitteilung der Kommission vom 10. November 2010 über die Überwachung und Meldung von Angaben über die Zulassung neuer Personenkraftwagen (KOM(2010) 657 endg.).

Spalte I:

Tabellen 1, 2, 3 und 4: „Durchschnittliche CO₂-Emissionen (100 %)“: die auf Basis von 100 % der dem Hersteller zugeordneten Fahrzeuge berechneten durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen, wobei diese gegebenenfalls die der Kommission vom betreffenden Hersteller mitgeteilten Fehler berücksichtigen. Für die Berechnung wurden Aufzeichnungen mit einem gültigen Wert sowohl für die Masse als auch für die CO₂-Emissionen herangezogen, allerdings ohne Berücksichtigung von Emissionssenkungen, die sich aus innovativen Technologien gemäß Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 ergeben. Für die Kalenderjahre 2014 und 2015 (Tabellen 3 und 4) sind auch die Emissionssenkungen, die sich aus den Bestimmungen über Begünstigungen in Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 und über die Verwendung von E85 in Artikel 6 der genannten Verordnung ergeben, von der Berechnung ausgeschlossen.

ANHANG IV

Tabelle 1

Gemäß Artikel 8 Absatz 5 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 bestätigte oder geänderte Werte der Leistungen des Herstellers von Personenkraftwagen Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und der Volkswagen-Emissionsgemeinschaft für das Kalenderjahr 2018

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Name des Herstellers und der Emissionsgemeinschaft	Emissionsgemein-schaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche spezifische CO ₂ -Emissionen	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	CO ₂ -Einsparungen aus Ökoinnovationen	Korrekturfaktor	Fehlermarge
DR ING HC F PORSCHE AG	P14	63 874	1 855,42	181,978	151,160	30,818	0,144	1,000	0,000
Emissionsgemeinschaft VW GROUP PC	P14	3 548 716	1 414,82	121,851	131,025	-9,174	0,017	1,000	0,000

Erläuterung zur Tabelle 1:

Spalte A:

„Name des Herstellers und der Emissionsgemeinschaft“: der Name, der der Kommission vom Hersteller oder der Emissionsgemeinschaft mitgeteilt wurde, oder, falls keine Mitteilung erfolgt ist, der bei der Zulassungsbehörde des Landes eingetragene Name.

Spalte B:

Der Hersteller Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG ist Mitglied der gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 gebildeten Emissionsgemeinschaft VW GROUP PC (P14), und die über deren Bildung getroffene Vereinbarung ist für das Kalenderjahr 2018 gültig.

Spalte C:

„Zahl der Zulassungen“: die Gesamtzahl der im Kalenderjahr 2018 in der Europäischen Union und in Island zugelassenen neuen Personenkraftwagen, für die der Hersteller oder die Mitglieder der Emissionsgemeinschaft verantwortlich sind.

Spalte D:

„Durchschnittliche Masse“ (kg): Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand aller im Kalenderjahr 2018 in der Europäischen Union und in Island zugelassenen neuen Personenkraftwagen, für die der Hersteller oder die Mitglieder der Emissionsgemeinschaft verantwortlich sind.

Spalte E:

„Durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen“ (g CO₂/km): Mittelwert der spezifischen CO₂-Emissionen aller im Kalenderjahr 2018 in der Europäischen Union und Island zugelassenen neuen Personenkraftwagen, für die der Hersteller oder die Mitglieder der Emissionsgemeinschaft verantwortlich sind. Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen wurde gegebenenfalls Folgendes berücksichtigt:

- durch den Einsatz innovativer Technologien gemäß Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 erzielte CO₂-Emissionseinsparungen (Spalte H);
- Korrekturfaktor gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153 (Spalte I).

Spalte F:

„Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen“ (g CO₂/km): die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers oder der Emissionsgemeinschaft, die gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 berechnet wurde, wobei M₀ 1 392,4 beträgt.

Spalte G:

„Abstand zum vorgegebenen Ziel“ (g CO₂/km): die Differenz zwischen den in Spalte E angegebenen durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen und der in Spalte F angegebenen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen, von der die in Spalte J angegebene Fehlermarge abgezogen wird.

Ist der Wert in Spalte G größer als Null, bedeutet dies, dass die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen überschritten wurde.

Für Hersteller, die einer Emissionsgemeinschaft angehören, wird die Einhaltung der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen auf Ebene der Emissionsgemeinschaft bewertet.

Spalte H:

„CO₂-Einsparungen aus Ökoinnovationen“ (g CO₂/km): bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen in Spalte E berücksichtigte Emissionseinsparungen, die durch den Einsatz innovativer Technologien erzielt werden, die einen überprüften Beitrag zur CO₂-Reduktion leisten und gemäß Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 von der Kommission genehmigt wurden.

Spalte I:

„Korrekturfaktor“: der gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153 berechnete Korrekturfaktor, der zur Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen des Herstellers oder der Emissionsgemeinschaft verwendet wurde.

Spalte J:

„Fehlermarge“ (g CO₂/km): der Wert, um den die Differenz zwischen den durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen (Spalte E) und der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen (Spalte F) bei der Berechnung des Abstands zum vorgegebenen Ziel (Spalte G) angepasst wurde, um die Aufzeichnungen zu berücksichtigen, die der Hersteller oder die Emissionsgemeinschaft der Kommission gemäß Artikel 9 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1014/2010 der Kommission mit dem Fehlercode B übermittelt hat.

Diese Fehlermarge wird nach folgender Formel berechnet:

Fehlermarge = Absolutwert von [(AC1 — TG1) — (AC2 — TG2)]

AC1 = durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen einschließlich der Aufzeichnungen mit Fehlercode B;

TG1 = Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen einschließlich der Aufzeichnungen mit Fehlercode B (gemäß Spalte F);

AC2 = durchschnittliche spezifische CO₂-Emissionen einschließlich der Aufzeichnungen mit Fehlercode B;

TG2 = Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen ohne die Aufzeichnungen mit Fehlercode B.

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2021/974 DER KOMMISSION**vom 9. Juni 2021****zur Genehmigung der von den Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vorgelegten geänderten Programme zur Verbesserung der Erzeugung und Vermarktung von Imkereierzeugnissen***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2021) 4021)*

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die 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 ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 57 Absatz 1 Buchstabe c,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1368 der Kommission ⁽²⁾ haben die Mitgliedstaaten der Kommission die Änderung ihrer nationalen Programme für die Erzeugung und die Vermarktung von Imkereierzeugnissen für die Imkereijahre 2021 und 2022 übermittelt.
- (2) Die 27 geänderten nationalen Programme für den Zeitraum vom 1. August 2019 bis zum 31. Juli 2022 wurden im Einklang mit Artikel 55 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 bis zum 31. Dezember 2022 verlängert.
- (3) Die Beteiligung der Union an der Finanzierung der einzelnen nationalen Programme wird gemäß Artikel 4 Unterabsatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2015/1366 der Kommission ⁽³⁾ festgelegt.
- (4) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für die gemeinsame Organisation der Agrarmärkte —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die von Belgien, Bulgarien, Tschechien, Dänemark, Deutschland, Estland, Irland, Griechenland, Spanien, Frankreich, Kroatien, Italien, Zypern, Lettland, Litauen, Luxemburg, Ungarn, Malta, den Niederlanden, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Slowenien, der Slowakei, Finnland und Schweden vorgelegten geänderten nationalen Programme für die Erzeugung und die Vermarktung von Imkereierzeugnissen für die Imkereijahre 2021 und 2022 werden hiermit genehmigt.

Artikel 2

Die Beteiligung der Union an der Finanzierung der nationalen Imkereiprogramme gemäß Artikel 1 beläuft sich auf die im Anhang für die Imkereijahre 2021 und 2022 jeweils festgelegten Höchstbeträge.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

⁽¹⁾ ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 671.

⁽²⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2015/1368 der Kommission vom 6. August 2015 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Beihilfe im Bienenzuchtsektor (ABl. L 211 vom 8.8.2015, S. 9).

⁽³⁾ Delegierte Verordnung (EU) 2015/1366 der Kommission vom 11. Mai 2015 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich einer Beihilfe im Bienenzuchtsektor (ABl. L 211 vom 8.8.2015, S. 3).

Brüssel, den 9. Juni 2021

Für die Kommission
Janusz WOJCIECHOWSKI
Mitglied der Kommission

ANHANG

Unionsbeteiligung an den nationalen Imkereiprogrammen in den Imkereijahren 2021 und 2022

(in EUR)

	Imkereijahr 2021	Imkereijahr 2022
Belgien	422 967	422 967
Bulgarien	2 063 885	2 063 885
Tschechien	2 121 528	2 121 528
Dänemark	295 539	295 539
Deutschland	2 790 875	2 790 875
Estland	140 473	140 473
Irland	61 640	61 640
Griechenland	6 162 645	6 162 645
Spanien	9 559 944	9 559 944
Frankreich	6 419 062	6 419 062
Kroatien	1 913 290	1 913 290
Italien	5 166 537	5 166 537
Zypern	169 653	169 653
Lettland	328 804	328 804
Litauen	549 828	549 828
Luxemburg	30 621	30 621
Ungarn	4 271 227	4 271 227
Malta	14 137	14 137
Niederlande	295 172	295 172
Österreich	1 477 188	1 477 188
Polen	5 024 968	5 024 968
Portugal	2 204 232	2 204 232
Rumänien	6 081 630	6 081 630
Slowenien	649 455	649 455
Slowakei	999 973	999 973
Finnland	196 182	196 182
Schweden	588 545	588 545

LEITLINIEN

LEITLINIE (EU) 2021/975 DER EUROPÄISCHEN ZENTRALBANK

vom 2. Juni 2021

zur Änderung der Leitlinie EZB/2014/31 über zusätzliche zeitlich befristete Maßnahmen hinsichtlich der Refinanzierungsgeschäfte des Eurosystems und der Notenbankfähigkeit von Sicherheiten (EZB/2021/26)

DER EZB-RAT —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 127 Absatz 2 erster Gedankenstrich,

gestützt auf die Satzung des Europäischen Systems der Zentralbanken und der Europäischen Zentralbank, insbesondere auf Artikel 3.1 erster Gedankenstrich und die Artikel 5.1, 12.1, 14.3 und 18.2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 18.1 der Satzung des Europäischen Systems der Zentralbanken und der Europäischen Zentralbank können die Europäische Zentralbank (EZB) und die nationalen Zentralbanken der Mitgliedstaaten, deren Währung der Euro ist (nachfolgend die „NZBen“), zur Erreichung der Ziele des Europäischen Systems der Zentralbanken Kreditgeschäfte mit Kreditinstituten und anderen Marktteilnehmern abschließen, wobei für die Darlehen ausreichende Sicherheiten zu stellen sind. Die allgemeinen Bedingungen, nach denen die EZB und die NZBen bereit sind, Kreditgeschäfte vorzunehmen, einschließlich der Voraussetzungen zur Bestimmung der Notenbankfähigkeit von Sicherheiten für Kreditgeschäfte des Eurosystems, sind in der Leitlinie (EU) 2015/510 der Europäischen Zentralbank (EZB/2014/60) ⁽¹⁾ festgelegt.
- (2) Als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie hat der EZB-Rat am 7. April 2020 und am 22. April 2020 bestimmte Maßnahmen zur Lockerung der Kriterien für Sicherheiten erlassen, die gewährleisten sollen, dass es den Geschäftspartnern des Eurosystems weiterhin möglich ist, ausreichende Sicherheiten vorzuhalten und aufzubringen, um an liquiditätszuführenden Geschäften des Eurosystems teilnehmen zu können und somit das Eurosystem in eine Lage zu versetzen, in der es die Kreditversorgung der Wirtschaft im Euro-Währungsgebiet unterstützt.
- (3) Diese Maßnahmen zur Lockerung der Kriterien für Sicherheiten sind in den durch die Leitlinie (EU) 2020/515 der Europäischen Zentralbank (EZB/2020/21) ⁽²⁾ bzw. die Leitlinie (EU) 2020/634 der Europäischen Zentralbank (EZB/2020/29) ⁽³⁾ eingeführten Änderungen der Leitlinie EZB/2014/31 der Europäischen Zentralbank ⁽⁴⁾ vorgesehen. In den Erwägungsgründen 4 und 6 der Leitlinie (EU) 2020/515 (EZB/2020/21) heißt es, dass die zusätzlichen Maßnahmen, die in den durch die Leitlinie eingeführten Änderungen vorgesehen sind, vorübergehend gelten sollen. Es ist kein Enddatum angegeben, mit der Begründung, dass die Maßnahmen jederzeit aufgehoben werden können. Die Leitlinie (EU) 2020/634 (EZB/2020/29) sieht vor, dass die durch die Leitlinie eingeführten Änderungen bis zum 29. September 2021 wirksam bleiben, da der EZB-Rat der Auffassung ist, dass sie bis zum jeweiligen ersten, im Rahmen der dritten Serie gezielter längerfristiger Refinanzierungsgeschäfte (GLRG-III) festgelegten Zeitpunkt der vorzeitigen Rückzahlung gelten sollen.

⁽¹⁾ Leitlinie (EU) 2015/510 der Europäischen Zentralbank vom 19. Dezember 2014 über die Umsetzung des geldpolitischen Handlungsrahmens des Eurosystems (Leitlinie allgemeine Dokumentation) (EZB/2014/60) (ABl. L 91 vom 2.4.2015, S. 3).

⁽²⁾ Leitlinie (EU) 2020/515 der Europäischen Zentralbank vom 7. April 2020 zur Änderung der Leitlinie EZB/2014/31 über zusätzliche zeitlich befristete Maßnahmen hinsichtlich der Refinanzierungsgeschäfte des Eurosystems und der Notenbankfähigkeit von Sicherheiten (EZB/2020/21) (ABl. L 110 I vom 8.4.2020, S. 26).

⁽³⁾ Leitlinie (EU) 2020/634 der Europäischen Zentralbank vom 7. Mai 2020 zur Änderung der Leitlinie EZB/2014/31 über zusätzliche zeitlich befristete Maßnahmen hinsichtlich der Refinanzierungsgeschäfte des Eurosystems und der Notenbankfähigkeit von Sicherheiten (EZB/2020/29) (ABl. L 148 vom 11.5.2020, S. 10).

⁽⁴⁾ Leitlinie EZB/2014/31 der Europäischen Zentralbank vom 9. Juli 2014 über zusätzliche zeitlich befristete Maßnahmen hinsichtlich der Refinanzierungsgeschäfte des Eurosystems und der Notenbankfähigkeit von Sicherheiten und zur Änderung der Leitlinie EZB/2007/9 (ABl. L 240 vom 13.8.2014, S. 28).

- (4) Am 10. Dezember 2020 hat der EZB-Rat beschlossen, zusätzliche geldpolitische Maßnahmen zu erlassen, die dazu beitragen sollen, günstige Finanzierungsbedingungen während der Pandemie aufrechtzuerhalten, um dadurch die Kreditvergabe an alle Wirtschaftssektoren zu fördern, die Konjunktur zu unterstützen und mittelfristig Preisstabilität zu gewährleisten. Im Rahmen dieser Maßnahmen hat der EZB-Rat beschlossen, dass die vom EZB-Rat am 7. April 2020 und am 22. April 2020 verabschiedeten Maßnahmen zur Lockerung der Kriterien für Sicherheiten bis zum 30. Juni 2022 gelten sollen, was sich in den einschlägigen Bestimmungen der Leitlinie EZB/2014/31 widerspiegeln sollte. Dadurch wird sichergestellt, dass die Banken weiterhin die liquiditätszuführenden Geschäfte des Eurosystems, insbesondere GLRG-III, in vollem Umfang nutzen können. Der EZB-Rat wird diese Maßnahmen zur Lockerung der Kriterien für Sicherheiten in jedem Fall vor Juni 2022 erneut überprüfen.
- (5) Der EZB-Rat hält sämtliche der am 10. Dezember 2020 verabschiedeten Maßnahmen für notwendig und verhältnismäßig, um den ernsten, durch die anhaltende Pandemie bedingten Risiken für die Preisstabilität, für den geldpolitischen Transmissionsmechanismus und für die wirtschaftlichen Entwicklungen im Euro-Währungsgebiet zu begegnen. Der EZB-Rat ist nach wie vor bereit, alle seine Instrumente gegebenenfalls anzupassen, um sicherzustellen, dass sich die Teuerungsrate — im Einklang mit seiner Verpflichtung auf Symmetrie — auf nachhaltige Weise seinem Ziel annähert.
- (6) Da die Leitlinie (EU) 2020/634 (EZB/2020/29) bis zum 29. September 2021 wirksam bleibt, muss sichergestellt werden, dass die Bestimmungen der Leitlinie EZB/2014/31, die von dieser Änderungsleitlinie betroffen sind, insbesondere Artikel 8b und die Anhänge IIa und IIb, auch nach diesem Zeitpunkt wirksam bleiben. Zu diesem Zweck sollten die erforderlichen gesetzlichen Anpassungen vorgenommen werden. Zur Vermeidung einer Rechtslücke in Bezug auf die betreffenden Bestimmungen sollten die NZBen diese Leitlinie ab dem 30. September 2021 erfüllen.
- (7) Die Leitlinie EZB/2014/31 sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDE LEITLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Leitlinie EZB/2014/31

Die Leitlinie EZB/2014/31 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 8a wird folgender Absatz angefügt:

„(3) Die Bestimmungen dieses Artikels bleiben bis zum 30. Juni 2022 wirksam.“

2. Artikel 8b erhält folgende Fassung:

„Artikel 8b

Zulassung bestimmter am 7. April 2020 notenbank- und marktfähiger Sicherheiten sowie Emittenten

(1) Die in diesem Artikel verwendeten Begriffe haben dieselbe Bedeutung wie in der Leitlinie (EU) 2015/510 (EZB/2014/60).

(2) Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 59 Absatz 3, Artikel 71 und Artikel 82 Absatz 1 Buchstabe a der Leitlinie (EU) 2015/510 (EZB/2014/60) stellen marktfähige Sicherheiten (mit Ausnahme von Asset-Backed Securities (ABS)) notenbankfähige Sicherheiten für Kreditgeschäfte des Eurosystems dar, wenn sie am oder in der Zeit vor dem 7. April 2020 begeben wurden und am 7. April 2020 über eine Bonitätsbeurteilung in Form eines öffentlichen Ratings von mindestens einem zugelassenen ECAI-System verfügten, welche die Mindestbonitätsanforderungen des Eurosystems erfüllte, und wenn sie in der Zeit nach dem 7. April 2020 stets

- a) über eine Bonitätsbeurteilung in Form eines öffentlichen Ratings von mindestens einem zugelassenen ECAI-System verfügen, welche mindestens der Bonitätsstufe 5 auf der harmonisierten Ratingskala des Eurosystems entspricht und
- b) alle anderen in der Leitlinie (EU) 2015/510 (EZB/2014/60) festgelegten Zulassungskriterien für marktfähige Sicherheiten weiterhin erfüllen.

Zur Vermeidung von Rechtsunsicherheit ist klarzustellen, dass das Eurosystem die in diesem Absatz genannte und in Form eines öffentlichen Ratings erfolgte Bonitätsbeurteilung vom 7. April 2020 nach Maßgabe der Regelungen in Artikel 82 Absatz 1 Buchstabe a, Artikel 82 Absatz 2, Artikel 83, Artikel 84 Buchstaben a und b, Artikel 85 und Artikel 86 der Leitlinie (EU) 2015/510 (EZB/2014/60) bestimmt.

(3) Erfolgt die Beurteilung, ob eine marktfähige Sicherheit am 7. April 2020 die Mindestbonitätsanforderungen des Eurosystems erfüllt hat, auf der Grundlage eines ECAI-Emittentenratings oder eines ECAI-Garantenratings, so stellt diese marktfähige Sicherheit eine notenbankfähige Sicherheit für Kreditgeschäfte des Eurosystems dar, wenn in der Zeit nach dem 7. April 2020 stets

- a) das jeweilige für die marktfähige Sicherheit geltende ECAI-Emittentenrating oder ECAI-Garantenrating mindestens der Bonitätsstufe 5 auf der harmonisierten Ratingskala des Eurosystems entspricht und
- b) diese marktfähige Sicherheit alle anderen in der Leitlinie (EU) 2015/510 (EZB/2014/60) festgelegten Zulassungskriterien für marktfähige Sicherheiten weiterhin erfüllt.

(4) In der Zeit nach dem 7. April 2020 begebene marktfähige Sicherheiten (mit Ausnahme von ABS) stellen notenbankfähige Sicherheiten für Kreditgeschäfte des Eurosystems dar, wenn ihr jeweiliger Emittent bzw. Garant am 7. April 2020 über eine Bonitätsbeurteilung in Form eines öffentlichen Ratings von mindestens einem zugelassenen ECAI-System verfügte, welche die Mindestbonitätsanforderungen des Eurosystems erfüllte, und wenn diese marktfähigen Sicherheiten in der Zeit nach dem 7. April 2020 stets

- a) über eine Bonitätsbeurteilung in Form eines öffentlichen Ratings von mindestens einem zugelassenen ECAI-System verfügen, welche mindestens der Bonitätsstufe 5 auf der harmonisierten Ratingskala des Eurosystems entspricht und
- b) alle anderen in der Leitlinie (EU) 2015/510 (EZB/2014/60) festgelegten Zulassungskriterien für marktfähige Sicherheiten erfüllen.

Zur Vermeidung von Rechtsunsicherheit ist klarzustellen, dass das Eurosystem die in Buchstabe a genannte und in Form eines öffentlichen Ratings erfolgte Bonitätsbeurteilung nach Maßgabe der Regelungen in Artikel 82 Absatz 1 Buchstabe a, Artikel 82 Absatz 2, Artikel 83, Artikel 84 Buchstaben a und b, Artikel 85 und Artikel 86 der Leitlinie (EU) 2015/510 (EZB/2014/60) bestimmt.

(5) In der Zeit nach dem 7. April 2020 im Rahmen eines Ankaufprogramms für gedeckte Schuldverschreibungen begebene gedeckte Schuldverschreibungen stellen notenbankfähige Sicherheiten für Kreditgeschäfte des Eurosystems dar, wenn das Ankaufprogramm am 7. April 2020 über eine Bonitätsbeurteilung von mindestens einem zugelassenen ECAI-System verfügte, welche die Mindestbonitätsanforderungen des Eurosystems erfüllte, und wenn

- a) das Ankaufprogramm für gedeckte Schuldverschreibungen in der Zeit nach dem 7. April 2020 stets über eine Bonitätsbeurteilung in Form eines öffentlichen Ratings von mindestens einem zugelassenen ECAI-System verfügt, welche mindestens der Bonitätsstufe 5 auf der harmonisierten Ratingskala des Eurosystems entspricht und
- b) diese gedeckten Schuldverschreibungen alle anderen in der Leitlinie (EU) 2015/510 (EZB/2014/60) festgelegten Zulassungskriterien für marktfähige Sicherheiten erfüllen.

(6) Ungeachtet ihres Emissionsdatums stellen die marktfähigen Sicherheiten im Sinne von Artikel 87 Absatz 2 der Leitlinie (EU) 2015/510 (EZB/2014/60) notenbankfähige Sicherheiten für Kreditgeschäfte des Eurosystems dar, auch wenn sie am 7. April 2020 keine Bonitätsbeurteilung in Form eines öffentlichen Ratings von einem zugelassenen ECAI-System aufwiesen, am 7. April 2020 jedoch über eine implizite Bonitätsbeurteilung verfügten, die nach Maßgabe der Regelungen in Artikel 87 Absätze 1 und 2 der Leitlinie (EU) 2015/510 (EZB/2014/60) abgeleitet wurde und welche die Bonitätsanforderungen des Eurosystems erfüllte, und wenn in der Zeit nach dem 7. April 2020

- a) der Emittent oder, soweit zutreffend, der Garant dieser marktfähigen Sicherheiten stets eine Bonitätsanforderung erfüllt, welche mindestens der Bonitätsstufe 5 auf der harmonisierten Ratingskala des Eurosystems entspricht und
- b) diese marktfähigen Sicherheiten stets alle anderen in der Leitlinie (EU) 2015/510 (EZB/2014/60) festgelegten Zulassungskriterien für marktfähige Sicherheiten erfüllen.

(7) Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 59 Absatz 3, Artikel 71 und Artikel 82 Absatz 1 Buchstabe b der Leitlinie (EU) 2015/510 (EZB/2014/60) stellen ABS notenbankfähige Sicherheiten für Kreditgeschäfte des Eurosystems dar, die am oder in der Zeit vor dem 7. April 2020 begeben wurden und am 7. April 2020 mindestens über zwei Bonitätsbeurteilungen in Form eines öffentlichen Ratings verfügten, die von jeweils verschiedenen zugelassenen ECAI-Systemen erstellt wurden und die Mindestbonitätsanforderungen des Eurosystems nach der Leitlinie (EU) 2015/510 (EZB/2014/60) erfüllten, und wenn sie nach dem 7. April 2020 stets

- a) über mindestens zwei Bonitätsbeurteilungen in Form eines öffentlichen Ratings verfügen, die von jeweils unterschiedlichen zugelassenen ECAI-Systemen erstellt wurden und welche mindestens der Bonitätsstufe 4 auf der harmonisierten Ratingskala des Eurosystems entsprechen und
- b) alle anderen in der Leitlinie (EU) 2015/510 (EZB/2014/60) festgelegten Zulassungskriterien für ABS weiterhin erfüllen.

Zur Vermeidung von Rechtsunsicherheit ist klarzustellen, dass die in Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben a bis d und Artikel 3 Absatz 4 dieser Leitlinie festgelegten Anforderungen nicht für die in diesem Absatz genannten ABS gelten.

(8) ABS, die am 7. April 2020 vom Eurosystem gemäß Artikel 3 Absatz 1 als notenbankfähige Sicherheiten zugelassen waren, bleiben notenbankfähig, wenn sie in der Zeit nach dem 7. April 2020 stets

- a) über zwei Bonitätsbeurteilungen in Form eines öffentlichen Ratings verfügen, welche mindestens der Bonitätsstufe 4 auf der harmonisierten Ratingskala des Eurosystems entsprechen und von zwei zugelassenen ECAI-Systemen erstellt wurden; und
- b) alle anderen für sie geltenden Anforderungen nach Artikel 3 Absatz 1 (außer der Ratingstufe), Artikel 3 Absatz 2a und Artikel 3 Absatz 4 dieser Leitlinie weiterhin erfüllen.

Zur Vermeidung von Rechtsunsicherheit ist klarzustellen, dass Artikel 3 Absatz 2 dieser Leitlinie nicht für die in diesem Absatz genannten ABS gilt.

(9) Solange die in den Absätzen 2 bis 6 genannten marktfähigen Sicherheiten, einschließlich gedeckter Schuldverschreibungen, weiterhin als notenbankfähige Sicherheiten des Eurosystems im Sinne dieses Artikels zugelassen sind, unterliegen sie den in Anhang IIb dieser Leitlinie festgelegten Bewertungsabschlägen. Die in den Absätzen 7 und 8 genannten ABS unterliegen den in Anhang IIa dieser Leitlinie festgelegten Bewertungsabschlägen. Die Berechnung der Bewertungsabschläge erfolgt auf der Basis des tagesaktuellen Ratings in der Zeit nach dem 7. April 2020 gemäß den Regelungen zur Vorrangigkeit von ECAI-Bonitätsbeurteilungen, die in den Artikeln 83 bis 88 der Leitlinie (EU) 2015/510 (EZB/2014/60) vorgesehen sind.

(10) Neben den in Absatz 9 genannten Bewertungsabschlägen finden die folgenden zusätzlichen Bewertungsabschläge Anwendung:

- a) ABS, gedeckte Schuldverschreibungen und unbesicherte Schuldtitel von Kreditinstituten, für die gemäß den Regelungen des Artikels 134 der Leitlinie (EU) 2015/510 (EZB/2014/60) ein theoretischer Wert festgelegt wird, unterliegen einem zusätzlichen Bewertungsabschlag in Form einer Korrektur von 4 %.
- b) Gedeckte Schuldverschreibungen zur Eigennutzung unterliegen einem zusätzlichen Bewertungsabschlag von i) 6,4 % auf den Wert der Schuldtitel der Bonitätsstufen 1 und 2 und ii) 9,6 % auf den Wert der Schuldtitel der Bonitätsstufen 3, 4 und 5.
- c) Im Sinne von Buchstabe b bezeichnet ‚Eigennutzung‘ die Stellung oder Nutzung von durch den Geschäftspartner selbst oder ein anderes Unternehmen, zu dem enge Verbindungen des Geschäftspartners im Sinne von Artikel 138 der Leitlinie (EU) 2015/510 (EZB/2014/60) bestehen, begebenen oder garantierten gedeckten Schuldverschreibungen durch einen Geschäftspartner.
- d) Kann der in Buchstabe b genannte zusätzliche Bewertungsabschlag, in Bezug auf ein Sicherheitenverwaltungssystem einer NZB, eines Drittdienstleisters (tri-party agent) oder der TARGET2-Securities Auto-Collateralisation nicht angewendet werden, so ist der zusätzliche Bewertungsabschlag in diesen Systemen oder auf diesen Plattformen auf den gesamten Emissionswert der gedeckten Schuldverschreibungen anzuwenden, die zur Eigennutzung verwendet werden können.

(11) Zur Vermeidung von Rechtsunsicherheit ist klarzustellen, dass die Bestimmungen dieses Artikels vom Programm zum Ankauf von Wertpapieren des öffentlichen Sektors an den Sekundärmärkten (PSPP) (*), vom dritten Programm zum Ankauf gedeckter Schuldverschreibungen (CBPP3) (**), vom Programm zum Ankauf von Asset-Backed Securities (ABSPP) (***) , vom Programm zum Ankauf von Wertpapieren des Unternehmenssektors (CSPP) (****) und vom Pandemie-Notfallankaufprogramm (PEPP) (*****) unabhängig sind und für die Zwecke der Bewertung der Zulassung zum endgültigen Ankauf im Rahmen dieser Programme nicht zu berücksichtigen sind.

(12) Die Bestimmungen dieses Artikels bleiben bis zum 30. Juni 2022 wirksam.

(*) Beschluss (EU) 2020/188 der Europäischen Zentralbank vom 3. Februar 2020 über ein Programm zum Ankauf von Wertpapieren des öffentlichen Sektors an den Sekundärmärkten (EZB/2020/9) (Abl. L 39 vom 12.2.2020, S. 12).

(**) Beschluss (EU) 2020/187 der Europäischen Zentralbank vom 3. Februar 2020 über die Umsetzung des dritten Programms zum Ankauf gedeckter Schuldverschreibungen (EZB/2020/8) (Abl. L 39 vom 12.2.2020, S. 6).

(***) Beschluss (EU) 2015/5 der Europäischen Zentralbank vom 19. November 2014 über die Umsetzung des Ankaufprogramms für Asset-Backed-Securities (EZB/2014/45) (Abl. L 1 vom 6.1.2015, S. 4).

(****) Beschluss (EU) 2016/948 der Europäischen Zentralbank vom 1. Juni 2016 zur Umsetzung des Programms zum Ankauf von Wertpapieren des Unternehmenssektors (EZB/2016/16) (Abl. L 157 vom 15.6.2016, S. 28).

(*****) Beschluss (EU) 2020/440 der Europäischen Zentralbank vom 24. März 2020 zu einem zeitlich befristeten Pandemie-Notfallankaufprogramm (EZB/2020/17) (Abl. L 91 vom 25.3.2020, S. 1).“

3. Anhang IIa erhält die Fassung des Anhangs I dieser Leitlinie.
4. Anhang IIb erhält die Fassung des Anhangs II dieser Leitlinie.

Artikel 2

Wirksamwerden

- (1) Diese Leitlinie wird am Tag ihrer Bekanntgabe an die NZBen wirksam.
- (2) Die Zentralbanken des Eurosystems erfüllen diese Leitlinie ab dem 30. September 2021.

Artikel 3

Adressaten

Diese Leitlinie ist an alle Zentralbanken des Eurosystems gerichtet.

Geschehen zu Frankfurt am Main am 2. Juni 2021.

Für den EZB-Rat
Die Präsidentin der EZB
Christine LAGARDE

ANHANG I

Anhang IIa der Leitlinie EZB/2014/31 erhält folgende Fassung:

„ANHANG IIa

Höhe der Bewertungsabschläge (in %) für gemäß Artikel 3 Absatz 2 und Artikel 8b dieser Leitlinie notenbankfähige Asset-Backed Securities (ABS)

Bonität	Gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit *	Bewertungsabschlag
Stufe 3	[0,1)	4,8
	[1,3)	7,2
	[3,5)	10,4
	[5,7)	12,0
	[7,10)	14,4
	[10, ∞)	24,0
Stufe 4	[0,1)	11,2
	[1,3)	15,2
	[3,5)	18
	[5,7)	24,8
	[7,10)	30,4
	[10, ∞)	43,2 ^a

* d. h. [0,1) bedeutet eine gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit von weniger als einem Jahr, [1,3) bedeutet eine gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit von mindestens einem Jahr und weniger als drei Jahren usw.

ANHANG II

Anhang IIb der Leitlinie EZB/2014/31 erhält folgende Fassung:

„ANHANG IIb

Höhe der Bewertungsabschläge (in %) für in den Artikeln 8a und 8b genannte marktfähige Sicherheiten außer Asset-Backed Securities (ABS)

Bonität	Restlaufzeit (Jahre) (*)	Kategorie I		Kategorie II		Kategorie III		Kategorie IV	
		festverzinslich und variabel verzinslich	Nullkupon	festverzinslich und variabel verzinslich	Nullkupon	festverzinslich und variabel verzinslich	Nullkupon	festverzinslich und variabel verzinslich	Nullkupon
Stufe 4	[0,1)	6,4	6,4	8	8	12,8	12,8	20	20
	[1,3)	9,6	10,4	12	15,2	16	18,4	28	30
	[3,5)	11,2	12	16	20	19,2	23,6	33,6	37,2
	[5,7)	12,4	13,6	20	24,8	22,4	28,4	36,8	40,4
	[7,10)	13,2	14,4	21,6	28,4	24,8	32	40	44,8
	[10,∞)	14,4	16,8	23,2	31,6	26,4	34,8	41,6	46,8
Stufe 5	[0,1)	8	8	12	12	22,4	22,4	24	24
	[1,3)	11,2	12	16	19,2	25,6	28	32	34
	[3,5)	13,2	14	22,4	26,4	28,8	33,2	38,4	42
	[5,7)	14,4	15,6	27,2	32	31,6	37,6	43,2	46,8
	[7,10)	15,2	16,4	28,8	35,6	33,2	40,4	46,4	51,2
	[10,∞)	16,4	18,8	30,4	38,8	33,6	42	48	53,2

(*) d. h. [0,1) bedeutet eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr, [1,3) bedeutet eine Restlaufzeit von mindestens einem Jahr und weniger als drei Jahren usw.

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



Amt für Veröffentlichungen
der Europäischen Union
L-2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE