



2024/1589

6.6.2024

**DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2024/1589 DER KOMMISSION**

**vom 4. Juni 2024**

**über die harmonisierten Normen für Verflüssigungssätze für die Kälteanwendung zur Unterstützung der Verordnung (EU) 2015/1095 der Kommission**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 zur europäischen Normung, zur Änderung der Richtlinien 89/686/EWG und 93/15/EWG des Rates sowie der Richtlinien 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG und 2009/105/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung des Beschlusses 87/95/EWG des Rates und des Beschlusses Nr. 1673/2006/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 10 Absatz 6,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Wurde ein Produkt nach harmonisierten Normen hergestellt, deren Fundstellen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht wurden, so müssen die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie 2009/125/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> davon ausgehen, dass es allen einschlägigen Anforderungen der geltenden Durchführungsmaßnahme entspricht, auf die sich diese Normen beziehen. In Artikel 4 und Anhang VI der Verordnung (EU) 2015/1095 der Kommission <sup>(3)</sup> sind die einschlägigen Anforderungen an die Messung und Berechnung für Verflüssigungssätze festgelegt.
- (2) Mit dem Änderungsschreiben Nr. 1 zu M/495 vom 2. Oktober 2013 beauftragte die Europäische Kommission das Europäische Komitee für Normung (CEN), das Europäische Komitee für elektrotechnische Normung (Cenelec) und das Europäische Institut für Telekommunikationsnormen (ETSI) mit der Ausarbeitung harmonisierter Normen zur Unterstützung der Verordnung (EU) 2015/1095 der Kommission.
- (3) Auf der Grundlage des Auftrags M/495 Änderung Nr. 1 vom 2. Oktober 2013 überarbeitete das CEN die Norm EN 13215:2015, was zur Annahme der Norm EN 13215:2016+A1:2020 über die Prüfbedingungen für Verflüssigungssätze führte.
- (4) Die Kommission bewertete gemeinsam mit dem CEN, ob die harmonisierte Norm EN 13215:2016+A1:2020 dem Auftrag M/495 Änderung Nr. 1 vom 2. Oktober 2013 entspricht.
- (5) Die harmonisierte Norm EN 13215:2016+A1:2020 erfüllt die Anforderungen, die sie abdecken soll und die in der Verordnung (EU) 2015/1095 festgelegt sind. Daher ist es angezeigt, die Fundstelle dieser Norm im *Amtsblatt der Europäischen Union* zu veröffentlichen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1025/oj>.

<sup>(2)</sup> Richtlinie 2009/125/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Schaffung eines Rahmens für die Festlegung von Anforderungen an die umweltgerechte Gestaltung energieverbrauchsrelevanter Produkte (ABl. L 285 vom 31.10.2009, S. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/125/oj>).

<sup>(3)</sup> Verordnung (EU) 2015/1095 der Kommission vom 5. Mai 2015 zur Durchführung der Richtlinie 2009/125/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Festlegung von Anforderungen an die umweltgerechte Gestaltung von gewerblichen Kühltüblerschränken, Schnellkühlern/-frosteren, Verflüssigungssätzen und Prozesskühlern (ABl. L 177 vom 8.7.2015, S. 19, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1095/oj>).

- (6) In ihrer Mitteilung 2017/C 44/1 <sup>(4)</sup> veröffentlichte die Kommission die Titel und Fundstellen von Normen und vorläufig angewandten Mess- und Berechnungsmethoden, um den Herstellern und nationalen Marktüberwachungsbehörden ergänzende Informationen für die Durchsetzung der Verordnung (EU) 2015/1095 und der Delegierten Verordnung (EU) 2015/1094 der Kommission <sup>(5)</sup> bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Fundstellen harmonisierter Normen im *Amtsblatt der Europäischen Union* zur Verfügung zu stellen. Spätere Fassungen dieser Normen wurden — mit Ausnahme der Norm über die Prüfbedingungen für Verflüssigungssätze — von der Kommission abgelehnt. Diese Mitteilung sollte daher mit Inkrafttreten dieses Beschlusses aufgehoben werden.
- (7) Die Einhaltung einer harmonisierten Norm begründet die Konformitätsvermutung in Bezug auf die entsprechenden wesentlichen Anforderungen, die in den Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union festgelegt sind, ab dem Datum der Veröffentlichung der Fundstelle dieser Norm im *Amtsblatt der Europäischen Union*. Dieser Beschluss sollte daher am Tag seiner Veröffentlichung in Kraft treten —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### Artikel 1

Die Fundstellen harmonisierter Normen für Verflüssigungssätze für die Kälteanwendung zur Unterstützung der Verordnung (EU) 2015/1095, die im Anhang dieses Beschlusses aufgeführt sind, werden hiermit im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

#### Artikel 2

Die Mitteilung 2017/C 44/1 wird aufgehoben.

#### Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Brüssel, den 4. Juni 2024

Für die Kommission  
Die Präsidentin  
Ursula VON DER LEYEN

---

<sup>(4)</sup> Mitteilung der Kommission im Rahmen der Durchführung der Verordnung (EU) 2015/1095 der Kommission zur Durchführung der Richtlinie 2009/125/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Festlegung von Anforderungen an die umweltgerechte Gestaltung von gewerblichen Kühltagschränken, Schnellkühlern/-froster, Verflüssigungssätzen und Prozesskühlern und der Delegierten Verordnung (EU) 2015/1094 der Kommission zur Ergänzung der Richtlinie 2010/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Energieverbrauchskennzeichnung von gewerblichen Kühltagschränken (ABl. C 44 vom 10.2.2017, S. 1, ELI: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52017XC0210%2803%29>).

<sup>(5)</sup> Delegierte Verordnung (EU) 2015/1094 der Kommission vom 5. Mai 2015 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Energieverbrauchskennzeichnung von gewerblichen Kühltagschränken (ABl. L 177 vom 8.7.2015, S. 2, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2015/1094/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/1094/oj)).

## ANHANG

| Nr. | Fundstelle der Norm                                                                                                                                  |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.  | EN 13215:2016+A1:2020<br>Verflüssigungssätze für die Kälteanwendung — Nennbedingungen, Toleranzen und Darstellung von Leistungsdaten des Herstellers |



2024/1595

6.6.2024

**VERORDNUNG (EU) 2024/1595 DER KOMMISSION**

**vom 5. Juni 2024**

**zur Berichtigung bestimmter Sprachfassungen der Verordnung (EU) 2023/1783 hinsichtlich der Übergangsbestimmung zur Geltung der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf bestimmte Wirkstoffe**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 396/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Februar 2005 über Höchstgehalte an Pestizidrückständen in oder auf Lebens- und Futtermitteln pflanzlichen und tierischen Ursprungs und zur Änderung der Richtlinie 91/414/EWG des Rates <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe a, Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe b und Artikel 49 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die deutsche, italienische, spanische und tschechische Sprachfassung der Verordnung (EU) 2023/1783 der Kommission <sup>(2)</sup> enthalten in Artikel 2 einen Fehler in Bezug auf die Liste von Wirkstoffen in und auf bestimmten Erzeugnissen, für die die Übergangsbestimmung des genannten Artikels gilt.
- (2) Erwägungsgrund 10 der Verordnung (EU) 2023/1783 gibt die Gründe für die Übergangsbestimmung des Artikels 2 der genannten Verordnung an. Die deutsche und spanische Sprachfassung dieses Erwägungsgrunds enthalten denselben Fehler wie Artikel 2 der Verordnung (EU) 2023/1783.
- (3) Die deutsche, italienische, spanische und tschechische Sprachfassung der Verordnung (EU) 2023/1783 sollten daher entsprechend berichtigt werden. Die anderen Sprachfassungen sind nicht betroffen.
- (4) Die in der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für Pflanzen, Tiere, Lebensmittel und Futtermittel, die dieser vor der Annahme der Verordnung (EU) 2023/1783 abgegeben hatte —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

*Die Verordnung (EU) 2023/1783 wird wie folgt berichtigt:*

1. Erwägungsgrund 10 erhält folgende Fassung:

„(10) Was die Wirkstoffe Denatoniumbenzoat, Diuron, Methomyl und Teflubenzuron angeht, so sollte die vorliegende Verordnung nicht für Erzeugnisse gelten, die vor dem Geltungsbeginn der neuen RHG in der Union hergestellt oder in die Union eingeführt wurden und für die ein hohes Verbraucherschutzniveau beibehalten wird, damit die Erzeugnisse normal vermarktet, verarbeitet und verbraucht werden können.“
2. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

„Artikel 2

In Bezug auf die Wirkstoffe Denatoniumbenzoat, Diuron, Methomyl und Teflubenzuron in und auf allen Erzeugnissen gilt die Verordnung (EG) Nr. 396/2005 in der vor der Änderung durch die vorliegende Verordnung geltenden Fassung weiterhin für Erzeugnisse, die vor dem 8. April 2024 in der Union hergestellt oder in die Union eingeführt wurden.“

<sup>(1)</sup> ABl. L 70 vom 16.3.2005, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2005/396/oj>.

<sup>(2)</sup> Verordnung (EU) 2023/1783 der Kommission vom 15. September 2023 zur Änderung der Anhänge II und V der Verordnung (EG) Nr. 396/2005 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Höchstgehalte an Rückständen von Denatoniumbenzoat, Diuron, Etoxazol, Methomyl und Teflubenzuron in oder auf bestimmten Erzeugnissen (ABl. L 229 vom 18.9.2023, S. 63, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1783/oj>).

*Artikel 2*

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

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

Brüssel, den 5. Juni 2024

*Für die Kommission*  
*Die Präsidentin*  
Ursula VON DER LEYEN

---



2024/1608

6.6.2024

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2024/1608 DER KOMMISSION**

**vom 5. Juni 2024**

**zur zollamtlichen Erfassung der Einfuhren von Erythrit mit Ursprung in der Volksrepublik China**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern <sup>(1)</sup> (im Folgenden „Grundverordnung“), insbesondere auf Artikel 14 Absatz 5,

nach Unterrichtung der Mitgliedstaaten,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 21. November 2023 veröffentlichte die Europäische Kommission (im Folgenden „Kommission“) im *Amtsblatt der Europäischen Union* <sup>(2)</sup> eine Bekanntmachung (im Folgenden „Einleitungsbekanntmachung“) über die Einleitung eines Antidumpingverfahrens betreffend die Einfuhren von Erythrit mit Ursprung in der Volksrepublik China (im Folgenden „China“) in die Union; das Verfahren wurde auf einen Antrag hin eingeleitet, der am 9. Oktober 2023 von Jungbunzlauer S.A. (im Folgenden „Antragsteller“), dem einzigen Unionshersteller von Erythrit, gestellt worden war.

**1. ZOLLAMTLICH ZU ERFASSENDE WARE**

- (2) Bei der zollamtlich zu erfassenden Ware handelt es sich um Erythrit, einen als Süßungsmittel verwendeten Vierkohlenstoff-Zuckeralkohol (Polyol) aus Zucker oder Glukose, in Reinform oder in Gemischen mit einem Anteil an anderen Waren von unter 10 GHT, der derzeit unter den KN-Codes ex 2905 49 00 für Erythrit in Reinform sowie ex 2106 90 92 und ex 2106 90 98 für Gemische (TARIC-Codes 2905 49 00 15, 2106 90 92 65 und 2106 90 98 15) eingereiht wird (im Folgenden „betroffene Ware“) und seinen Ursprung in China hat.

**2. ANTRAG**

- (3) Am 10. April 2024 reichte der Antragsteller einen Antrag nach Artikel 14 Absatz 5 der Grundverordnung auf zollamtliche Erfassung ein. Der Antragsteller beantragte, dass die Einfuhren der betroffenen Ware zollamtlich erfasst werden, sodass in der Folge Maßnahmen vom Zeitpunkt der zollamtlichen Erfassung an angewendet werden können.

**3. GRÜNDE FÜR DIE ZOLLAMTLICHE ERFASSUNG**

- (4) Nach Artikel 14 Absatz 5 der Grundverordnung kann die Kommission die Zollbehörden anweisen, geeignete Schritte zur zollamtlichen Erfassung der Einfuhren zu unternehmen, sodass in der Folge Maßnahmen gegenüber diesen Einfuhren vom Zeitpunkt dieser zollamtlichen Erfassung an eingeführt werden können, sofern sämtliche Voraussetzungen der Grundverordnung erfüllt sind. Die zollamtliche Erfassung der Einfuhren kann auf einen Antrag des Wirtschaftszweigs der Union vorgenommen werden, der ausreichende Beweise dafür enthält, dass die Maßnahme gerechtfertigt ist.
- (5) Der Antragsteller brachte vor, dass es ausgehend von den jüngsten, in Fußnote 3 genannten Daten seit der Einleitung der Untersuchung zu einem erheblichen Anstieg der Einfuhren der betroffenen Ware gekommen sei, was die Abhilfewirkung möglicher endgültiger Zölle wahrscheinlich ernsthaft untergraben würde.

<sup>(1)</sup> ABL L 176 vom 30.6.2016, S. 21, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj>.

<sup>(2)</sup> ABL C, C/2023/1020, 21.11.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/1020/oj>.

- (6) Die Quelle der Daten zu den chinesischen Ausfuhren in die EU konnte auf Wunsch des Datenanbieters nicht offengelegt werden. Die Kommission glich die Angaben des Antragstellers jedoch mit anderen verfügbaren statistischen Quellen (Eurostat und Datenbank Surveillance) sowie mit den Antworten zum Stichprobenverfahren und den Fragebogenantworten der mitarbeitenden chinesischen ausführenden Hersteller ab.
- (7) Die Kommission prüfte die ihr vorliegenden Beweise im Hinblick auf Artikel 10 Absatz 4 der Grundverordnung. Sie prüfte, ob die Einführer von dem Dumping, von seinem Ausmaß und von der mutmaßlichen oder festgestellten Schädigung Kenntnis hatten oder hätten haben müssen. Sie prüfte auch, ob ein weiterer erheblicher Anstieg der Einfuhren verzeichnet wurde, der in Anbetracht des Zeitaspekts und des Volumens und sonstiger Umstände die Abhilfewirkung des anzuwendenden endgültigen Antidumpingzolls ernsthaft untergraben dürfte.

### 3.1. **Kenntnis der Einführer von dem Dumping, dem Ausmaß des Dumpings und der angeblichen Schädigung**

- (8) In diesem Stadium liegen der Kommission hinreichende Beweise dafür vor, dass die Einfuhren der betroffenen Ware aus China gedumpt sind. Konkret legte der Antragsteller ausreichende Beweise für das Vorliegen von Dumping vor, und zwar auf der Grundlage eines Vergleichs eines nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung anhand von Herstell- und Umsatzkosten, die unverzerrte Preise oder Vergleichswerte widerspiegeln, rechnerisch ermittelten Normalwerts mit dem Ausführpreis (auf der Stufe ab Werk) der betroffenen Ware bei der Ausfuhr in die Union. Insgesamt und angesichts der Höhe der mutmaßlichen Dumpingspannen von 151 % bis 189 % wurde durch diese Beweise in diesem Stadium hinreichend belegt, dass die Ausführer Dumping praktizieren.
- (9) Der Antragsteller legte auch ausreichende Beweise für eine mutmaßliche Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union, einschließlich einer negativen Entwicklung der wichtigsten Leistungsindikatoren des Wirtschaftszweigs der Union, vor.
- (10) Diese Informationen waren sowohl in der nichtvertraulichen Fassung des Antrags als auch in der am 21. November 2023 veröffentlichten Einleitungsbekanntmachung für dieses Verfahren enthalten. Seit der Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* ist die Einleitungsbekanntmachung ein öffentliches, allen interessierten Parteien, auch Einführern, zugängliches Dokument. Zudem haben Einführer als interessierte Parteien im Rahmen der Untersuchung Zugang zur nichtvertraulichen Fassung des Antrags. Daher war die Kommission der Ansicht, dass die Einführer Kenntnis von den mutmaßlichen Dumpingpraktiken, dem Ausmaß des Dumpings und der mutmaßlichen Schädigung hatten oder hätten haben müssen.
- (11) Die Kommission kam somit zu dem Schluss, dass das in Artikel 10 Absatz 4 Buchstabe c der Grundverordnung vorgesehene Kriterium für eine zollamtliche Erfassung erfüllt war.

### 3.2. **Weiterer erheblicher Anstieg der Einfuhren**

- (12) Auf der Grundlage der Eurostat-Daten ist eine vollständige Analyse der Entwicklung der Einfuhren der betroffenen Ware aus China in die Union für den Zeitraum vor der Einleitung dieser Untersuchung nicht möglich. Daher analysierte die Kommission das Kriterium des Artikels 10 Absatz 4 Buchstabe d der Grundverordnung ausgehend von den vom Antragsteller vorgelegten speziellen Marktinformationen eines Datenanbieters sowie von Angaben aus den Eurostat-Datenbanken und der Datenbank Surveillance 3.
- (13) Um zu beurteilen, ob es seit der Einleitung der Untersuchung zu einem weiteren erheblichen Anstieg gekommen war, verglich die Kommission zunächst die Menge der Einfuhren vom ersten vollen Monat nach Einleitung der Untersuchung (Dezember 2023) bis zum letzten vollen verfügbaren Monat (März 2024) mit den entsprechenden Einfuhrmengen im gleichen Zeitraum des Vorjahres (Dezember 2022 bis März 2023).

Einfuhren aus China von Dezember bis März im Vergleich zum Vorjahr

|                                          | Dezember 2022-März 2023 | Dezember 2023-März 2024 | Veränderung |
|------------------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------|
| Ausfuhren aus China in die Union (in kg) | 5 519 958               | 6 968 666               | + 26,2 %    |

Quelle: Anbieter von Daten chinesischer Ausfuhrstatistiken (Da Erythrit derzeit unter den „Sammel“-KN-Code 2905 49 00 für Erythrit in Reinform und die KN-Codes 2106 90 92 und 2106 90 98 für Gemische fällt, war es nicht möglich, die Einfuhren auf der Grundlage der statistischen Daten von Eurostat im Zeitraum vor der Einleitung des Verfahrens zu bewerten. Stattdessen wurden für die Einfuhrstatistiken Daten eines Anbieters spezieller Marktinformationen chinesischer Handelsstatistiken, bei dem der Antragsteller ein Abonnement hat, herangezogen. Die Analyse der Einfuhren für die Zwecke der Untersuchung insgesamt erfolgte anhand der Daten dieses Anbieters).

- (14) Auf dieser Grundlage stellte die Kommission fest, dass die durchschnittliche monatliche Menge der Einfuhren der betroffenen Ware aus China im Zeitraum von Dezember 2023 bis März 2024, d. h. nach Einleitung der Antidumpinguntersuchung, 26,2 % über der Menge im gleichen Vorjahreszeitraum während des UZ lag.
- (15) Anschließend verglich die Kommission auch die durchschnittlichen monatlichen Einfuhren im Untersuchungszeitraum <sup>(3)</sup> (1. Oktober 2022 bis 30. September 2023) mit den durchschnittlichen monatlichen Einfuhren in den drei vollen Monaten nach der Einleitung (Dezember 2023 bis März 2024). Wie aus der nachstehenden Tabelle hervorgeht, ergab der Vergleich einen Anstieg um 58,8 %.

Einfuhren aus China im Untersuchungszeitraum und nach Einleitung der Untersuchung

|                                          | Untersuchungszeitraum | Monatlicher Durchschnitt im UZ | Dezember 2023-März 2024 | Monatlicher Durchschnitt Dezember 2023-März-2024 | Veränderung |
|------------------------------------------|-----------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------------------------------|-------------|
| Ausfuhren aus China in die Union (in kg) | 13 168 288            | 1 097 357                      | 6 968 666               | 1 742 167                                        | + 58,8 %    |

Quelle: Anbieter von Daten chinesischer Ausfuhrstatistiken.

- (16) Auf dieser Grundlage stellte die Kommission fest, dass die Einfuhren der betroffenen Ware nach der Einleitung der Untersuchung erheblich gestiegen sind.
- (17) Die Kommission kam somit zu dem Schluss, dass auch das zweite Kriterium für die zollamtliche Erfassung erfüllt war.

3.3. Untergrabung der Abhilfewirkung des Zolls

- (18) Der Kommission liegen hinreichende Nachweise dafür vor, dass ein weiterer Anstieg der Einfuhren aus China zu noch weiter sinkenden Preisen zu einer zusätzlichen Schädigung führen würde.
- (19) Wie in den Erwägungsgründen 13 bis 15 dargelegt, gibt es hinreichende Nachweise für einen erheblichen Anstieg der Einfuhren der betroffenen Ware aus China im Zeitraum nach der Einleitung der Antidumpinguntersuchung. Die beträchtliche Größenordnung dieses Anstiegs deutet bereits darauf hin, dass die Abhilfewirkung eines endgültigen Zolls wahrscheinlich untergraben wird, wenn die rechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

<sup>(3)</sup> Der Untersuchungszeitraum erstreckte sich vom 1. Oktober 2022 bis zum 30. September 2023.

- (20) Zudem gibt es Belege für eine rückläufige Entwicklung bei den Einfuhrpreisen der betroffenen Ware.

|                    | Untersuchungszeitraum | Dezember 2023-März 2024 | Veränderung |
|--------------------|-----------------------|-------------------------|-------------|
| Preise (in EUR/kg) | 1,57                  | 1,54                    | – 2,0 %     |

Quelle: Anbieter von Daten chinesischer Ausfuhrstatistiken.

- (21) Während sich die Preise der Einfuhren aus China in die Union im Zeitraum von Dezember 2023 bis März 2024 in diesem Zusammenhang im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum, d. h. Dezember 2022 bis März 2023, durchschnittlich nicht verändert haben, weisen sie gegenüber dem Monatsdurchschnitt im Untersuchungszeitraum einen Rückgang um 2 % auf. Dies dürfte die Abhilfewirkung der anzuwendenden Zölle ernsthaft untergraben.
- (22) Angesichts des Zeitaspekts, des Volumens und sonstiger Umstände (beispielsweise der Überkapazitäten in China und der Preispolitik der ausführenden Hersteller) würde dieser weitere Anstieg der Einfuhren nach der Einleitung des Untersuchung demnach die Abhilfewirkung endgültiger Zölle wahrscheinlich ernsthaft untergraben, es sei denn solche Zölle würden rückwirkend angewandt.
- (23) Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass auch das dritte Kriterium für die zollamtliche Erfassung erfüllt war.

#### 3.4. Schlussfolgerung

- (24) Auf der Grundlage der vorstehenden Gründe gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass genügend Beweise vorliegen, um die zollamtliche Erfassung der Einfuhren der betroffenen Ware nach Artikel 14 Absatz 5 der Grundverordnung zu rechtfertigen.

### 4. VERFAHREN

- (25) Alle interessierten Parteien werden aufgefordert, ihren Standpunkt unter Vorlage sachdienlicher Beweise schriftlich darzulegen. Die Kommission kann die interessierten Parteien anhören, sofern die Parteien dies schriftlich beantragen und nachweisen, dass besondere Gründe für ihre Anhörung sprechen.

### 5. ZOLLAMTLICHE ERFASSUNG

- (26) Nach Artikel 14 Absatz 5 der Grundverordnung sollten die Einfuhren der betroffenen Ware aus China zollamtlich erfasst werden, damit, falls die Untersuchungsergebnisse zur Einführung von Antidumpingzöllen führen, diese Zölle bei Erfüllung der nötigen Voraussetzungen nach Maßgabe der geltenden Rechtsvorschriften rückwirkend auf die zollamtlich erfassten Einfuhren erhoben werden können.
- (27) Eine etwaige künftige Zollschuld ergibt sich aus den Feststellungen der Untersuchung.
- (28) Im Antrag auf Einleitung einer Antidumpinguntersuchung werden bei der betroffenen Ware die durchschnittliche Dumpingspanne auf 170 % und die durchschnittliche Schadensbeseitigungsschwelle auf 156,5 % geschätzt. Der Betrag der möglichen künftigen Zollschuld würde nach Artikel 7 Absatz 2 der Grundverordnung üblicherweise in Höhe des jeweils niedrigeren der beiden genannten Werte festgesetzt.
- (29) Die mögliche künftige Zollschuld kann auf die Höhe der im Antrag angegebenen Schadensbeseitigungsschwelle geschätzt werden, d. h. auf 156,5 % *ad valorem* des CIF-Einfuhrwerts der betroffenen Ware.

**6. VERARBEITUNG PERSONENBEZOGENER DATEN**

- (30) Alle im Rahmen dieser zollamtlichen Erfassung erhobenen personenbezogenen Daten werden nach der Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(4)</sup> verarbeitet —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

(1) Die Zollbehörden werden nach Artikel 14 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2016/1036 angewiesen, geeignete Schritte zu unternehmen, um die Einfuhren von Erythrit, einem als Süßungsmittel verwendeten Vierkohlenstoff-Zuckeralkohol (Polyol) aus Zucker oder Glukose, in Reinform oder in Gemischen mit einem Anteil an anderen Waren von unter 10 GHT, der derzeit unter den KN-Codes ex 2905 49 00 für Erythrit in Reinform sowie ex 2106 90 92 und ex 2106 90 98 für Gemische (TARIC-Codes 2905 49 00 15, 2106 90 92 65 und 2106 90 98 15) eingereiht wird und seinen Ursprung in der Volksrepublik China hat, zollamtlich zu erfassen.

(2) Die zollamtliche Erfassung endet neun Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung.

(3) Alle interessierten Parteien können innerhalb von 21 Tagen nach Veröffentlichung dieser Verordnung schriftlich Stellung nehmen, sachdienliche Beweise vorlegen oder eine Anhörung beantragen.

*Artikel 2*

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

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

Brüssel, den 5. Juni 2024

*Für die Kommission*  
*Die Präsidentin*  
Ursula VON DER LEYEN

---

<sup>(4)</sup> Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).



2024/1610

6.6.2024

**VERORDNUNG (EU) 2024/1610 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom 14. Mai 2024**

**zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242 im Hinblick auf die Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Bewältigung klima- und umweltbezogener Herausforderungen und die Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris <sup>(3)</sup>, das am 12. Dezember 2015 unter dem Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) angenommen wurde, stehen im Mittelpunkt der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 mit dem Titel „Der europäische Grüne Deal“. Der europäische Grüne Deal hat sich angesichts der sehr schwerwiegenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Gesundheit und das wirtschaftliche Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger der Union und angesichts des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine als noch notwendiger und wertvoller erwiesen.
- (2) Der europäische Grüne Deal kombiniert eine umfassende Auswahl einander verstärkender Maßnahmen und Initiativen zur Verwirklichung der Klimaneutralität in der Union bis 2050 und enthält eine neue Wachstumsstrategie, die darauf abzielt, den Übergang der Union zu einer fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu vollziehen, in der das Wirtschaftswachstum von der Ressourcennutzung abgekoppelt ist. Außerdem sollen das Naturkapital der EU geschützt, bewahrt und verbessert sowie die Gesundheit und das Wohlergehen der Menschen vor umweltbedingten Risiken und Auswirkungen geschützt werden. Gleichzeitig wirkt sich dieser Übergang auf Frauen anders aus als auf Männer und hat besondere Folgen für einige benachteiligte und schutzbedürftige Gruppen wie Haushalte und Personen mit niedrigem Einkommen, ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen und Angehörige ethnischer Minderheiten. Deshalb muss sichergestellt werden, dass der Übergang gerecht und inklusiv ist und dabei niemand zurückgelassen wird.
- (3) Nach der Annahme der wesentlichen Elemente des von der Kommission im Juli 2021 vorgeschlagenen Gesetzgebungspakets „Fit für 55“ durch das Europäische Parlament und den Rat legte die Union im Oktober 2023 einen aktualisierten national festgelegten Beitrag (NDC) der Union und ihrer Mitgliedstaaten zum Rahmenübereinkommen der UNFCCC vor, in dem bestätigt wird, dass die Union ihre Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 senken wird.
- (4) Durch den Erlass der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(4)</sup> hat die Union das Ziel, die gesamte Wirtschaft der Union bis spätestens 2050 klimaneutral zu machen, und die Vorgabe, danach negative Emissionen anzustreben, in einem Rechtsakt der Union verankert. Darüber hinaus wird in der genannten Verordnung als verbindliche Zielvorgabe der Union bis 2030 die Reduktion der Nettotreibhausgasemissionen

<sup>(1)</sup> ABl. C 349 vom 29.9.2023, S. 134.

<sup>(2)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 10. April 2024 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 7. Mai 2024.

<sup>(3)</sup> ABl. L 282 vom 19.10.2016, S. 4.

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

(Emissionen nach Abzug des Abbaus) innerhalb der Union um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 festgelegt. Ferner wird der Rahmen für die Festlegung von Zwischenzielen der Union und für die Veröffentlichung des projizierten indikativen Treibhausgasbudgets der Union für den Zeitraum von 2030 bis 2050 festgelegt.

- (5) Alle Bereiche der Wirtschaft einschließlich des Straßenverkehrssektors sollen einen Beitrag zur Erreichung dieser Emissionsminderung leisten. Die Mitteilung der Kommission vom 9. Dezember 2020 mit dem Titel „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ enthält einen Fahrplan für eine nachhaltige und intelligente Zukunft für den europäischen Verkehr mit einem Aktionsplan zur Verwirklichung des Ziels, die Emissionen des Verkehrssektors bis 2050 um 90 % zu senken. Schwere Nutzfahrzeuge sind derzeit für mehr als ein Viertel der Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs in der Union und mehr als 6 % der gesamten Treibhausgasemissionen der Union verantwortlich.
- (6) Mit dem Gesetzgebungspaket „Fit für 55“ soll die Zielvorgabe für die Verringerung der Treibhausgasemissionen bis 2030 umgesetzt werden. Es deckt eine Reihe von Politikbereichen ab. Die Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(5)</sup> ist ein wesentlicher Bestandteil dieses Gesetzgebungspakets.
- (7) In ihrer Mitteilung vom 18. Mai 2022 mit dem Titel „REPowerEU-Plan“ hat die Kommission einen Plan skizziert, um die Union deutlich vor Ende dieses Jahrzehnts von fossilen Brennstoffen aus Russland unabhängig zu machen. In der Mitteilung wird unter anderem hervorgehoben, dass es wichtig ist, im Verkehrssektor, in dem die Elektrifizierung mit der Verwendung von nichtfossilem Wasserstoff, der fossile Kraftstoffe ersetzt, kombiniert werden kann, die Effizienz fossiler Brennstoffe weiter zu steigern und ihren Verbrauch zu verringern.
- (8) Um zur Senkung der Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 beizutragen, sowie zur Einhaltung des Grundsatzes „Energieeffizienz an erster Stelle“ ist eine Verschärfung der in der Verordnung (EU) 2019/1242 festgelegten CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionsvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge erforderlich. Außerdem muss eine klare Marschroute für weitere Emissionsreduktionen im Sektor der schweren Nutzfahrzeuge nach 2030 festgelegt werden, um einen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 zu leisten.
- (9) Mit den verschärften CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionsvorgaben sollen Anreize geschaffen werden, um den Anteil emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge, die in der Union auf den Markt gebracht werden, zu erhöhen; gleichzeitig soll den Nutzern sowie den Bürgerinnen und Bürgern ein Nutzen hinsichtlich Luftqualität und Energieeinsparungen entstehen, und es soll sichergestellt werden, dass die Wertschöpfungskette der Automobilbranche innovativ bleiben kann und die mit ihnen verbundenen hochwertigen Arbeitsplätze gesichert werden können. Zu den emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen zählen derzeit Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge, und die technologische Innovation schreitet weiter voran.
- (10) Neue, strengere CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben für neue schwere Nutzfahrzeuge ab 2030 sollten festgelegt werden. Diese Zielwerte sollten auf einem Niveau liegen, das ein starkes Signal setzt, um die Verbreitung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge auf dem Unionsmarkt zu beschleunigen, zu Innovationen in emissionsfreie Technologien auf kosteneffiziente Weise anzuregen, das erforderliche Zeichen für den beschleunigten Aufbau einer Lade- und Betankungsinfrastruktur in der gesamten Union zu geben, die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der Industrie der Union auf dem Weltmarkt sicherzustellen sowie zur Senkung der Betriebskosten der Verkehrsunternehmen beizutragen und gleichzeitig dafür zu sorgen, dass die Union ihre Klimaziele und ihr Ziel zur Verringerung der Luftverschmutzung erreicht.
- (11) Die Luftverschmutzung ist ein besonders akutes Problem in den Städten und beeinträchtigt die Gesundheit von Millionen von Unionsbürgerinnen und Unionsbürgern. Der Verkehr ist eine der Hauptquellen der Luftverschmutzung in den Städten. Die beschleunigte Einführung von emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen durch verschärfte CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionsvorgaben dürfte dazu beitragen, das Problem der Luftverschmutzung in den Städten zu lindern.
- (12) Mit der Mitteilung der Kommission vom 5. Mai 2021 mit dem Titel „Aktualisierung der neuen Industriestrategie von 2020: einen stärkeren Binnenmarkt für die Erholung Europas aufbauen“ wird die gemeinsame Gestaltung von grünen und digitalen Transformationspfaden im Einvernehmen mit der Industrie, mit Behörden, Sozialpartnern und anderen Interessenträgern angestrebt. In diesem Kontext wird derzeit ein Transformationspfad für das Ökosystem Mobilität entwickelt, der den Wandel der Wertschöpfungskette der Automobilbranche begleitet. Im Rahmen dieses Transformationspfads wird den KMU der Automobil-Lieferkette und der Konsultation der Sozialpartner auch durch Mitgliedstaaten besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Um den Privatsektor und andere Interessenträger für die Weiterqualifizierung und Umschulung der Arbeitskräfte im Hinblick auf den grünen und den digitalen Übergang zu mobilisieren, wird zudem auf der europäischen Kompetenzagenda mit Initiativen wie dem Kompetenzpakt sowie auf

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

dem Mechanismus zur Talentförderung im Rahmen der Initiative „Erschließung von Talenten in den EU-Regionen“ aufgebaut. Maßnahmen und Anreize auf europäischer und nationaler Ebene, die geeignet sind, emissionsfreie Fahrzeuge erschwinglicher zu machen, gehen ebenfalls in diesen Transformationspfad ein. Dies könnte beispielsweise die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten umfassen, den mit der Verordnung (EU) 2023/955 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(6)</sup> eingerichteten Klima-Sozialfonds (im Folgenden „Klima-Sozialfonds“) zu nutzen, um Kleinstunternehmen beim Kauf emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge zu unterstützen. Besonderes Augenmerk sollte auch auf die Auswirkungen gerichtet werden, die dieser Übergang auf kleine und mittlere Unternehmen (KMU) entlang der Lieferkette haben dürfte. Mit der Mitteilung der Kommission vom 1. Februar 2023 mit dem Titel „Ein Industriepfad zum Grünen Deal für das klimaneutrale Zeitalter“ wird angestrebt, die Wettbewerbsfähigkeit der klimaneutralen Industrie Europas zu stärken und den raschen Übergang zur Klimaneutralität zu unterstützen. Mit diesem Plan soll ein günstigeres Umfeld für die Ausweitung der Produktionskapazität der Union von Netto-Null-Technologien und -Produkten geschaffen werden, die zur Erreichung der ambitionierten Klimaziele der Union erforderlich sind. Der Zugang zu Ausbildung und Umschulung in zahlreichen Branchen, die einen grundlegenden Wandel durchlaufen müssen, einschließlich der Branchen für schwere Nutzfahrzeuge sowie Betankung und Aufladung, ist für einen sozial gerechten und wirksamen Übergang unerlässlich. Investitionen in die Kompetenzen, die für einen wirksamen Übergang erforderlich sind, sind eine kollektive Verantwortung. Arbeitnehmer und Arbeitsuchende sollten Zugang zu Umschulungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten haben und ihre Teilnahme an diesen Lernaktivitäten sollte unterstützt werden. Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, die Investitionen in die Umschulung und Weiterbildung zu erhöhen und die prognostizierten Veränderungen auf dem Arbeitsmarkt zu erfassen und zu analysieren.

- (13) Zusammen mit Initiativen zur Beschleunigung der Verlagerung auf nachhaltigere Verkehrsträger werden die Verschärfung der Anforderungen an die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen und der Aufbau der erforderlichen Lade- und Betankungsinfrastruktur eine Schlüsselrolle bei der Verringerung der Emissionen des Sektors der schweren Nutzfahrzeuge spielen. Die in der vorliegenden Verordnung festgelegten unionsweiten CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben für die Flotte werden durch die Anforderungen an die Lade- und Betankungsinfrastruktur nach der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(7)</sup> ergänzt. Die Unionsfinanzierung spielt beim Aufbau der Infrastruktur auf nationaler Ebene eine wichtige Rolle. Ebenso wichtig ist der Aufbau der Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb an privaten Standorten, die nicht öffentlich zugänglich sind, z. B. in privaten Lagern und in Logistikzentren, um das Aufladen über Nacht und am Zielort sicherzustellen. Die Mitgliedstaaten sollten im Zusammenhang mit der Festlegung ihrer überarbeiteten nationalen Strategierahmen Maßnahmen prüfen, mit denen sichergestellt wird, dass die angemessene Infrastruktur für das Aufladen über Nacht und am Zielort für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb bereitgestellt wird. Es ist außerdem angezeigt, im Hinblick auf etwaige infrastrukturbedingte Einschränkungen in Drittländern die Auswirkungen dieser Verordnung auf die Möglichkeit, in einem Mitgliedstaat zugelassene neue schwere Nutzfahrzeuge außerhalb der Union zu betreiben, zu berücksichtigen.
- (14) Im Jahr 2015 wurde nach dem Erlass der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(8)</sup> von der Europäischen Kommission das Forum für nachhaltigen Verkehr (im Folgenden „Forum“) eingerichtet. Das Forum unterstützt die Kommission bei der Durchführung der Tätigkeiten und Programme der Union zur Förderung des Aufbaus einer Infrastruktur für nachhaltige alternative Kraftstoffe. Nach der Annahme dieser Verordnung wird die Kommission sicherstellen, dass das Forum den wirksamen und kosteneffizienten Aufbau der Lade- und Betankungsinfrastruktur unterstützt, die erforderlich ist, um die verschärften Anforderungen an die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge zu erfüllen, und dass es in die in Artikel 24 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1804 genannte Überprüfung einfließen wird, damit die in der genannten Verordnung festgelegten Ziele mit den Zielen der vorliegenden Verordnung in Einklang stehen.
- (15) Der Übergang zur Klimaneutralität erfordert eine erhebliche Investition in das Stromnetz, einschließlich erhöhter Kapazität, Resilienz und Speicherung, sowie in zusätzliche Verbindungen. Angesichts der mit der vorliegenden Verordnung festgelegten CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge für das Jahr 2030 werden der Anteil emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge an der Gesamtflotte der schweren Nutzfahrzeuge auf der Straße und der Stromverbrauch in diesem Sektor begrenzt bleiben. Daher werden auch die damit verbundenen Auswirkungen auf das Stromnetz begrenzt bleiben.
- (16) Während die verschärften CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben die Einführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge beschleunigen werden, wird ein erheblicher Teil der Gesamtflotte der schweren Nutzfahrzeuge auf den Straßen weiterhin Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor bleiben. Damit dieser Teil der Flotte zur Verwirklichung der Klimaziele der Union beitragen kann, sind weitere Innovationen und eine beschleunigte Einführung nachhaltiger erneuerbarer Kraftstoffe von entscheidender Bedeutung. Die bestehenden politischen Maßnahmen und Rechts-

<sup>(6)</sup> Verordnung (EU) 2023/955 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Einrichtung eines Klima-Sozialfonds und zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1060 (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 1).

<sup>(7)</sup> Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1).

<sup>(8)</sup> Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

instrumente der Union, insbesondere die Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(9)</sup> und das mit der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(10)</sup> eingerichtete EU-Emissionshandelssystem, werden die Dekarbonisierung von Kraftstoffen im Verkehrssektor fördern, mit dem Ziel, fossile Brennstoffe schrittweise abzuschaffen. Die Kommission sollte einen kohärenten Rahmen für Anreize für fortschrittliche Biokraftstoffe, Biogas und erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs weiterentwickeln. Mit diesem Rahmen sollten Hindernisse für die Einführung und das Angebot umfassend angegangen werden, wobei die Nachfrage in allen Wirtschaftszweigen im Zusammenhang mit den Gesamtanstrengungen zur Erreichung der Klimaziele der Union zu berücksichtigen ist. Aufbauend auf den Zielen für Biomethan des REPowerEU-Plans sollte die Kommission auch prüfen, wie der Ausbau der Biomethanproduktion in der Union zur Dekarbonisierung der Wirtschaft, einschließlich des Verkehrssektors, beitragen kann.

- (17) Nach Anhörung der Interessenträger wird die Kommission innerhalb eines Jahres nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung die Rolle einer Methode für die Zulassung schwerer Nutzfahrzeuge, die ausschließlich mit CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, im Einklang mit dem Unionsrecht und dem Klimaneutralitätsziel der Union bewerten.
- (18) Die Hersteller sollten weiterhin ausreichend Flexibilität für die schrittweise Anpassung ihrer Flotten von schweren Nutzfahrzeugen erhalten, um den Übergang zu emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen kosteneffizient meistern zu können. Daher ist es zweckmäßig, die Reduktionszielvorgaben weiterhin in 5-Jahres-Schritten zu erhöhen.
- (19) Aufgrund der heterogenen Struktur der Gesamtflotte der schweren Nutzfahrzeuge lässt sich nicht vollständig vorhersagen, ob die technologischen Entwicklungen rasch genug erfolgen werden, damit Antriebstechnologien ohne Auspuffemissionen für alle Nischenverwendungen zu einer praktikablen Option werden. Dies könnte den Einsatz von schweren Nutzfahrzeugen für kritische Sicherheitsanwendungen betreffen, der durch Antriebstechnologien ohne Auspuffemissionen nicht geleistet werden kann. Solche Fahrzeuge sollten einen begrenzten Anteil an der Gesamtflotte der schweren Nutzfahrzeuge ausmachen. Bei ihrer Überprüfung der Verordnung (EU) 2019/1242 sollte die Kommission bewerten, ob Maßnahmen zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen solcher Fahrzeuge ergriffen werden können.
- (20) Öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber werden nachdrücklich aufgefordert, bei ihren unter diese Verordnung fallenden Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge ein Zuschlagskriterium oder eine technische Spezifikation zu verwenden, das bzw. die sich auf den Anteil der Produkte von Angeboten aus Ländern bezieht, die nicht Vertragsparteien des Übereinkommens der Welthandelsorganisation über das öffentliche Beschaffungswesen (im Folgenden „GPA“) sind und die kein Freihandelsabkommen mit der Union geschlossen haben, das auch Vorschriften über die Vergabe öffentlicher Aufträge enthält. Solche Kriterien dürften eine wichtige Rolle dabei spielen, die Versorgung mit emissionsfreien Stadtbussen durch die europäische Industrie zu fördern, nachhaltige und resiliente Lieferketten für Stadtbusse sicherzustellen und die Versorgungssicherheit in der Union zu erhöhen.
- (21) Öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber werden dazu angehalten, für ihre unter diese Verordnung fallenden Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge ein Kriterium der ökologischen Nachhaltigkeit als Zuschlagskriterium oder als technische Spezifikation zu verwenden. Unbeschadet der für eine bestimmte Technologie geltenden Gesetzgebungsakte der Union, einschließlich der Verordnung (EU) 2023/1542 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(11)</sup> und der Verordnung (EU) 2024/... des Europäischen Parlaments und des Rates, sollten die öffentlichen Auftraggeber und die Auftraggeber bei der Bewertung der ökologischen Nachhaltigkeit von Stadtbussen, die auf der Grundlage der vorliegenden Verordnung beschafft werden, verschiedene Elemente mit Auswirkungen auf das Klima und die Umwelt berücksichtigen können. Diese Elemente können z. B. die Dauerhaftigkeit und Zuverlässigkeit der Lösung, die Reparierbarkeit und Wartungsfreundlichkeit, die einfache und hochwertige Recyclingmöglichkeit, die Verwendung von Stoffen, den Verbrauch an Energie, Wasser und anderen Ressourcen über einen oder mehrere Abschnitte des Lebenszyklus des Produkts, den Einbau gebrauchter Bauteile, den ökologischen Fußabdruck des Produkts und die Umweltauswirkungen während seines Lebenszyklus sowie die Menge des erzeugten Abfalls umfassen.
- (22) Aufgrund der strengeren unionsweiten CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben für Flotten ab 2030 müssen die Hersteller deutlich mehr emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge auf den Unionsmarkt bringen. Der Anreizmechanismus für emissionsfreie und emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge würde daher seinen ursprünglichen Zweck nicht mehr erfüllen und könnte die Wirksamkeit der Verordnung (EU) 2019/1242 beeinträchtigen. Dieser Anreizmechanismus sollte daher ab 2030 aufgehoben werden.

<sup>(9)</sup> Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (Neufassung) (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82).

<sup>(10)</sup> Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32).

<sup>(11)</sup> Verordnung (EU) 2023/1542 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2023 über Batterien und Altbatterien, zur Änderung der Richtlinie 2008/98/EG und der Verordnung (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/66/EG (ABl. L 191 vom 28.7.2023, S. 1).

- (23) In Anwendung von Artikel 15 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/1242 wurde die Möglichkeit, die Einnahmen aus der Abgabe wegen CO<sub>2</sub>-Emissionsüberschreitung einem gesonderten Fonds oder einem einschlägigen Programm zuzuweisen, geprüft und der Schluss gezogen, dass dies den Verwaltungsaufwand deutlich erhöhen würde, ohne dem Übergang des Automobilsektors direkt zugutezukommen. Einnahmen aus der Abgabe wegen CO<sub>2</sub>-Emissionsüberschreitung sollten daher weiterhin gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/1242 als Einnahmen für den Gesamthaushalt der Europäischen Union gelten.
- (24) Der Gegenstand der Verordnung (EU) 2019/1242 sollte auch die Überwachungs- und Meldepflichten abdecken, die durch die vorliegende Verordnung in die Verordnung (EU) 2019/1242 aufgenommen werden.
- (25) Die Verordnung (EU) 2019/1242 sollte geändert werden, damit sie denselben Anwendungsbereich wie die Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates abdeckt <sup>(12)</sup>.
- (26) Die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen, die nicht in den Anwendungsbereich der Rechtsvorschriften der Union für die Typgenehmigung von Fahrzeugen fallen, wie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, Fahrzeuge, die für den Einsatz zur nationalen Verteidigung, darunter durch die Streitkräfte, konstruiert und gebaut wurden, und Kettenfahrzeuge, werden nicht ermittelt. Diese Fahrzeuge müssen daher die in dieser Verordnung festgelegten CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben nicht erfüllen.
- (27) Damit kein Anreiz geschaffen wird, schwere Nutzfahrzeuge, die für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Feuerwehr und die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte oder medizinische Notfalldienste konstruiert und gebaut oder dafür angepasst werden, nicht mehr freiwillig dem Typgenehmigungsverfahren unterziehen zu lassen, was sich nachteilig auf die Sicherheit und die Umwelt auswirken würde, sollten solche Fahrzeuge, die freiwillig dem Typgenehmigungsverfahren unterzogen werden, ebenfalls von der Verpflichtung befreit werden, die in dieser Verordnung festgelegten CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben zu erfüllen, es sei denn, der Hersteller verlangt ein anderes Vorgehen. Die Mitgliedstaaten sollten ferner berechtigt sein, schwere Nutzfahrzeuge, die nicht speziell für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Feuerwehr, die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte oder medizinische Notfalldienste konstruiert, aber dafür zugelassen wurden, wie normale Reisebusse für den Transport von Polizei- oder Streitkräften, von der Verpflichtung zur Erfüllung der in dieser Verordnung festgelegten CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben zu befreien, indem sie bestätigen, dass eine solche Befreiung im öffentlichen Interesse wäre. Die Mitgliedstaaten sollten auch berechtigt sein, Fahrzeuge, die für die Streitkräfte zugelassen sind, vollständig von dieser Verordnung auszunehmen.
- (28) Schwere Nutzfahrzeuge bestimmter Untergruppen, die typgenehmigt sind, aber für die CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktion aus technischen Gründen noch nicht ermittelt werden, müssen die in dieser Verordnung festgelegten CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben nicht erfüllen. Bei diesen Fahrzeugen handelt es sich beispielsweise um Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung wie Mobilkrane, Trägerfahrzeuge für hydraulische Geräte oder Fahrzeuge für Schwerlasttransporte, Geländefahrzeuge wie bestimmte schwere Nutzfahrzeuge für Bergbau-, Forst- und Landwirtschaftszwecke, sowie andere schwere Nutzfahrzeuge mit nicht dem Standard entsprechenden Achskonfigurationen wie schwere Nutzfahrzeuge mit mehr als vier Achsen oder mehr als zwei Antriebsachsen, kleine Busse mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand (TPMLM) von 7,5 Tonnen oder weniger und kleine Lastkraftwagen mit einer TPMLM von 5 Tonnen oder weniger. Die Kommission sollte prüfen, ob die Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen kleiner Lastkraftwagen mit einer TPMLM von 5 Tonnen oder weniger gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission <sup>(13)</sup> (Simulationen des Instruments zur Berechnung des Energieverbrauchs von Fahrzeugen oder VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool)-Simulationen) — auch unter Berücksichtigung der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission <sup>(14)</sup> — angemessen ist.
- (29) Es sollten bestimmte Begriffsbestimmungen eingeführt werden, um die Terminologie der Verordnung (EU) 2019/1242 mit der Terminologie der Rechtsvorschriften der Union über die Typgenehmigung von Fahrzeugen, insbesondere der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(15)</sup> und der Verordnung (EU) 2017/2400, zu vereinheitlichen.

<sup>(12)</sup> Verordnung (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Juni 2018 über die Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge (ABl. L 173 vom 9.7.2018, S. 1).

<sup>(13)</sup> Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission vom 12. Dezember 2017 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission (ABl. L 349 vom 29.12.2017, S. 1).

<sup>(14)</sup> Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission und der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1).

<sup>(15)</sup> Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1).

- (30) Für die Zwecke der mit dieser Verordnung eingeführten Übertragung von schweren Nutzfahrzeugen zwischen Herstellern und der Einführung einer Ausnahmeregelung für Hersteller, die wenige schwere Nutzfahrzeuge herstellen, sollte in die Verordnung (EU) 2019/1242 eine Definition des Begriffs „Gruppe verbundener Hersteller“ aufgenommen werden. Diese Definition sollte im Wesentlichen der in der Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(16)</sup> für leichte Nutzfahrzeuge verwendeten Terminologie entsprechen.
- (31) Im Hinblick auf die Festlegung der Verpflichtungen der einzelnen Hersteller sollten die unionsweiten CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben für neue Flotten schwerer Nutzfahrzeuge in spezifische Emissionszielvorgaben für Fahrzeuguntergruppen umgesetzt werden, die auf der Grundlage der technischen Merkmale der dazugehörigen schweren Nutzfahrzeuge festgelegt werden sollten.
- (32) Da sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Anhängern stark auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Energieverbrauch von schweren Nutzkraftfahrzeugen insgesamt auswirken, sollten auch CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben für Anhänger festgelegt werden.
- (33) Die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Arbeitsfahrzeugen wie Müllfahrzeugen, Kippwagen oder Betonmischfahrzeugen werden bereits im Rahmen von VECTO zertifiziert und von Fahrzeugherstellern und Mitgliedstaaten überwacht und gemeldet. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Arbeitsfahrzeugen machen etwa 2 % der von schweren Nutzfahrzeugen erzeugten CO<sub>2</sub>-Emissionen aus und der Anteil der Arbeitsfahrzeuge an den Verkäufen schwerer Nutzfahrzeuge beträgt rund 4 %. Da sie hauptsächlich in Städten eingesetzt werden, haben Arbeitsfahrzeuge auch einen Einfluss auf die städtische Luftqualität. Arbeitsfahrzeuge sollten deshalb bis 2029 von der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Hersteller ausgenommen werden. Für den Zeitraum von 2030 bis 2034 sollten bei dieser Berechnung nur emissionsfreie Arbeitsfahrzeuge berücksichtigt werden. Ab 2035 sollten alle Arbeitsfahrzeuge bei dieser Berechnung berücksichtigt werden.
- (34) Um die Entwicklung und den umfassenden Einsatz von Anhängern, die mit Technologie zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ausgerüstet sind, zu ermöglichen, ist es unbedingt erforderlich, den Genehmigungsrahmen für derartige Technologie zu aktualisieren und auszuweiten, insbesondere für elektrifizierte Anhänger, indem die Verordnung (EU) 2018/858 geändert wird.
- (35) Im Jahr 2022 machten emissionsfreie Stadtbusse bereits etwa ein Viertel aller in der Union verkauften Stadtbusse aus, wobei einige Mitgliedstaaten einen weitaus höheren Anteil erreichten. Aufgrund der technischen Reife von Stadtbusen und der Notwendigkeit, die städtische Luftqualität zu verbessern, sollte ein verbindlicher Mindestanteil neuer emissionsfreier Stadtbusse festgelegt werden.
- (36) Ein verbindlicher Mindestanteil emissionsfreier Stadtbusse sollte dem gesellschaftlichen Bedarf an erschwinglichen öffentlichen Verkehrsmitteln, auch in ländlichen Gebieten, Rechnung tragen. Das verbesserte Angebot emissionsfreier Stadtbusse, das sich aus einem solchen verbindlichen Mindestanteil ergibt, sollte sich positiv auf die Anschaffungskosten auswirken, und zwar sowohl in Bezug auf den Kaufpreis als auch auf die Gesamtbetriebskosten emissionsfreier Stadtbusse, die auf die durch den Betrieb solcher Stadtbusse erzielten Einsparungen bei fossilen Kraftstoffen zurückgehen. Die gemeinsame Beschaffung von Stadtbusen auf der Grundlage der Plattform für saubere Busse in Europa kann die Anschaffungskosten solcher Busse weiter senken, und der Klima-Sozialfonds könnte von den Mitgliedstaaten genutzt werden, um schutzbedürftige Bürgerinnen und Bürger mit preisreduzierten oder kostenlosen Fahrscheinen oder Abonnements für öffentliche Verkehrsmittel zu unterstützen. Regional- und Fernbusse sowie Reisebusse, auch für den Verkehr in ländlichen Gebieten, unterliegen weiterhin den CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge. Mit der Unterstützung aus dem Klima-Sozialfonds könnte auf die besonderen Bedürfnisse ländlicher Gebiete eingegangen und Mobilitätsarmut im Sinne der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 2 der Verordnung (EU) 2023/955 verhindert werden, indem der Zugang zu erschwinglichen öffentlichen Verkehrsmitteln sichergestellt wird. Die Kommission sollte auch weitere geeignete Maßnahmen in Erwägung ziehen, um die Nachfrage nach emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen durch Behörden zu erhöhen, um die Verwirklichung des Ziels der Klimaneutralität der Union zu unterstützen.
- (37) Da in Bezug auf die Einhaltung der Vorschriften eher wirtschaftliche Einheiten als Rechtsträger betrachtet werden sollten, sollte es wirtschaftlich verbundenen Herstellern innerhalb bestimmter Grenzen gestattet sein, schwere Nutzfahrzeuge für die Zwecke der Verbuchung dieser schweren Nutzfahrzeuge gemäß der Verordnung (EU) 2019/1242 untereinander zu übertragen.
- (38) Um die Entwicklung neuer emissionsfreier Technologien in spezialisierten kleinen und mittleren Unternehmen zu fördern, sollte es außerdem möglich sein, emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge zwischen nicht verbundenen Unternehmen zu übertragen.

<sup>(16)</sup> Verordnung (EU) 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Festsetzung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 (ABl. L 111 vom 25.4.2019, S. 13).

- (39) Die Nachrüstung von Fahrzeugen zu emissionsfreien Fahrzeugen besteht in der Umwandlung eines Verbrennungsmotors in einen emissionsfreien Verbrennungsmotor bzw. eines Fahrzeugs in ein emissionsfreies Fahrzeug. Sie hat Vorteile für die Umwelt, da die Herstellung neuer Teile und der damit verbundene Materialverbrauch abgewendet wird. Sie bringt auch wirtschaftliche Vorteile mit sich, die mit der möglichen Verbesserung der Erschwinglichkeit von Fahrzeugen und der möglichen Schaffung von Arbeitsplätzen verbunden sind. Die Markteinführung schwerer Nutzfahrzeuge, die zu emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen nachgerüstet wurden, wird jedoch durch das Fehlen harmonisierter technischer und administrativer Vorschriften für ihre Zulassung behindert. Die Kommission sollte daher prüfen, ob etwaige Initiativen zur Förderung der Entwicklung solcher harmonisierten Vorschriften erforderlich sind.
- (40) Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge, die sich im Eigentum großer Flottenbetreiber befinden oder von ihnen geleast werden, würden dazu beitragen, den Absatz emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge zu steigern und den Übergang zu einem emissionsfreien Straßenverkehr zu beschleunigen. Die Kommission sollte daher den potenziellen Bedarf und die Auswirkungen von Initiativen zur Erhöhung des Anteils emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge analysieren, die sich im Eigentum großer Flottenbetreiber befinden oder von ihnen geleast werden.
- (41) Um unverhältnismäßig hohe Befolgungskosten abzuwenden und den Verwaltungsaufwand zu verringern, sollten Hersteller, die nur wenige schwere Nutzfahrzeuge herstellen, vorbehaltlich der Erfüllung bestimmter rechtlicher Anforderungen von der Verpflichtung zur Einhaltung der CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben ausgenommen werden. Da sie weiterhin den Meldepflichten aus der Verordnung (EU) 2019/1242 nachkommen müssen, gibt es für diese Hersteller einen geeigneten Kontrollmechanismus.
- (42) Das bestehende System mehrjähriger Emissionsgutschriften und Emissionslastschriften sollte bis 2039 verlängert werden, da sich die CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben über 2030 hinaus bis 2040 weiterhin verschärfen und zukunftsorientierte technische Entwicklungen der Hersteller in diesem Zeitraum erfordern. Die Hersteller sollten jedoch alle noch offenen Emissionslastschriften in den Jahren 2029, 2034 und 2039 einlösen. Emissionsgutschriften sollten automatisch auslaufen, wenn sie nicht innerhalb von sieben Jahren nach ihrem Erwerb verwendet wurden.
- (43) In der Verordnung (EU) 2019/1242 sollte für jede Fahrzeugklasse die Identität des Herstellers, dem ein schweres Nutzfahrzeug zugeordnet werden sollte, eindeutig festgelegt werden, um den unterschiedlichen Konstellationen bei schweren Nutzfahrzeugen der Klasse M besonders Rechnung zu tragen.
- (44) Die Vorschriften für die Überprüfung der gemeldeten Überwachungsdaten sollten auch die potenzielle nachträgliche Berichtigung von Fehlern in diesen Daten und die Art und Weise umfassen, wie die Kommission mit diesen Berichtigungen bei der Umsetzung der unionsweiten CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben für Flotten umgehen sollte.
- (45) Die Bewertung der Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen sollte geändert werden, um auch die Fahrzeuguntergruppen einzubeziehen, die neu in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2019/1242 aufgenommen wurden.
- (46) Die Überwachung und Meldung durch Hersteller und Mitgliedstaaten ist eine wesentliche Voraussetzung für die Durchführung der Verordnung (EU) 2019/1242. Die Aufnahme der Verordnung (EU) 2018/956 in die Verordnung (EU) 2019/1242 sollte Synergieeffekte schaffen und eine Auslegung der Bestimmungen unter Berücksichtigung der Ziele beider Verordnungen ermöglichen.
- (47) Bei der Aufnahme der Überwachungs- und Meldebestimmungen der Verordnung (EU) 2018/956 in die Verordnung (EU) 2019/1242 sollte die Gelegenheit genutzt werden, diese Bestimmungen vor dem Hintergrund der Erfahrungen aus den ersten beiden Berichtszyklen nach der Verordnung (EU) 2018/956 geringfügig zu ändern.
- (48) Da die Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht mehr von den Herstellern allein vorgenommen wird, sollte die Pflicht zur Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und anderer technischer Daten der schweren Nutzfahrzeuge über die Hersteller hinaus auf diejenigen Stellen ausgeweitet werden, die diese Bestimmung gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 und der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission<sup>(17)</sup> vornehmen. Die gemeldeten Daten sollten die Aufzeichnungsdatei des Herstellers umfassen.
- (49) Der Kommission sollte erlaubt werden, den technischen Fortschritt, die Entwicklung der Güterverkehrslogistik wie insbesondere in einigen Mitgliedstaaten verwendete überschwere Fahrzeugkombinationen, die erforderlichen Anpassungen auf der Grundlage der Anwendung dieser Verordnung und die Änderungen der zugrunde liegenden Typgenehmigungsrechtsakte zu berücksichtigen und sicherzustellen, dass die Datenanforderungen sowie die Überwachungs- und Meldeverfahren für die Beurteilung des Beitrags der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge zu den

<sup>(17)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission vom 1. August 2022 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Leistung von schweren Anhängern im Hinblick auf deren Einfluss auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen, den Kraftstoff- und Energieverbrauch und die emissionsfreie Reichweite von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 (ABl. L 205 vom 5.8.2022, S. 145).

CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben im Zeitverlauf relevant bleiben, dass Daten über neue und fortschrittliche Technologien zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und über die Ergebnisse der Kontrollprüfungen im Fahrbetrieb auf der Straße zur Verfügung stehen und dass die Spannen der Luftwiderstandswerte für Informations- und Vergleichszwecke weiterhin relevant bleiben, und die Bestimmungen über Geldbußen zu ergänzen.

- (50) Aus den genannten Gründen sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um die Kriterien zur Definition von Fahrzeuguntergruppen, einschließlich durch Hinzufügung von Untergruppen für überschwere Fahrzeugkombinationen, und zur Bestimmung von Arbeitsfahrzeugen sowie die Kriterien für die Reichweiten verschiedener Antriebstechnologien, die Liste der Einsatzprofile und der Einsatzprofil-Gewichte, die Nutzlast, die Fahrgastzahlen, die Fahrgastmassewerte, die technisch zulässige maximale Nutzlast, die technisch zulässige maximale Fahrgastzahl, das Ladevolumen der Fahrzeuguntergruppen und die jährliche Kilometerleistung zu ändern und um die in den Anhängen festgelegten Datenanforderungen und Überwachungs- und Meldeverfahren im Hinblick auf die Festlegung der Daten zu ändern, die von den Mitgliedstaaten für die Überwachung der Ergebnisse der Kontrollprüfungen im Fahrbetrieb auf der Straße zu melden sind, die Spannen des Luftwiderstandswerts zu ändern sowie die Kriterien, die Berechnung und die Methode der Erhebung der gegen Hersteller verhängten Geldbußen festzulegen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung festgelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (51) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Verordnung (EU) 2019/1242, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse im Zusammenhang mit den Typengenehmigungsverfahren und im Zusammenhang mit den gemeinsamen technischen Anforderungen für technische und offene Interoperabilität zwischen der Lade- und Betankungsinfrastruktur und für Stadtbusse in Bezug auf physische Verbindungen und den Informationsaustausch, übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(18)</sup> ausgeübt werden.
- (52) Die Verordnung (EU) 2018/956 sollte so aufgehoben werden, dass Übergangsbestimmungen es ermöglichen, den zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung laufenden Berichtszeitraum nach den zu Beginn dieses Berichtszeitraums geltenden Vorschriften abzuschließen, einschließlich der gesamten Nachverarbeitung der erhobenen Daten. Dementsprechend sollte diese Verordnung ab dem Beginn des folgenden Berichtszeitraums gelten.
- (53) Da die Ziele dieser Verordnung, nämlich durch geänderte unionsweite CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben für Flotten schwerer Nutzfahrzeuge auf kosteneffiziente und wirtschaftlich effiziente Weise auf eine Verringerung von Treibhausgasemissionen hinzuwirken, und zwar in einer Weise, die der gesamtwirtschaftlichen Zielvorgabe für die Senkung der Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 entspricht, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (54) Die Verordnungen (EU) 2018/858 und (EU) 2019/1242 sollten daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

### Änderung der Verordnung (EU) 2019/1242

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

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

<sup>(18)</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

„Artikel 1

**Gegenstand und Ziele**

(1) Mit dieser Verordnung werden CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge festgelegt. Diese Standards tragen dazu bei, das Unionsziel der Klimaneutralität und die in der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) festgelegten Klimazwischenziele der Union, die Zielvorgaben der Mitgliedstaaten zur Verringerung ihrer Treibhausgasemissionen gemäß der Verordnung (EU) 2023/857 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*\*) und die Ziele des Übereinkommens von Paris zu verwirklichen und das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherzustellen.

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

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

(\*\*) Verordnung (EU) 2023/857 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. April 2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/842 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris sowie zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1999 (ABl. L 111 vom 26.4.2023, S. 1).“

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Diese Verordnung gilt für neue Fahrzeuge, die nach der Verordnung (EU) 2018/858 entweder typgenehmigt oder einzeln genehmigt wurden oder die unter Artikel 2 Absatz 3 der genannten Verordnung fallen und zu einer der folgenden Fahrzeugklassen gehören:

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

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

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

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die in Unterabsatz 1 Buchstaben a, b und c genannten Fahrzeuge als schwere Nutzfahrzeuge. Fahrzeuge, die unter Unterabsatz 1 Buchstabe a oder b fallen, werden als schwere Nutzkraftfahrzeuge bezeichnet.

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

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

Eine vorherige Zulassung außerhalb der Union, die weniger als drei Monate vor der Zulassung in der Union erteilt wurde, wird nicht berücksichtigt.

Diese Verordnung gilt nicht für schwere Nutzfahrzeuge, die für einen Zeitraum von höchstens einem Monat erstmals zugelassen werden und die nur zum Zweck der Überführung in ein Land außerhalb der Union zugelassen werden.“

3. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. ‚Bezugswert für CO<sub>2</sub>-Emissionen‘ den gemäß Anhang I Nummer 3 bestimmten Durchschnitt der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen aller neuen schweren Nutzfahrzeuge in jeder Fahrzeuguntergruppe in dem Referenzzeitraum;“

b) Folgende Nummern werden eingefügt:

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

3b. ‚Referenzzeitraum‘ den Berichtszeitraum eines bestimmten Jahres, in Bezug auf den die regulatorischen CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionsverpflichtungen für eine bestimmte Fahrzeuguntergruppe in dieser Verordnung festgelegt sind;“

c) Nummer 5 erhält folgende Fassung:

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

d) Nummer 9 erhält folgende Fassung:

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

e) Nummer 10 erhält folgende Fassung:

„10. ‚Hersteller‘ die Person oder Stelle, der die in einem bestimmten Zeitraum zugelassenen Fahrzeuge gemäß Artikel 7a zugeordnet wurden;“

f) Folgende Nummer wird eingefügt:

„10a. ‚Berichterstatte(r)‘ eine Stelle, die für die Meldung von Daten an die Kommission zuständig ist;“

g) Nummer 11 erhält folgende Fassung:

„11. ‚emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug‘ eines der folgenden Fahrzeuge:

a) ein schweres Kraftfahrzeug ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor mit Emissionen von nicht mehr als 3 g CO<sub>2</sub>/(tkm) oder 1 g CO<sub>2</sub>/(pkm), bestimmt gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) 2017/2400;

b) ein schweres Kraftfahrzeug ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor, dessen nach der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und ihren Durchführungsmaßnahmen bestimmte Emissionen nicht mehr als 1 g CO<sub>2</sub>/kWh oder dessen nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) und ihren Durchführungsmaßnahmen bestimmte Emissionen nicht mehr als 1 g CO<sub>2</sub>/km betragen, sofern keine CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelt wurden;

c) ein Anhänger mit einer Einrichtung, die seinen Antrieb aktiv unterstützt und der keinen Verbrennungsmotor hat oder dessen Verbrennungsmotor weniger als 1 g CO<sub>2</sub>/kWh emittiert, wie gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und ihren Durchführungsmaßnahmen oder gemäß der UNECE-Verordnung (EG) Nr. 49 ermittelt;

---

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

h) Nummer 12 erhält folgende Fassung:

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

i) Die folgenden Nummern werden angefügt:

- „16. ‚Primärfahrzeug‘ ein Primärfahrzeug gemäß der Definition in Artikel 3 Nummer 22 der Verordnung (EU) 2017/2400;
- 17. ‚Primärfahrzeug eines schweren Nutzfahrzeugs‘ ein Primärfahrzeug, für dessen Simulation eine generische Karosserie zugeordnet wird, die hinsichtlich ihrer Konfiguration in Bezug auf Boden (Hochflur/Niederflur) und Deck (ein oder zwei Decks) und gegebenenfalls anderer Parameter der tatsächlichen Karosserie des schweren Nutzfahrzeugs entspricht;
- 18. ‚vervollständigtes Fahrzeug‘ ein vervollständigtes Fahrzeug gemäß der Definition in Artikel 3 Nummer 26 der Verordnung (EU) 2018/858;
- 19. ‚vollständiges Fahrzeug‘ ein vollständiges Fahrzeug gemäß der Definition in Artikel 3 Nummer 27 der Verordnung (EU) 2018/858;
- 20. ‚Geländefahrzeug‘ ein Geländefahrzeug gemäß der Definition in Anhang I Teil A Nummer 2.1 der Verordnung (EU) 2018/858;
- 21. ‚Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung‘ ein Fahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung gemäß der Definition in Artikel 3 Nummer 31 der Verordnung (EU) 2018/858;
- 22. ‚Geländefahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung‘ ein Geländefahrzeug mit besonderer Zweckbestimmung gemäß der Definition in Anhang I Teil A Nummer 2.3.1 der Verordnung (EU) 2018/858;
- 23. ‚Übereinstimmungsbescheinigung‘ eine Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Definition in Artikel 3 Nummer 5 der Verordnung (EU) 2018/858;
- 24. ‚öffentlicher Auftrag‘ im Zusammenhang mit öffentlichen Vergabeverfahren, sofern nichts anderes bestimmt ist, einen öffentlichen Auftrag im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 Nummer 5 der Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (\*), ‚Liefer-, Bau- und Dienstleistungsaufträge‘ im Sinne von Artikel 2 Nummer 1 der Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (\*\*) sowie ‚Konzession‘ im Sinne von Artikel 5 Nummer 1 der Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (\*\*\*);
- 25. ‚überschwere Fahrzeugkombination‘ ein schweres Nutzfahrzeug der Klasse N3, das für die Verwendung in einer Fahrzeugkombination geeignet ist und alle der folgenden Auslegungs- und Konstruktionskriterien erfüllt:
  - a) mit mindestens drei Achsen;
  - b) die Nennleistung des Motors beträgt mindestens 400 kW;
  - c) konzipiert mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse in beladenem Zustand (TPMLM) der Kombination von über 60 Tonnen;

(\*) Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65).

(\*\*) Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243).

(\*\*\*) Richtlinie 2014/23/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Konzessionsvergabe (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 1).“

j) Folgende Absätze werden angefügt:

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

Im Zusammenhang mit einem Hersteller bezeichnet der Ausdruck ‚verbundenes Unternehmen‘

- a) Unternehmen, bei denen der Hersteller unmittelbar oder mittelbar
  - i) über mehr als die Hälfte der Stimmrechte verfügt,

- ii) mehr als die Hälfte der Mitglieder des Aufsichtsrats, des Verwaltungsorgans oder der zur gesetzlichen Vertretung berufenen Organe bestellen kann oder
  - iii) das Recht hat, die Geschäfte des Unternehmens zu führen;
  - b) Unternehmen, die über den Hersteller mittelbar oder unmittelbar die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten ausüben;
  - c) Unternehmen, in denen ein unter Buchstabe b genanntes Unternehmen mittelbar oder unmittelbar die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten hat;
  - d) Unternehmen, bei denen der Hersteller zusammen mit einem oder mehreren Unternehmen gemäß den Buchstaben a, b oder c oder bei denen zwei oder mehr der letztgenannten Unternehmen gemeinsam die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten hat haben;
  - e) Unternehmen, bei denen die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten vom Hersteller oder einem oder mehreren seiner verbundenen Unternehmen gemäß den Buchstaben a bis d und von einem oder mehreren Dritten gemeinsam ausgeübt werden.“
4. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 3a

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

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

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

(2) Die Fahrzeuguntergruppen leisten gemäß Anhang I Nummer 4.3 einen Beitrag zu den in Absatz 1 genannten CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben.

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

(4) Ungeachtet des Artikels 2 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2017/2400 unterliegen zugelassene schwere Nutzfahrzeuge, die unter Artikel 2 Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2018/858 fallen, nicht den CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben gemäß den Absätzen 1 bis 3 des vorliegenden Artikels, es sei denn, der Hersteller beschließt, diese schweren Nutzfahrzeuge bei der Meldung des schweren Nutzfahrzeugs gemäß Anhang IV Teil B der vorliegenden Verordnung in die Berechnung seiner spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und Zielvorgaben einzubeziehen.

(5) Andere als die in Absatz 4 genannten schweren Nutzfahrzeuge, die für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Feuerwehr, die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte oder die medizinischen Notfalldienste zugelassen wurden, unterliegen nicht den CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben gemäß den Absätzen 1 bis 3, wenn ein Mitgliedstaat dies im Zulassungs- und Meldeverfahren angibt und damit in den gemäß Anhang IV Teil A gemeldeten Daten bestätigt, dass der Zweck des schweren Nutzfahrzeugs nicht gleichermaßen durch ein emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug erfüllt werden kann und dass es daher im öffentlichen Interesse liegt, ein schweres Nutzfahrzeug mit Verbrennungsmotor zur Erfüllung dieses Zwecks zuzulassen.

Schwere Nutzfahrzeuge, die für die Nutzung durch die Streitkräfte zugelassen sind, unterliegen nicht den Anforderungen dieser Verordnung, wenn ein Mitgliedstaat beschließt, sie nicht gemäß Anhang IV Teil A zu melden.

*Artikel 3b***Zusätzliche Maßnahmen zur Unterstützung des Übergangs zu emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen auf dem Unionsmarkt**

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 30. Juni 2025 einen Bericht vor, in dem sie prüft, ob die Einführung schwerer Nutzfahrzeuge auf dem Unionsmarkt, die zu emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen nachgerüstet werden, auf dem Unionsmarkt erleichtert werden muss, unter anderem durch harmonisierte Vorschriften. Dieser Bericht muss eine Analyse der Optionen und die Auswirkungen dieser Optionen umfassen. Die Analyse geht gegebenenfalls mit einer Gesetzgebungsinitiative oder einer anderen Maßnahme einher.

*Artikel 3c***Zusätzliche Maßnahmen zur Unterstützung der Nachfrage nach emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen auf dem Unionsmarkt**

Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 30. Juni 2027 einen Bericht vor, der eine Analyse des potenziellen Bedarfs und der potenziellen Auswirkungen von Initiativen zur Erhöhung des Anteils emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge, die sich im Eigentum großer Flottenbetreiber befinden oder von ihnen geleast werden, enthält. In diesem Bericht prüft die Kommission mögliche Optionen für einen verstärkten Einsatz emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge, die sich im Eigentum großer Flottenbetreiber befinden oder von ihnen geleast werden.

*Artikel 3d***Zielvorgabe für emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge bezüglich Stadtbussen**

(1) Bei den in Spalte 4 der Tabelle in Anhang I Nummer 4.2 genannten schweren Nutzfahrzeugen (im Folgenden „Stadtbusse“) müssen die Hersteller die Mindestanteile von 90 % und 100 % emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge an ihrer Flotte neuer schwerer Nutzfahrzeuge gemäß Anhang I Nummer 4.3.2 einhalten.

(2) Die Kommission legt im Wege von Durchführungsrechtsakten die gemeinsamen technischen Spezifikationen, einschließlich Normen, für die technische und offene Interoperabilität zwischen der Lade- und Betankungsinfrastruktur und Stadtbussen in Bezug auf physische Verbindungen und den Informationsaustausch fest.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch gemeinsame technische Spezifikationen, einschließlich Normen, für die sichere gemeinsame Nutzung und Verwendung der im Zusammenhang mit der Nutzung von Stadtbussen generierten Daten zu ergänzen.

*Artikel 3e***Sicherstellung nachhaltiger und resilienter Lieferketten für Stadtbusse durch öffentliche Vergabeverfahren**

(1) Öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber erteilen den Zuschlag für öffentliche Lieferaufträge über den Kauf, das Leasing, die Miete oder den Mietkauf von neuen emissionsfreien Stadtbussen sowie für öffentliche Dienstleistungsaufträge, deren Hauptgegenstand die Verwendung solcher Stadtbusse ist, auf der Grundlage des wirtschaftlich günstigsten Angebots, dessen Bestimmung das beste Preis-Leistungs-Verhältnis zu beinhalten hat.

(2) Öffentliche Auftraggeber und Auftraggeber verwenden je nach Marktlage und im Einklang mit den Richtlinien 2014/23/EU, 2014/24/EU oder 2014/25/EU und den geltenden sektorspezifischen Rechtsvorschriften sowie mit den internationalen Verpflichtungen der Union, einschließlich des Übereinkommens der Welthandelsorganisation über das öffentliche Beschaffungswesen (im Folgenden „GPA“) und anderer internationaler Übereinkünfte, an die die Union gebunden ist, mindestens zwei der folgenden Kriterien als technische Spezifikationen oder Zuschlagskriterien, von denen mindestens eines in Bezug auf den Beitrag des Angebots zur Versorgungssicherheit gemäß den Buchstaben a bis d zu verwenden ist:

a) Anteil der Produkte der Angebote aus Drittländern, bestimmt im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*). Dieses Kriterium ist nur auf Produkte von Angeboten aus Ländern anzuwenden, die nicht Vertragsparteien des GPA sind und die kein Freihandelsabkommen, das auch Vorschriften über die Vergabe öffentlicher Aufträge enthält, mit der Union geschlossen haben;

- b) aktuelle und geschätzte Verfügbarkeit wesentlicher Ersatzteile für den Betrieb der Ausrüstung, die Gegenstand der Ausschreibung ist;
- c) Zusage des Bieters, dass sich etwaige Änderungen seiner Lieferkette während der Ausführung des Auftrags nicht nachteilig auf die Ausführung des Auftrags auswirken;
- d) Bescheinigung oder Dokumentation, aus der hervorgeht, dass die Lieferkette des Bieters so organisiert ist, dass er die Anforderungen in Bezug auf die Versorgungssicherheit erfüllen kann;
- e) ökologische Nachhaltigkeit, die über die in den geltenden Rechtsakten der Union vorgesehenen Mindestanforderungen hinausgeht.

Unterabsatz 1 hindert die öffentlichen Auftraggeber und die Auftraggeber nicht daran, weitere Kriterien anzuwenden.

(3) Wird der Beitrag des Angebots zur Versorgungssicherheit als Zuschlagskriterium herangezogen, so wird er in den Zuschlagskriterien mit 15 bis 40 % gewichtet.

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

5. Artikel 4 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„Ab dem 1. Juli 2020 und anschließend in jedem nachfolgenden Berichtszeitraum bestimmt die Kommission für jeden Hersteller die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen für den vorangegangenen Berichtszeitraum in g/tkm, wobei sie Folgendes berücksichtigt:

- a) die gemeldeten Daten zu den neuen schweren Nutzfahrzeugen des Herstellers, die in dem vorangegangenen Berichtszeitraum zugelassen wurden;
- b) den gemäß Artikel 5 bestimmten Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge; und
- c) in den Berichtszeiträumen der Jahre 2030 bis 2034 neue emissionsfreie Arbeitsfahrzeuge, die unter Anhang I Nummer 1.1.1 fallen.“

6. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

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

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

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

c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

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

## 7. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

## „Artikel 6

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

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

## 8. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

## „Artikel 6a

**Übertragung schwerer Nutzfahrzeuge zwischen Herstellern**

(1) Für die Zwecke der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Hersteller gemäß Artikel 4 und Anhang I Nummer 2.2 können einzelne schwere Nutzfahrzeuge zwischen Herstellern übertragen werden, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:

- a) Bei allen Übertragungen: Der Antrag wird vom übertragenden und vom empfangenden Hersteller gemeinsam eingereicht.
- b) Bei der Übertragung schwerer Nutzfahrzeuge, die keine emissionsfreien schweren Nutzfahrzeuge sind, gehören der übertragende und der empfangende Hersteller einer Gruppe verbundener Hersteller an.
- c) Für die Übertragung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge zwischen Herstellern, die nicht einer Gruppe verbundener Hersteller angehören, gilt: Die Zahl der emissionsfreien schweren Nutzfahrzeuge, die einem Hersteller übertragen werden, überschreitet nicht 5 % aller seiner neuen schweren Nutzfahrzeuge, die in einem bestimmten Berichtszeitraum zugelassen wurden.

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

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

## Artikel 6b

**Ausnahmeregelung für Hersteller, die nur wenige schwere Nutzfahrzeuge herstellen**

(1) Lässt ein Hersteller in einem bestimmten Berichtszeitraum weniger als 100 neue schwere Nutzfahrzeuge zu, so werden die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Artikel 4 und Anhang I Nummer 2.7 und die Zielvorgaben für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Artikel 6 und Anhang I Nummer 4.1 in jenem Berichtszeitraum auf null festgesetzt.

(2) Wenn Absatz 1 dieses Artikels Anwendung findet, werden die Werte der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen für die betreffenden Hersteller und Berichtszeiträume nicht in die Veröffentlichung von Daten gemäß Artikel 11 aufgenommen.

(3) Die Ausnahmeregelung nach Absatz 1 kommt in einem bestimmten Berichtszeitraum in den folgenden Fällen nicht zur Anwendung:

- a) auf Antrag des Herstellers;
- b) wenn der Hersteller eine Übertragung schwerer Nutzfahrzeuge gemäß Artikel 6a beantragt;
- c) wenn der Hersteller Teil einer Gruppe verbundener Hersteller ist, auf die in diesem Berichtszeitraum insgesamt mehr als 100 neu zugelassene schwere Nutzfahrzeuge entfallen, oder einer Gruppe verbundener Hersteller angehört, der auch ein Hersteller angehört, für den Buchstabe a oder b gilt.

(4) Hersteller, die keiner Gruppe im Sinne von Absatz 3 Buchstabe c angehören, unterrichten die Kommission, wenn sie in einem bestimmten Berichtszeitraum weniger als 100 schwere Nutzfahrzeuge zugelassen haben.

(5) Hersteller, für die die Ausnahmeregelung nach Absatz 1 nicht gilt, unterrichten die Kommission in jedem Berichtszeitraum über alle mit ihnen verbundenen Unternehmen, für die die Ausnahmeregelung gilt.

(6) Die Hersteller unterrichten die Kommission für die Zwecke der Absätze 4 und 5 unter Verwendung der von der Kommission bereitgestellten elektronischen Instrumente.“

9. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

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

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

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

c) Absatz 1 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

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

d) Absatz 1 Unterabsatz 4 erhält folgende Fassung:

„In den Berichtszeiträumen der Jahre 2025 bis 2039 erlangte Emissionsgutschriften und Emissionslastschriften werden gegebenenfalls von einem Berichtszeitraum auf den folgenden Berichtszeitraum übertragen. Alle noch offenen Emissionslastschriften werden jedoch in den Berichtszeiträumen der Jahre 2029, 2034 und 2039 eingelöst. Emissionsgutschriften werden bei der Feststellung, ob der Hersteller seine Zielvorgabe für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen erfüllt, nur in einem der Berichtszeiträume der sieben auf das Jahr ihrer Erlangung folgenden Jahre berücksichtigt.“

e) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionskurven werden für jeden Hersteller gemäß Anhang I Nummer 5.1.2 festgelegt und beruht auf den folgenden linearen Verläufen:

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

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

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

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

10. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 7a

**Zuordnung schwerer Nutzfahrzeuge zu einem Hersteller**

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

a) für schwere Nutzfahrzeuge der Klasse N dem Fahrzeughersteller im Sinne von Artikel 3 Nummer 4a der Verordnung (EU) 2017/2400;

- b) für schwere Nutzfahrzeuge der Klasse M dem Primärfahrzeughersteller im Sinne von Artikel 3 Nummer 29 der Verordnung (EU) 2017/2400;
- c) für schwere Nutzfahrzeuge der Klasse O dem Fahrzeughersteller im Sinne von Artikel 2 Nummer 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 der Kommission (\*).

#### Artikel 7b

### **Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge der Klasse M**

Für schwere Nutzfahrzeuge der Klasse M gilt Folgendes:

- a) Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen in einer Fahrzeuguntergruppe eines Herstellers wird ein neues schweres Nutzfahrzeug der Klasse M mit seinen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen als ein vollständiges oder vervollständigtes Fahrzeug gemäß Anhang I Nummer 2.2.2 und nicht gemäß Anhang I Nummer 2.2.3 berücksichtigt.
- b) Abweichend von Buchstabe a des vorliegenden Artikels wird ein neues schweres Nutzfahrzeug der Klasse M auf Antrag des Primärfahrzeugherstellers im Sinne von Artikel 7a Buchstabe b an die Kommission und vorbehaltlich der unter Buchstabe c dieses Artikels genannten Bedingung mit den spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen seines Primärfahrzeugs gemäß Anhang I Nummer 2.2.3 und nicht gemäß Anhang I Nummer 2.2.2 berücksichtigt.
- c) Ein Antrag gemäß Buchstabe b dieses Artikels für ein neues schweres Nutzfahrzeug der Klasse M ist nicht zulässig, wenn der Primärfahrzeughersteller und der Fahrzeughersteller seines vollständigen oder vervollständigten Fahrzeugs im Sinne von Artikel 3 Nummer 4a der Verordnung (EU) 2017/2400 verbundene Unternehmen oder Teile derselben juristischen Person sind; mit einem solchen Antrag erklärt der Primärfahrzeughersteller, dass sie keine verbundenen Unternehmen oder Teile derselben juristischen Person sind; er legt der Kommission auf Anfrage entsprechende Informationen vor.
- d) Die Kommission stellt mit Unterstützung der Europäischen Umweltagentur unverzüglich die Instrumente und Verfahrensleitlinien, die die Hersteller für die Übermittlung solcher unter Buchstabe b genannten Anträge an die Kommission benötigen, in elektronischer Form zur Verfügung.

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

#### 11. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Wird bei einem Hersteller in einem bestimmten Berichtszeitraum ab dem Jahr 2025 eine CO<sub>2</sub>-Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 2 festgestellt, so verhängt die Kommission eine Abgabe wegen CO<sub>2</sub>-Emissionsüberschreitung, die nach folgender Formel berechnet wird: (Abgabe wegen CO<sub>2</sub>-Emissionsüberschreitung) = (CO<sub>2</sub>-Emissionsüberschreitung × 4 250 EUR/gCO<sub>2</sub>/tkm).“

- b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

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

Die CO<sub>2</sub>-Emissionsüberschreitung in einem bestimmten Berichtszeitraum wird gemäß Anhang I Nummer 6 berechnet.“

## 12. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

## a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

a) Abweichungen der CO<sub>2</sub>-Emissionswerte in Betrieb befindlicher schwerer Nutzfahrzeuge von den in den Übereinstimmungsbescheinigungen oder den Kundeninformationen gemäß Artikel 9 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2017/2400 angegebenen Werten, die als Ergebnis der nach dem Verfahren gemäß Artikel 13 der vorliegenden Verordnung vorgenommenen Überprüfungen festgestellt werden;

b) festgestellte Fehler aufgrund falscher Eingabedaten oder anderer Ursachen bei der Durchführung der Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen;

c) festgestellte Fehler bei der Durchführung der Überwachung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Emissionen;

d) alle anderen Abweichungen als die unter den Buchstaben a, b oder c genannten.“

## b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

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

## 13. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

## „Artikel 10

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

(1) Damit die Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeuguntergruppen, für die ein Berichtszeitraum ab dem Jahr 2024 oder einem späteren Jahr als Referenzzeitraum gemäß Anhang I Nummer 3.2 gilt, stichhaltig und repräsentativ sind, bewertet die Kommission die Anwendung der Bedingungen, unter denen die Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen ermittelt wurden, und stellt fest, ob diese Emissionen unangemessen erhöht wurden und, falls zutreffend, wie sie zu korrigieren sind.

(2) Kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen ganz oder teilweise korrigiert werden müssen, so erlässt sie einen Durchführungsrechtsakt nach dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren, um jene Korrekturen vorzunehmen.“

## 14. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

## a) Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) im Zeitraum vom 1. Juli 2020 bis 30. Juni 2041 für jeden Hersteller dessen CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionskurve und Emissionsgutschriften und vom 1. Juli 2026 bis 30. Juni 2041 dessen Emissionslastschriften im vorangegangenen Berichtszeitraum gemäß Artikel 7;“

## b) Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„(e) ab dem 1. Juli 2026 für jeden Hersteller dessen CO<sub>2</sub>-Emissionsüberschreitung im vorangegangenen Berichtszeitraum gemäß Artikel 8 Absatz 2;“

## c) Absatz 1 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

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

## d) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Änderung der Liste gemäß Absatz 1, wenn

- a) die Typgenehmigungsverfahren gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 so geändert werden, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen der gemäß Absatz 3 bestimmten repräsentativen schweren Nutzfahrzeuge um mehr als 5 g CO<sub>2</sub>/km angehoben oder gesenkt werden — es sei denn, es handelt sich um Änderungen in Bezug auf die Nutzlast und die Fahrgastzahl, die für die Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen verwendet wurden —; in diesen Fällen werden angepasste Bezugswerte für Emissionen gemäß Anhang II Nummer 1 berechnet und neue Werte als Ergänzung zu früheren Werten veröffentlicht, wobei der Berichtszeitraum anzugeben ist, in dem sie zum ersten Mal gelten;
- b) die Anhänge gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstaben a bis f geändert wurden; in diesen Fällen werden die zuvor veröffentlichten Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Anhang I neu berechnet, wobei die gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstaben a bis f geänderten Parameter zu berücksichtigen sind, und die neu berechneten Bezugswerte für CO<sub>2</sub>-Emissionen veröffentlicht und ersetzen die früheren Werte ab dem Berichtszeitraum, in dem die gemäß Artikel 14 Absatz 1 Buchstaben a bis f geänderten Parameter erstmals gelten.“
- e) Folgender Absatz wird angefügt:

„(3) Werden die in der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 genannten Typgenehmigungsverfahren gemäß Absatz 2 Buchstabe a des vorliegenden Artikels geändert, so wird in den in Absatz 2 des vorliegenden Artikels genannten Durchführungsrechtsakten eine Methode für die Bestimmung eines oder mehrerer repräsentativer Fahrzeuge einer Fahrzeuguntergruppe, einschließlich der zur Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verwendenden statistischen Gewichtung, Nutzlast und Fahrgastzahl, definiert oder festgelegt. Diese Methode ist die Grundlage für die Berechnung der in Absatz 2 Buchstabe a Ziffer i des vorliegenden Artikels genannte Anpassung unter Berücksichtigung der gemäß der vorliegenden Verordnung gemeldeten Überwachungsdaten und der in Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2017/2400 genannten technischen Eigenschaften. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 16 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung erlassen.“

15. Artikel 13 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Wenn infolge der gemäß Absatz 2 durchgeführten Überprüfungen eine mangelnde Übereinstimmung der CO<sub>2</sub>-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte, die nicht auf eine Fehlfunktion des Simulationsinstruments zurückzuführen ist, oder das Vorhandensein von Strategien, mit denen die Leistung eines Fahrzeugs künstlich verbessert wird, festgestellt wird, ergreift die verantwortliche Typgenehmigungsbehörde nicht nur die in Kapitel XI der Verordnung (EU) 2018/858 vorgesehenen Maßnahmen, sondern sorgt auch dafür, dass die Kundeninformationen, die Übereinstimmungsbescheinigungen und bzw. oder die Einzelgenehmigungsbögen korrigiert werden. Falls die Daten in den Kundeninformationen, den Übereinstimmungsbescheinigungen und den Einzelgenehmigungsbögen nicht gemäß der Verordnung (EU) 2018/858 berichtet werden können, stellt die zuständige Typgenehmigungsbehörde eine berichtigende Erklärung mit den zutreffenden Daten aus. Sie übermittelt diese Erklärung an die Kommission und die Beteiligten.“

16. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 13a

**Überwachung und Meldung durch die Mitgliedstaaten**

(1) Ab dem Berichtszeitraum des Jahres 2023 überwachen die Mitgliedstaaten die Daten gemäß Anhang IV Teil A in Bezug auf neue, in der Union erstmals zugelassene schwere Nutzfahrzeuge.

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

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

(3) Für schwere Nutzfahrzeuge, die für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Feuerwehr oder die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte konstruiert und gebaut oder dafür angepasst wurden, gilt dieser Artikel.

(4) Für schwere Nutzfahrzeuge, die für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Feuerwehr, die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte oder die medizinischen Notfalldienste zugelassen sind, gilt dieser Artikel, unabhängig davon, ob sie von Artikel 3a ausgenommen sind.

*Artikel 13b***Berichterstattung durch Hersteller oder andere für die Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen eines schweren Nutzfahrzeugs zuständige Stellen**

(1) Hersteller oder andere für die Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen eines schweren Nutzfahrzeugs zuständige Stellen, die Artikel 9 der Verordnung (EU) 2017/2400 oder Artikel 8 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 unterliegen, melden die Daten für neue schwere Nutzfahrzeuge gemäß Anhang IV Teil B der vorliegenden Verordnung.

Sie melden diese Daten der Kommission jedes Jahr bis zum 30. September nach dem in Anhang V dargelegten Meldeverfahren für jedes neue schwere Nutzfahrzeug, dessen Festsetzungs- oder Bewertungsdatum in den am 30. Juni endenden Berichtszeitraum fällt.

Dieser Absatz gilt nicht für schwere Nutzfahrzeuge, für die gemäß Artikel 6b eine Ausnahmeregelung besteht.

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

(3) Die Meldepflichten nach Artikel 13a Absätze 3 und 4 gelten für Hersteller und andere Stellen im Sinne von Absatz 1 des vorliegenden Artikels.

*Artikel 13c***Zentrales Datenregister für schwere Nutzfahrzeuge**

(1) Die Kommission führt ein zentrales Datenregister für schwere Nutzfahrzeuge (im Folgenden ‚zentrales Register‘) mit den aufgrund der Artikel 13a und 13b gemeldeten Daten.

Das zentrale Register ist der Öffentlichkeit zugänglich, mit Ausnahme der in Anhang V Nummer 3.2 aufgeführten Dateneinträge.

Der Wert für den Luftwiderstand wird der Öffentlichkeit als Spanne gemäß Anhang IV Teil C zugänglich gemacht.

(2) Die Europäischen Umweltagentur verwaltet das zentrale Register im Namen der Kommission.

*Artikel 13d***Überwachung der Ergebnisse von Kontrollprüfungen im Fahrbetrieb auf der Straße**

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

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

*Artikel 13e***Datenqualität**

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

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

(3) Wird die Kommission über Fehler in den gemäß Absatz 1 gemeldeten Daten unterrichtet oder stellt sie nach der von ihr gemäß Absatz 2 durchgeführten Überprüfung Abweichungen im Datensatz fest, so ergreift sie gegebenenfalls die erforderlichen Maßnahmen zur Berichtigung der Daten, die in dem zentralen Register veröffentlicht werden.

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

*Artikel 13f***Geldbußen**

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

- a) Wenn sie feststellt, dass die vom Hersteller gemäß Artikel 13b der vorliegenden Verordnung gemeldeten Daten von den Daten abweichen, die aus dem Datenprotokoll des Herstellers oder dem im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 ausgestellten Typgenehmigungsbogen für den Motor hervorgehen, und die Abweichung absichtlich oder aufgrund schwerwiegender Nachlässigkeit entstanden ist;
- b) wenn die Daten nicht innerhalb der in Artikel 13b Unterabsatz 2 genannten Frist übermittelt werden und die Verspätung nicht hinreichend begründet werden kann.

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

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

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

Für diese delegierten Rechtsakte gelten folgende Grundsätze:

- a) Bei dem Verfahren ist das Recht auf gute Verwaltung, insbesondere das Recht auf Gehör und das Recht auf Aktenzugang, unter Wahrung des berechtigten Interesses der Vertraulichkeit sowie der Geschäftsgeheimnisse zu achten;
- b) bei der Berechnung der angemessenen Geldbußen lässt sich die Kommission von den Grundsätzen der Wirksamkeit, Verhältnismäßigkeit und Abschreckung leiten und berücksichtigt gegebenenfalls die Schwere und die Auswirkungen der Abweichung oder Verspätung, die Anzahl der von der Abweichung oder Verspätung betroffenen schweren Nutzfahrzeuge, das gutgläubige Handeln des Herstellers, den Grad an Sorgfalt und Kooperation des Herstellers, die Wiederholung, Häufigkeit und Dauer der Abweichung oder Verspätung sowie jegliche frühere, gegen denselben Hersteller verhängte Sanktionen;
- c) Geldbußen werden unverzüglich durch Festlegung einer Zahlungsfrist eingezogen, wobei gegebenenfalls auch die Möglichkeit geboten wird, die Zahlungen auf mehrere Raten und Schritte aufzuteilen.

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

17. Artikel 14 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 14***Änderungen der Anhänge I, IV und V**

(1) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 der vorliegenden Verordnung delegierte Rechtsakte zur Änderung der folgenden Elemente in Anhang I der vorliegenden Verordnung zu erlassen, um dem technischen Fortschritt, der Entwicklung der Güterverkehrslogistik, den erforderlichen Anpassungen auf der Grundlage der Anwendung dieser Verordnung und den Änderungen der zugrunde liegenden Typgenehmigungsrechtsakten, insbesondere der Verordnungen (EU) 2018/858 und (EG) Nr. 595/2009, Rechnung zu tragen:

- a) die Kriterien für die Definition von Fahrzeuguntergruppen gemäß Nummer 1.1 — einschließlich der Hinzufügung gesonderter Fahrzeuguntergruppen für überschwere Fahrzeugkombinationen;
- b) die Kriterien für die Definition von Arbeitsfahrzeugen gemäß Nummer 1.2;
- c) die Kriterien für die Reichweiten verschiedener Antriebstechnologien gemäß Nummer 1.3;
- d) die Liste der Einsatzprofile gemäß Nummer 1.4;
- e) die Einsatzprofil-Gewichte gemäß den Nummern 2.1.1, 2.1.2 und 2.1.3;

- f) die Nutzlast, die Fahrgastzahlen, die Fahrgastmassewerte, die technisch zulässige maximale Nutzlast, die technisch zulässige maximale Fahrgastzahl und das Ladevolumen der Fahrzeuguntergruppen gemäß Nummer 2.5;
- g) die jährlichen Kilometerleistungen gemäß den Nummern 2.6.1, 2.6.2 und 2.6.3.

(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zur Änderung der folgenden Elemente des Anhangs IV zu erlassen:

- a) die in Teil A und Teil B festgelegten Datenanforderungen zur Berücksichtigung des technischen Fortschritts, der erforderlichen Anpassungen auf der Grundlage der Anwendung dieser Verordnung und der Änderungen der zugrunde liegenden Typgenehmigungsrechtsakte, insbesondere der Verordnungen (EU) 2018/858 und (EG) Nr. 595/2009;
- b) die Aktualisierung oder Anpassung der in Teil C festgelegten Spannen des Luftwiderstandswerts, um Änderungen der Bauart schwerer Nutzfahrzeuge Rechnung zu tragen und sicherzustellen, dass jene Spannen für Informations- und Vergleichszwecke relevant bleiben.

(3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 17 delegierte Rechtsakte zur Änderung der folgenden Elemente des Anhangs V zu erlassen:

- a) das in Anhang V festgelegte Meldeverfahren, um den bei der Anwendung der vorliegenden Verordnung gewonnenen Erfahrungen Rechnung zu tragen und dieses Verfahren an den technischen Fortschritt anzupassen;
- b) Nummer 3.2 durch Hinzufügung von Dateneinträgen, die dem zentralen Register hinzugefügt wurden.“

18. Artikel 15 erhält folgende Fassung:

„Artikel 15

### Überprüfung

(1) Bis zum 31. Dezember 2027 führt die Kommission eine Überprüfung der Wirksamkeit und der Auswirkungen dieser Verordnung durch, insbesondere im Hinblick auf das Ziel der Verwirklichung der Klimaneutralität bis spätestens 2050, und legt dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht mit den Ergebnissen dieser Überprüfung vor.

In diesem Bericht bewertet die Kommission insbesondere:

- a) die Zahl der Zulassungen emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge in den Mitgliedstaaten;
- b) die Fortschritte beim Aufbau einer öffentlichen und privaten Infrastruktur für das Aufladen und Betanken mit alternativen Kraftstoffen für schwere Nutzfahrzeuge, die unter diese Verordnung fallen, sowie das Vorhandensein von infrastrukturbedingten Einschränkungen in Drittländern für den Betrieb von neu in der EU zugelassenen schweren Nutzfahrzeugen außerhalb der Union;
- c) die Auswirkung auf die Beschäftigung, insbesondere in Kleinstunternehmen sowie kleinen und mittleren Unternehmen (KMU), die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Unterstützung der Umschulung und Höherqualifizierung von Arbeitskräften sowie die Bedeutung eines wirtschaftlich tragfähigen und sozial gerechten Übergangs zu einer emissionsfreien Straßenmobilität; besonderes Augenmerk wird auf die Auswirkungen auf Mitgliedstaaten in Randlage und auf die Auswirkungen auf den Transport verderblicher Güter gelegt;
- d) ob die Beibehaltung der in Artikel 6b vorgesehenen Ausnahme für Hersteller, die nur wenige Fahrzeuge herstellen, nach wie vor gerechtfertigt ist;
- e) die Auswirkung der Festlegung von Mindestschwellen für die Energieeffizienz neuer emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge, die in der Union in Verkehr gebracht werden;
- f) die Höhe der Abgabe wegen CO<sub>2</sub>-Emissionsüberschreitung, um sicherzustellen, dass diese höher ist als die durchschnittlichen Grenzkosten der zur Erreichung der CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionsziele erforderlichen Technologien;
- g) die Aufnahme der folgenden schweren Nutzfahrzeuge, die derzeit nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) 2017/2400 fallen, in die CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionsziele:
  - i) kleine Lastkraftwagen mit einer TPMLM von 5 Tonnen oder weniger, nach einer Untersuchung der Angemessenheit der Bestimmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen solcher schweren Nutzfahrzeuge, gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 (VECTO-Simulationen) unter Berücksichtigung der Verordnung (EU) 2017/1151, und

- ii) Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung, Geländefahrzeuge und Geländefahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung;
- h) etwaige besondere Sachzwänge bei der Einhaltung von Artikel 3d, die aufgrund sozioökonomischer Kosten-Nutzen-Rechnungen angesichts bestimmter territorialer Morphologien und bestimmter Wetterbedingungen sowie von den Behörden bereits getätigter, kürzlich erfolgter Investitionen in Biomethan bestehen;
- i) die Rolle eines CO<sub>2</sub>-Korrekturfaktors beim Übergang zu emissionsfreier Mobilität im Sektor schwerer Nutzfahrzeuge;
- j) die Rolle einer Methode für die Registrierung schwerer Nutzfahrzeuge, die ausschließlich mit CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, im Einklang mit dem Unionsrecht und dem Ziel der Klimaneutralität der Union;
- k) ob die Bildung neuer Fahrzeuguntergruppen für überschwere Fahrzeugkombinationen zu einer unangemessenen Erhöhung der Motor-Nennleistungen geführt hat;
- l) die Möglichkeit, eine gemeinsame Unionsmethode zu entwickeln, nach der die CO<sub>2</sub>-Emissionen von neuen schweren Nutzfahrzeugen, die in der Union auf den Markt gebracht werden, über den gesamten Lebenszyklus bewertet und auf einheitliche Weise gemeldet werden;
- m) die Optionen für die Berücksichtigung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge, die aus der Nachrüstung bereits zugelassener konventioneller schwerer Nutzfahrzeuge entstanden sind, für die Zwecke der Konformitätsbewertung im Rahmen dieser Verordnung.

Jenem Bericht wird gegebenenfalls ein Gesetzgebungsvorschlag zur Änderung der vorliegenden Verordnung beigelegt.

(2) Die Kommission bewertet die Rolle nachhaltiger erneuerbarer Kraftstoffe beim Übergang zur Klimaneutralität, auch im Wirtschaftszweig schwerer Nutzfahrzeuge. Unabhängig von der in Absatz 1 genannten Überprüfung und im Rahmen einer umfassenderen Strategie für den Einsatz solcher Kraftstoffe legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2025 einen Bericht mit einer umfassenden Analyse der Notwendigkeit, weitere Anreize für die Einführung von fortschrittlichen Biokraftstoffen, Biogas und erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs in dem Wirtschaftszweig schwerer Nutzfahrzeuge zu schaffen, sowie mit einem geeigneten Rahmen für Maßnahmen, einschließlich finanzieller Anreize, um diesen Einsatz zu erreichen, vor. Auf der Grundlage dieser Analyse unterbreitet die Kommission den Mitgliedstaaten gegebenenfalls zusätzliche Gesetzgebungsvorschläge oder Empfehlungen.“

19. Artikel 17 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 3d Absatz 3, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13f Absatz 2 und Artikel 14 Absätze 1, 2 und 3 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 26. Juni 2024 übertragen.“

b) Absatz 3 Satz 1 erhält folgende Fassung:

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

c) In Absatz 6 erhält der erste Satz folgende Fassung:

„Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 3d Absatz 3, Artikel 13 Absatz 4 Unterabsatz 2, Artikel 13d Absatz 2, Artikel 13f Absatz 2 und Artikel 14 Absätze 1, 2 und 3 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten ab Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden.“

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

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

*Artikel 2***Änderungen der Verordnung (EU) 2018/858**

Die Verordnung (EU) 2018/858 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 33 erhält folgende Fassung:

„33. ‚Sattelanhänger‘ einen Anhänger, dessen Achse(n) (bei gleichmäßiger Beladung) hinter dem Massenschwerpunkt des Fahrzeugs angeordnet ist (sind) und der mit einer Verbindungseinrichtung ausgerüstet ist, die die Übertragung horizontaler und vertikaler Kräfte zum Zugfahrzeug ermöglicht;“

b) Die folgende Nummer wird angefügt:

„59. ‚E-Anhänger‘ jeden Anhänger, der durch Nutzung des eigenen Elektroantriebs zum Antrieb der Fahrzeugkombination beitragen kann und der auf öffentlichen Straßen nur eingesetzt werden kann, wenn er von einem Kraftfahrzeug gezogen wird;“

2. In Anhang I Teil B Nummer 6.1.1 Buchstabe d wird die folgende Ziffer iii angefügt:

„iii) Ausführung und Bau der wesentlichen Bestandteile des Antriebs- und Energiespeichersystems, falls es sich um E-Anhänger handelt;“

*Artikel 3***Aufhebung der Verordnung (EU) 2018/956**

Die Verordnung (EU) 2018/956 wird mit Wirkung vom 1. Juli 2024 aufgehoben.

Bezugnahmen auf die Verordnung (EU) 2018/956 gelten als Bezugnahmen auf die Verordnung (EU) 2019/1242 und sind nach Maßgabe der in Anhang II der Verordnung (EU) 2019/1242 enthaltenen Entsprechungstabelle in Anhang VI zu lesen.

*Artikel 4***Übergangsbestimmungen**

Unbeschadet des Artikels 3 gelten für Berichtszeiträume vor dem 1. Juli 2024 weiterhin die Verordnung (EU) 2019/1242 in der am 30. Juni 2024 geltenden Fassung und die Verordnung (EU) 2018/956 in der am 30. Juni 2024 geltenden Fassung.

*Artikel 5***Inkrafttreten**

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

Sie gilt ab dem 1. Juli 2024.

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

Geschehen zu Brüssel am 14. Mai 2024.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Die Präsidentin*

R. METSOLA

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

H. LAHBIB

ANHANG I

Anhänge I und II der Verordnung (EU) 2019/1242 werden wie folgt geändert:

1. Anhang I erhält folgende Fassung:

„ANHANG I

Durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen, Zielvorgaben für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und CO<sub>2</sub>-Emissionsüberschreitungen

1. Fahrzeuguntergruppen
- 1.1. Für die Zwecke dieser Verordnung wird für jedes neue schwere Nutzfahrzeug eine Fahrzeuguntergruppe sg definiert.
- 1.1.1. Für schwere Nutzfahrzeuge der Klasse N wird die Fahrzeuguntergruppe sg wie folgt definiert:

| Fahrzeuggruppe gemäß<br>Anhang I der<br>Verordnung<br>(EU) 2017/2400 | Führerhaustyp | Motorleistung | Reichweite (operational<br>range, OR) | Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung<br>zugeordnete Fahrzeuguntergruppe (sg) (*) |                  |
|----------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
|                                                                      |               |               |                                       | Andere Fahrzeuge als<br>Arbeitsfahrzeuge                                               | Arbeitsfahrzeuge |
| 53 und emissionsfreie<br>schwere<br>Nutzfahrzeuge in 51              | Alle          |               |                                       | 53                                                                                     | 53v              |
| 54 und emissionsfreie<br>schwere<br>Nutzfahrzeuge in 52              | Alle          |               |                                       | 54                                                                                     | —                |
| 1s                                                                   | Alle          |               |                                       | 1s                                                                                     | 1sv              |
| 1                                                                    | Alle          |               |                                       | 1                                                                                      | 1v               |
| 2                                                                    | Alle          |               |                                       | 2                                                                                      | 2v               |
| 3                                                                    | Alle          |               |                                       | 3                                                                                      | 3v               |

| Fahrzeuggruppe gemäß<br>Anhang I der<br>Verordnung<br>(EU) 2017/2400 | Führerhaustyp                | Motorleistung            | Reichweite (operational<br>range, OR) | Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung<br>zugeordnete Fahrzeuguntergruppe (sg) (*) |                  |
|----------------------------------------------------------------------|------------------------------|--------------------------|---------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
|                                                                      |                              |                          |                                       | Andere Fahrzeuge als<br>Arbeitsfahrzeuge                                               | Arbeitsfahrzeuge |
| 4                                                                    | Alle                         | < 170 kW                 | Alle                                  | 4-UD                                                                                   | 4v               |
|                                                                      | Normales<br>Führerhaus       | ≥ 170 kW                 | Alle                                  | 4-RD                                                                                   |                  |
|                                                                      | Führerhaus mit<br>Liegeplatz | ≥ 170 kW und<br>< 265 kW |                                       |                                                                                        |                  |
|                                                                      | Führerhaus mit<br>Liegeplatz | ≥ 265 kW                 | < 350 km                              |                                                                                        |                  |
|                                                                      | Führerhaus mit<br>Liegeplatz | ≥ 265 kW                 | ≥ 350 km                              | 4-LH                                                                                   |                  |
| 9                                                                    | Normales<br>Führerhaus       | Alle                     | Alle                                  | 9-RD                                                                                   | 9v               |
|                                                                      | Führerhaus mit<br>Liegeplatz | Alle                     | < 350 km                              |                                                                                        |                  |
|                                                                      | Führerhaus mit<br>Liegeplatz | Alle                     | ≥ 350 km                              | 9-LH                                                                                   |                  |
| 5                                                                    | Normales<br>Führerhaus       | Alle                     | Alle                                  | 5-RD                                                                                   | 5v               |
|                                                                      | Führerhaus mit<br>Liegeplatz | < 265 kW                 |                                       |                                                                                        |                  |
|                                                                      | Führerhaus mit<br>Liegeplatz | ≥ 265 kW                 | < 350 km                              |                                                                                        |                  |
|                                                                      | Führerhaus mit<br>Liegeplatz | ≥ 265 kW                 | ≥ 350 km                              | 5-LH                                                                                   |                  |

| Fahrzeuggruppe gemäß<br>Anhang I der<br>Verordnung<br>(EU) 2017/2400 | Führerhaustyp                | Motorleistung | Reichweite (operational<br>range, OR) | Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung<br>zugeordnete Fahrzeuguntergruppe (sg) (*) |                  |
|----------------------------------------------------------------------|------------------------------|---------------|---------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
|                                                                      |                              |               |                                       | Andere Fahrzeuge als<br>Arbeitsfahrzeuge                                               | Arbeitsfahrzeuge |
| 10                                                                   | Normales<br>Führerhaus       | Alle          | Alle                                  | 10-RD                                                                                  | 10v              |
|                                                                      | Führerhaus mit<br>Liegeplatz | Alle          | < 350 km                              |                                                                                        |                  |
|                                                                      | Führerhaus mit<br>Liegeplatz | Alle          | ≥ 350 km                              | 10-LH                                                                                  |                  |
| 11                                                                   | Alle                         |               |                                       | 11                                                                                     | 11v              |
| 12                                                                   | Alle                         |               |                                       | 12                                                                                     | 12v              |
| 16                                                                   | Alle                         |               |                                       | 16                                                                                     | 16v              |

(\*) Für die Berechnung der Fahrzeuganteile und der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Hersteller für die Berichtszeiträume der Jahre 2030 bis 2034 gemäß den Nummern 2.4 bzw. 2.7 werden emissionsfreie Arbeitsfahrzeuge der Klasse N wie folgt zugeordnet:

| Emissionsfreie Arbeitsfahrzeuge in Fahrzeuguntergruppe | Zugeordnet in Fahrzeuguntergruppe |
|--------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| 53v                                                    | 53                                |
| 1sv                                                    | 1s                                |
| 1v                                                     | 1                                 |
| 2v                                                     | 2                                 |
| 3v                                                     | 3                                 |
| 4v                                                     | 4-UD                              |
| 5v                                                     | 5-RD                              |
| 9v                                                     | 9-RD                              |
| 10v                                                    | 10-RD                             |

| Emissionsfreie Arbeitsfahrzeuge in Fahrzeuguntergruppe | Zugeordnet in Fahrzeuguntergruppe |
|--------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| 11v                                                    | 11                                |
| 12v                                                    | 12                                |
| 16v                                                    | 16                                |

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

„Normales Führerhaus“ ist ein Führerhaustyp ohne Liegeplatz.

Wird ein neues schweres Nutzfahrzeug der Fahrzeuguntergruppe 4-UD zugeordnet, aber für die unter Nummer 1.4 definierten Einsatzprofile UDL oder UDR liegen noch keine Daten zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km vor, so wird das neue schwere Nutzfahrzeug der Fahrzeuguntergruppe 4-RD zugeordnet.

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

1.1.2. Für schwere Nutzfahrzeuge der Klasse M wird die Fahrzeuguntergruppe sg wie folgt definiert:

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

| Fahrzeuggruppe gemäß Anhang I der Verordnung (EU) 2017/2400 | Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung zugeordnete Fahrzeuguntergruppe (sg) |
|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| 33c, 33e, 37c, 37e                                          | 33-DD                                                                           |
| 34a, 34b, 36a, 36b, 38a, 38b, 40a, 40b                      | 34-C2                                                                           |
| 34c, 34d, 36c, 36d, 38c, 38d, 40c, 40d                      | 34-C3                                                                           |
| 34e, 34f, 36e, 36f, 38e, 38f, 40e, 40f                      | 34-DD                                                                           |
| 35a, 35b1, 35b2, 35c                                        | 35-FE                                                                           |
| 39a, 39b1, 39b2, 39c                                        | 39-FE                                                                           |

1.1.3. Für schwere Nutzfahrzeuge der Klasse O wird die Fahrzeuguntergruppe sg wie folgt definiert:

| Fahrzeuggruppen gemäß Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 | Für die Zwecke der vorliegenden Verordnung zugeordnete Fahrzeuguntergruppe (sg)                       |
|---------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Alle Gruppen in Tabelle 1 mit einer, zwei oder drei Achsen                | Gemäß der Spalte ‚Fahrzeuggruppe‘ der Tabellen in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 |
| Alle Gruppen in Tabelle 4 mit zwei oder drei Achsen                       |                                                                                                       |
| Alle Gruppen in Tabelle 6                                                 |                                                                                                       |

1.2. Arbeitsfahrzeuge werden durch folgende Kriterien definiert:

| Fahrzeugklasse | Fahrgestellkonfiguration | Kriterien für Arbeitsfahrzeuge                                                                                                                                                                                                                            |
|----------------|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| N              | Lastkraftwagen           | Der in Eintrag 38 der Übereinstimmungsbescheinigung angegebene Code für den Aufbau wird durch eine der folgenden Ziffern gemäß Anhang I Anlage 2 der Verordnung (EU) 2018/858 ergänzt:<br><br>09, 10, 15, 16, 18, 19, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 28 oder 31; |
|                | Sattelzugmaschine        | Höchstgeschwindigkeit nicht über 79 km/h                                                                                                                                                                                                                  |

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

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

- 1.4. Definition der Einsatzprofile

|     |                                                                                     |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------|
| RDL | Verteilerverkehr, geringe Nutzlast                                                  |
| RDR | Verteilerverkehr, repräsentative Nutzlast                                           |
| LHL | Fernverkehr, geringe Nutzlast                                                       |
| LHR | Fernverkehr, repräsentative Nutzlast                                                |
| UDL | Städtischer Verteilerverkehr, geringe Nutzlast                                      |
| UDR | Städtischer Verteilerverkehr, repräsentative Nutzlast                               |
| REL | Verteilerverkehr (EMS), geringe Nutzlast                                            |
| RER | Verteilerverkehr (EMS), repräsentative Nutzlast                                     |
| LEL | Fernverkehr (EMS), geringe Nutzlast                                                 |
| LER | Fernverkehr (EMS), repräsentative Nutzlast                                          |
| MUL | Verkehr kommunaler Versorger, geringe Nutzlast                                      |
| MUR | Verkehr kommunaler Versorger, repräsentative Nutzlast                               |
| COL | Baufahrzeuge, geringe Nutzlast                                                      |
| COR | Baufahrzeuge, repräsentative Nutzlast                                               |
| HPL | Schwere Nutzfahrzeuge für die städtische Personenbeförderung, geringe Ladung        |
| HPR | Schwere Nutzfahrzeuge für die städtische Personenbeförderung, repräsentative Ladung |

|     |                                                             |
|-----|-------------------------------------------------------------|
| UPL | Städtische Personenbeförderung, geringe Ladung              |
| UPR | Städtische Personenbeförderung, repräsentative Ladung       |
| SPL | Vorortverkehr, Personenbeförderung, geringe Ladung          |
| SPR | Vorortverkehr, Personenbeförderung, repräsentative Ladung   |
| IPL | Überlandverkehr, Personenbeförderung, geringe Ladung        |
| IPR | Überlandverkehr, Personenbeförderung, repräsentative Ladung |
| CPL | Reisebus, Personenbeförderung, geringe Ladung               |
| CPR | Reisebus, Personenbeförderung, repräsentative Ladung        |

2. Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Herstellers

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

Die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km eines neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$ , das einer Fahrzeuguntergruppe  $sg$  zugeordnet wurde, oder seines Primärfahrzeugs werden wie folgt berechnet:

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

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

Dabei gilt:

|               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| $\sum_{mp}$   | ist die Summe aller in Nummer 1.4 aufgeführten Einsatzprofile (mission profiles) $mp$ ;                                                                                                                                                                                                                                                   |
| $sg$          | ist die Fahrzeuguntergruppe, der das neue schwere Nutzfahrzeug $v$ gemäß Nummer 1 dieses Anhangs zugeordnet wurde;                                                                                                                                                                                                                        |
| $W_{sg,mp}$   | ist das unter den Nummern 2.1.1 bis 2.1.3 aufgeführte Einsatzprofil-Gewicht;                                                                                                                                                                                                                                                              |
| $CO2_{v,mp}$  | sind die CO <sub>2</sub> -Emissionen des neuen schweren Nutzfahrzeugs $v$ in g/km, die für ein Einsatzprofil $mp$ bestimmt, gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldet und gemäß Anhang III normalisiert wurden;                                                                                                                             |
| $CO2p_{v,mp}$ | sind die CO <sub>2</sub> -Emissionen des Primärfahrzeugs des neuen schweren Nutzfahrzeugs $v$ in g/km, die für ein Einsatzprofil $mp$ und für die Fahrgestellkonfiguration (Nieder-/Hochflur, Zahl der Decks) seiner Fahrzeuguntergruppe $sg$ bestimmt, gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldet und gemäß Anhang III normalisiert wurden. |

Bei emissionsfreien schweren Nutzkraftfahrzeugen werden die Werte von  $CO2_{v,mp}$  und  $CO2p_{v,mp}$  auf 0 festgesetzt.

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

| Fahrzeug-<br>unter-<br>gruppe<br>(sg) (*) | Einsatzprofil (mp) (**) |       |      |      |      |      |                       |      |      |      |      |
|-------------------------------------------|-------------------------|-------|------|------|------|------|-----------------------|------|------|------|------|
|                                           | RDL                     | RDR   | LHL  | LHR  | UDL  | UDR  | REL, RER,<br>LEL, LER | MUL  | MUR  | COL  | COR  |
| 53, 53v                                   | 0,25                    | 0,25  | 0    | 0    | 0,25 | 0,25 | 0                     | 0    | 0    | 0    | 0    |
| 54                                        | 0,25                    | 0,25  | 0    | 0    | 0,25 | 0,25 | 0                     | 0    | 0    | 0    | 0    |
| 1s, 1sv                                   | 0,1                     | 0,3   | 0    | 0    | 0,18 | 0,42 | 0                     | 0    | 0    | 0    | 0    |
| 1, 1v                                     | 0,1                     | 0,3   | 0    | 0    | 0,18 | 0,42 | 0                     | 0    | 0    | 0    | 0    |
| 2, 2v                                     | 0,125                   | 0,375 | 0    | 0    | 0,15 | 0,35 | 0                     | 0    | 0    | 0    | 0    |
| 3, 3v                                     | 0,125                   | 0,375 | 0    | 0    | 0,15 | 0,35 | 0                     | 0    | 0    | 0    | 0    |
| 4-UD                                      | 0                       | 0     | 0    | 0    | 0,5  | 0,5  | 0                     | 0    | 0    | 0    | 0    |
| 4-RD                                      | 0,45                    | 0,45  | 0,05 | 0,05 | 0    | 0    | 0                     | 0    | 0    | 0    | 0    |
| 4-LH                                      | 0,05                    | 0,05  | 0,45 | 0,45 | 0    | 0    | 0                     | 0    | 0    | 0    | 0    |
| 4v                                        | 0                       | 0     | 0    | 0    | 0    | 0    | 0                     | 0,25 | 0,25 | 0,25 | 0,25 |
| 5-RD                                      | 0,27                    | 0,63  | 0,03 | 0,07 | 0    | 0    | 0                     | 0    | 0    | 0    | 0    |
| 5-LH                                      | 0,03                    | 0,07  | 0,27 | 0,63 | 0    | 0    | 0                     | 0    | 0    | 0    | 0    |
| 5v                                        | 0                       | 0     | 0    | 0    | 0    | 0    | 0                     | 0    | 0    | 0,5  | 0,5  |
| 9-RD                                      | 0,27                    | 0,63  | 0,03 | 0,07 | 0    | 0    | 0                     | 0    | 0    | 0    | 0    |
| 9-LH                                      | 0,03                    | 0,07  | 0,27 | 0,63 | 0    | 0    | 0                     | 0    | 0    | 0    | 0    |
| 9v                                        | 0                       | 0     | 0    | 0    | 0    | 0    | 0                     | 0,25 | 0,25 | 0,25 | 0,25 |
| 10-RD                                     | 0,27                    | 0,63  | 0,03 | 0,07 | 0    | 0    | 0                     | 0    | 0    | 0    | 0    |
| 10-LH                                     | 0,03                    | 0,07  | 0,27 | 0,63 | 0    | 0    | 0                     | 0    | 0    | 0    | 0    |

| Fahrzeug-<br>unter-<br>gruppe<br>(sg) (*) | Einsatzprofil (mp) (**) |     |     |     |     |     |                       |     |      |     |      |
|-------------------------------------------|-------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----------------------|-----|------|-----|------|
|                                           | RDL                     | RDR | LHL | LHR | UDL | UDR | REL, RER,<br>LEL, LER | MUL | MUR  | COL | COR  |
| 10v                                       | 0                       | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0                     | 0   | 0    | 0,5 | 0,5  |
| 11                                        | 0,3                     | 0,7 | 0   | 0   | 0   | 0   | 0                     | 0   | 0    | 0   | 0    |
| 11v                                       | 0                       | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0                     | 0,1 | 0,23 | 0,3 | 0,37 |
| 12                                        | 0,3                     | 0,7 | 0   | 0   | 0   | 0   | 0                     | 0   | 0    | 0   | 0    |
| 12v                                       | 0                       | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0                     | 0   | 0    | 0,3 | 0,7  |
| 16, 16v                                   | 0                       | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0                     | 0   | 0    | 0,3 | 0,7  |

(\*) Siehe Definitionen unter Nummer 1.1.

(\*\*) Siehe Definitionen unter Nummer 1.4.

2.1.2. Einsatzprofil-Gewichte ( $W_{sg,mp}$ ) für schwere Nutzfahrzeuge der Klasse M

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

| Fahrzeug-<br>untergruppe<br>(sg) (*) | Einsatzprofil (mp) (**) |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|--------------------------------------|-------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|                                      | HPL                     | HPR  | UPL  | UPR  | SPL  | SPR  | IPL  | IPR  | CPL  | CPR  |
| 33-L1                                | 0,05                    | 0,05 | 0,16 | 0,14 | 0,32 | 0,28 | 0    | 0    | 0    | 0    |
| 33-L2                                | 0,05                    | 0,05 | 0,09 | 0,08 | 0,15 | 0,13 | 0,24 | 0,21 | 0    | 0    |
| 33-DD                                | 0,20                    | 0,31 | 0,12 | 0,18 | 0,07 | 0,12 | 0    | 0    | 0    | 0    |
| 34-C2                                | 0                       | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0,47 | 0,43 | 0,04 | 0,06 |
| 34-C3                                | 0                       | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0,05 | 0,05 | 0,30 | 0,60 |
| 34-DD                                | 0                       | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0,05 | 0,05 | 0,35 | 0,55 |
| 35-FE                                | 0,27                    | 0,23 | 0,15 | 0,13 | 0,11 | 0,11 | 0    | 0    | 0    | 0    |
| 39-FE                                | 0,27                    | 0,23 | 0,15 | 0,13 | 0,11 | 0,11 | 0    | 0    | 0    | 0    |

(\*) Siehe Definitionen unter Nummer 1.1.

(\*\*) Siehe Definitionen unter Nummer 1.4.

2.1.3. Einsatzprofil-Gewichte ( $W_{sg,mp}$ ) für schwere Nutzfahrzeuge der Klasse O

| Fahrzeuguntergruppe<br>(sg) (*)                            | Einsatzprofil (mp) (**) |      |      |      |     |     |                       |
|------------------------------------------------------------|-------------------------|------|------|------|-----|-----|-----------------------|
|                                                            | RDL                     | RDR  | LHL  | LHR  | UDL | UDR | REL, RER, LEL,<br>LER |
| 111, 111V, 112,<br>112V, 113                               | 0,27                    | 0,63 | 0,03 | 0,07 | 0   | 0   | 0                     |
| 121, 121V, 122,<br>122V, 123, 123V,<br>124, 124V, 125, 126 | 0,03                    | 0,07 | 0,27 | 0,63 | 0   | 0   | 0                     |
| 131, 131v, 132,<br>132v, 133                               | 0,03                    | 0,07 | 0,27 | 0,63 | 0   | 0   | 0                     |
| 421, 421v, 422,<br>422v, 423                               | 0,03                    | 0,07 | 0,27 | 0,63 | 0   | 0   | 0                     |

| Fahrzeuguntergruppe<br>(sg) (*)             | Einsatzprofil (mp) (**) |      |      |      |     |     |                       |
|---------------------------------------------|-------------------------|------|------|------|-----|-----|-----------------------|
|                                             | RDL                     | RDR  | LHL  | LHR  | UDL | UDR | REL, RER, LEL,<br>LER |
| 431, 431v, 432,<br>432v, 433                | 0,03                    | 0,07 | 0,27 | 0,63 | 0   | 0   | 0                     |
| 611, 612                                    | 0,27                    | 0,63 | 0,03 | 0,07 | 0   | 0   | 0                     |
| 611v, 612v                                  | 0,03                    | 0,07 | 0,27 | 0,63 | 0   | 0   | 0                     |
| 621, 623                                    | 0,27                    | 0,63 | 0,03 | 0,07 | 0   | 0   | 0                     |
| 621V, 622, 622V,<br>623V, 624, 624V,<br>625 | 0,03                    | 0,07 | 0,27 | 0,63 | 0   | 0   | 0                     |
| 631, 631v, 632,<br>632v, 633                | 0,03                    | 0,07 | 0,27 | 0,63 | 0   | 0   | 0                     |

(\*) Siehe Definitionen unter Nummer 1.1.

(\*\*) Siehe Definitionen unter Nummer 1.4.

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

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

2.2.1. Für schwere Nutzfahrzeuge der Klassen N und O:

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

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

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

2.2.3. Für Primärfahrzeuge der Klasse M von schweren Nutzfahrzeugen:

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

Dabei gilt:

$\sum_v$  ist die Summe aller neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in der Fahrzeuguntergruppe *sg* gemäß Artikel 7b;

CO<sub>2v</sub> sind die gemäß Nummer 2.1 bestimmten spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des neuen schweren Nutzfahrzeugs *v*;

|            |                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| $CO2p_v$   | sind die gemäß Nummer 2.1 bestimmten spezifischen $CO_2$ -Emissionen des Primärfahrzeugs des neuen schweren Nutzfahrzeugs $v$ ;                                                                                                                                            |
| $V_{sg}$   | ist die Anzahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in der Fahrzeuguntergruppe $sg$ ;                                                                                                                                                                          |
| $Vpv_{sg}$ | ist die Anzahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge innerhalb der Untergruppe $sg$ , die gemäß Artikel 7b bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen $CO_2$ -Emissionen gemäß Nummer 2.2.3 mit den $CO_2$ -Emissionen ihrer Primärfahrzeuge berücksichtigt werden; |
| $PL_{sg}$  | ist die durchschnittliche Nutzlast der schweren Nutzfahrzeuge in der Fahrzeuguntergruppe $sg$ , die gemäß Nummer 2.5 bestimmt wird;                                                                                                                                        |
| $PN_{sg}$  | ist die durchschnittliche Fahrgastzahl der Fahrzeuge in der Fahrzeuguntergruppe $sg$ , die gemäß Nummer 2.5 bestimmt wird.                                                                                                                                                 |

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

#### 2.3.1 Berichtszeiträume 2019-2024

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

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

Dabei gilt:

|            |                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| $V_{all}$  | ist die Anzahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in den Fahrzeuguntergruppen $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}, 10\text{-LH}$ ;                                                            |
| $V_{conv}$ | ist die Anzahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in den Fahrzeuguntergruppen $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}, 10\text{-LH}$ ohne emissionsfreie und emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge; |
| $V_{zlev}$ | ist die Summe aus $V_{in}$ und $V_{out}$                                                                                                                                                                                                                                              |

Dabei gilt:

|                |                                                                                                                                                                                                                                               |
|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| $V_{in}$       | ist $\sum_v (1 + (1 - CO2_v / LET_{sg}))$                                                                                                                                                                                                     |
| wobei $\sum_v$ | die Summe aller neuen emissionsfreien und emissionsarmen schweren Nutzfahrzeuge in den Fahrzeuguntergruppen $sg = 4\text{-UD}, 4\text{-RD}, 4\text{-LH}, 5\text{-RD}, 5\text{-LH}, 9\text{-RD}, 9\text{-LH}, 10\text{-RD}, 10\text{-LH}$ ist; |
| $CO2_v$        | sind die spezifischen $CO_2$ -Emissionen in g/km eines emissionsfreien bzw. emissionsarmen schweren Nutzfahrzeugs $v$ , die gemäß Nummer 2.1 bestimmt werden;                                                                                 |
| $LET_{sg}$     | ist der Schwellenwert für niedrige Emissionen der Fahrzeuguntergruppe $sg$ , zu der das schwere Nutzfahrzeug $v$ gehört, gemäß Nummer 2.3.4;                                                                                                  |
| $V_{out}$      | ist die Gesamtzahl der emissionsfreien schweren Nutzfahrzeuge der Klasse N, die nicht den für $V_{in}$ definierten Fahrzeuguntergruppen angehören, mit einem Anteil von höchstens 1,5 % $V_{conv}$ .                                          |

#### 2.3.2 Berichtszeiträume 2025-2029

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

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

Dabei gilt:

x ist 0,02

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

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

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

Dabei gilt:

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

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

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

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

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

### 2.3.3 Berichtszeiträume ab 2030

$$ZLEV = 1$$

### 2.3.4 Berechnung des Schwellenwerts für niedrige Emissionen

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

$$LET_{sg} = (rCO2_{sg} \times PL_{sg}) / 2$$

Dabei gilt:

$rCO2_{sg}$  sind die Bezugswerte für  $CO_2$ -Emissionen der Fahrzeuguntergruppe  $sg$ , die gemäß Nummer 3 bestimmt werden;

$PL_{sg}$  ist die durchschnittliche Nutzlast der schweren Nutzfahrzeuge in der Fahrzeuguntergruppe  $sg$ , die gemäß Nummer 2.5 bestimmt wird;

## 2.4. Berechnung der Fahrzeuganteile

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

$$share_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

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

$$zev_{sg} = \frac{Vzev_{sg}}{V_{sg}}$$

Für jeden Hersteller und jeden Berichtszeitraum wird der Anteil neuer schwerer Nutzfahrzeuge innerhalb der Fahrzeuguntergruppe  $sg$ , die gemäß Artikel 7b bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen  $CO_2$ -Emissionen nach Nummer 2.2 mit den  $CO_2$ -Emissionen ihrer Primärfahrzeuge berücksichtigt werden, wie folgt berechnet:

$$pv_{sg} = \frac{Vpv_{sg}}{V_{sg}}$$

Dabei gilt:

- $Vzev_{sg}$  ist die Zahl der neuen emissionsfreien schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in einer Fahrzeuguntergruppe  $sg$ ;
- $Vpv_{sg}$  ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge innerhalb der Fahrzeuguntergruppe  $sg$ , die gemäß Artikel 7b bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen  $CO_2$ -Emissionen nach Nummer 2.2 mit den  $CO_2$ -Emissionen ihrer Primärfahrzeuge berücksichtigt werden;
- $V_{sg}$  ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in einer Untergruppe  $sg$ ;
- $V$  ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers.

## 2.5. Nutzlastwerte, Fahrgastzahlen und Ladevolumina

Der durchschnittliche Nutzlastwert  $PL_{sg}$  eines schweren Nutzfahrzeugs der Klasse N oder O in einer Fahrzeuguntergruppe  $sg$  wird wie folgt berechnet:

$$PL_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PL_{sg,mp}$$

Die durchschnittliche Fahrgastzahl  $PN_{sg}$  eines schweren Nutzfahrzeugs der Klasse M in einer Fahrzeuguntergruppe  $sg$  wird wie folgt berechnet:

$$PN_{sg} = \sum_{mp} W_{sg,mp} \times PN_{sg,mp}$$

Dabei gilt:

- $\sum_{mp}$  ist die Summe aller Einsatzprofile  $mp$ ;
- $W_{sg,mp}$  ist das unter den Nummern 2.1.1 bis 2.1.3 aufgeführte Einsatzprofil-Gewicht;
- $PL_{sg,mp}$  ist der Nutzlastwert, der den schweren Nutzfahrzeugen der Klassen N und O in der Fahrzeuguntergruppe  $sg$  für das Einsatzprofil  $mp$  gemäß den Nummern 2.5.1 und 2.5.3 zugeordnet wird;
- $PN_{sg,mp}$  ist die Fahrgastzahl, die den schweren Nutzfahrzeugen der Klasse M in der Fahrzeuguntergruppe  $sg$  für das Einsatzprofil  $mp$  gemäß Nummer 2.5.2 zugeordnet wird.

### 2.5.1. Schwere Nutzfahrzeuge der Klasse N

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

| Fahrzeug-<br>unter-<br>gruppe<br>sg (*) | Einsatzprofil mp (**)           |      |                                 |      |                                 |      |          |      |     |      |          |          |     |      |
|-----------------------------------------|---------------------------------|------|---------------------------------|------|---------------------------------|------|----------|------|-----|------|----------|----------|-----|------|
|                                         | RDL                             | RDR  | LHL                             | LHR  | UDL                             | UDR  | REL      | RER  | LEL | LER  | MUL      | MUR      | COL | COR  |
| 53                                      | Wie unter Nummer 3.1.1 bestimmt |      | Entfällt                        |      | Wie unter Nummer 3.1.1 bestimmt |      | Entfällt |      |     |      |          |          |     |      |
| 53v                                     |                                 |      |                                 |      |                                 |      |          |      |     |      |          |          |     |      |
| 54                                      |                                 |      |                                 |      |                                 |      |          |      |     |      |          |          |     |      |
| 1s                                      |                                 |      |                                 |      |                                 |      |          |      |     |      |          |          |     |      |
| 1sv                                     |                                 |      |                                 |      |                                 |      |          |      |     |      |          |          |     |      |
| 1                                       |                                 |      |                                 |      |                                 |      |          |      |     |      |          |          |     |      |
| 1v                                      |                                 |      |                                 |      |                                 |      |          |      |     |      |          |          |     |      |
| 2                                       |                                 |      | Wie unter Nummer 3.1.1 bestimmt |      |                                 |      |          |      |     |      |          |          |     |      |
| 2v                                      |                                 |      |                                 |      |                                 |      |          |      |     |      |          |          |     |      |
| 3                                       |                                 |      | Entfällt                        |      |                                 |      |          |      |     |      |          |          |     |      |
| 3v                                      |                                 |      |                                 |      |                                 |      |          |      |     |      |          |          |     |      |
| 4-UD                                    | 0,9                             | 4,4  | 1,9                             | 14   | 0,9                             | 4,4  | 3,5      | 17,5 | 3,5 | 26,5 | 0,6      | 3,0      | 0,9 | 4,4  |
| 4-RD                                    |                                 |      |                                 |      |                                 |      |          |      |     |      |          |          |     |      |
| 4-LH                                    |                                 |      |                                 |      |                                 |      |          |      |     |      |          |          |     |      |
| 4v                                      |                                 |      |                                 |      |                                 |      |          |      |     |      |          |          |     |      |
| 5-RD                                    | 2,6                             | 12,9 | 2,6                             | 19,3 | 2,6                             | 12,9 | 3,5      | 17,5 | 3,5 | 26,5 | Entfällt | Entfällt | 2,6 | 12,9 |
| 5-LH                                    |                                 |      |                                 |      |                                 |      |          |      |     |      |          |          |     |      |
| 5v                                      |                                 |      |                                 |      |                                 |      |          |      |     |      |          |          |     |      |

| Fahrzeug-<br>unter-<br>gruppe<br>sg (*) | Einsatzprofil mp (**) |      |     |      |     |      |     |      |     |      |          |          |     |      |
|-----------------------------------------|-----------------------|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|----------|----------|-----|------|
|                                         | RDL                   | RDR  | LHL | LHR  | UDL | UDR  | REL | RER  | LEL | LER  | MUL      | MUR      | COL | COR  |
| 9-RD                                    | 1,4                   | 7,1  | 2,6 | 19,3 | 1,4 | 7,1  | 3,5 | 17,5 | 3,5 | 26,5 | 1,2      | 6,0      | 1,4 | 7,1  |
| 9-LH                                    |                       |      |     |      |     |      |     |      |     |      |          |          |     |      |
| 9v                                      |                       |      |     |      |     |      |     |      |     |      |          |          |     |      |
| 10-RD                                   | 2,6                   | 12,9 | 2,6 | 19,3 | 2,6 | 12,9 | 3,5 | 17,5 | 3,5 | 26,5 | Entfällt | Entfällt | 2,6 | 12,9 |
| 10-LH                                   |                       |      |     |      |     |      |     |      |     |      |          |          |     |      |
| 10v                                     |                       |      |     |      |     |      |     |      |     |      |          |          |     |      |
| 11                                      | 1,4                   | 7,1  | 2,6 | 19,3 | 1,4 | 7,1  | 3,5 | 17,5 | 3,5 | 26,5 | 1,2      | 6,0      | 1,4 | 7,1  |
| 11v                                     |                       |      |     |      |     |      |     |      |     |      |          |          |     |      |
| 12                                      | 2,6                   | 12,9 | 2,6 | 19,3 | 2,6 | 12,9 | 3,5 | 17,5 | 3,5 | 26,5 | Entfällt | Entfällt | 2,6 | 12,9 |
| 12v                                     |                       |      |     |      |     |      |     |      |     |      |          |          |     |      |
| 16                                      | Entfällt              |      |     |      |     |      |     |      |     |      |          |          | 2,6 | 12,9 |
| 16v                                     |                       |      |     |      |     |      |     |      |     |      |          |          |     |      |

(\*) Siehe Definitionen unter Nummer 1.1.  
(\*\*) Siehe Definitionen unter Nummer 1.4.

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

2.5.2. Schwere Nutzfahrzeuge der Klasse M

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

2.5.3. Schwere Nutzfahrzeuge der Klasse O

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

| Fahrzeuguntergruppe<br>(sg) (*) | Einsatzprofil (mp) (**) |      |     |      |          |          |                       |
|---------------------------------|-------------------------|------|-----|------|----------|----------|-----------------------|
|                                 | RDL                     | RDR  | LHL | LHR  | UDL      | UDR      | REL, RER, LEL,<br>LER |
| 111, 111V, 112,<br>112V, 113    | 1,5                     | 7,5  | 1,5 | 11,2 | Entfällt | Entfällt | Entfällt              |
| 121, 121V, 123,<br>123V, 125    | 2,2                     | 11,2 | 2,2 | 16,8 | Entfällt | Entfällt | Entfällt              |
| 122, 122V, 124,<br>124V, 126    | 2,4                     | 12,2 | 2,4 | 18,3 | Entfällt | Entfällt | Entfällt              |
| 131, 131v, 132,<br>132v, 133    | 2,6                     | 12,9 | 2,6 | 19,3 | Entfällt | Entfällt | Entfällt              |
| 421, 421v, 422,<br>422v, 423    | 2,6                     | 12,9 | 2,6 | 19,3 | Entfällt | Entfällt | Entfällt              |
| 431, 431v, 432,<br>432v, 433    | 2,6                     | 12,9 | 2,6 | 19,3 | Entfällt | Entfällt | Entfällt              |
| 611, 612                        | 1,2                     | 6,1  | 1,2 | 9,2  | Entfällt | Entfällt | Entfällt              |
| 611v, 612v                      | 1,2                     | 6,1  | 1,2 | 9,2  | Entfällt | Entfällt | Entfällt              |
| 621, 621v, 623,<br>623v         | 1,3                     | 6,3  | 1,3 | 9,5  | Entfällt | Entfällt | Entfällt              |
| 622, 622V, 624,<br>624V, 625    | 2,6                     | 12,9 | 2,6 | 19,3 | Entfällt | Entfällt | Entfällt              |
| 631, 631v, 632,<br>632v, 633    | 2,6                     | 12,9 | 2,6 | 19,3 | Entfällt | Entfällt | Entfällt              |

(\*) Siehe Definitionen unter Nummer 1.1.

(\*\*) Siehe Definitionen unter Nummer 1.4.

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

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

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

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

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

Dabei gilt:

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

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

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

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

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

#### 2.6.1. Jährliche Kilometerleistung für schwere Nutzfahrzeuge der Klasse N

| Fahrzeuguntergruppe<br>(sg) (*) | Jährliche Kilometerleistung $AM_{sg}$ (in km) |
|---------------------------------|-----------------------------------------------|
| 53, 53v                         | 58 000                                        |
| 54                              | 58 000                                        |
| 1s, 1sv                         | 58 000                                        |
| 1, 1v                           | 58 000                                        |
| 2, 2v                           | 60 000                                        |
| 3, 3v                           | 60 000                                        |
| 4-UD                            | 60 000                                        |
| 4-RD                            | 78 000                                        |
| 4-LH                            | 98 000                                        |
| 4v                              | 60 000                                        |
| 5-RD                            | 78 000                                        |
| 5-LH                            | 116 000                                       |
| 5v                              | 60 000                                        |
| 9-RD                            | 73 000                                        |

| Fahrzeuguntergruppe<br>(sg) (*) | Jährliche Kilometerleistung AM <sub>sg</sub> (in km) |
|---------------------------------|------------------------------------------------------|
| 9-LH                            | 108 000                                              |
| 9v                              | 60 000                                               |
| 10-RD                           | 68 000                                               |
| 10-LH                           | 107 000                                              |
| 10v                             | 60 000                                               |
| 11                              | 65 000                                               |
| 11v                             | 60 000                                               |
| 12                              | 67 000                                               |
| 12v                             | 60 000                                               |
| 16, 16v                         | 60 000                                               |

(\*) Siehe Definitionen unter Nummer 1.1.

#### 2.6.2. Jährliche Kilometerleistung für schwere Nutzfahrzeuge der Klasse M

| Fahrzeuguntergruppe<br>(sg) (*) | Jährliche Kilometerleistung AM <sub>sg</sub> (in km) |
|---------------------------------|------------------------------------------------------|
| 31-LF                           | 60 000                                               |
| 31-L1                           | 60 000                                               |
| 31-L2                           | 60 000                                               |
| 31-DD                           | 60 000                                               |
| 32-C2                           | 96 000                                               |
| 32-C3                           | 96 000                                               |
| 32-DD                           | 96 000                                               |
| 33-LF                           | 60 000                                               |
| 33-L1                           | 60 000                                               |
| 33-L2                           | 60 000                                               |

| Fahrzeuguntergruppe<br>(sg) (*) | Jährliche Kilometerleistung $AM_{sg}$ (in km) |
|---------------------------------|-----------------------------------------------|
| 33-DD                           | 60 000                                        |
| 34-C2                           | 96 000                                        |
| 34-C3                           | 96 000                                        |
| 34-DD                           | 96 000                                        |
| 35-FE                           | 60 000                                        |
| 39-FE                           | 60 000                                        |

(\*) Siehe Definitionen unter Nummer 1.1.

### 2.6.3. Jährliche Kilometerleistung für schwere Nutzfahrzeuge der Klasse O

| Fahrzeuguntergruppe<br>(sg) (*)                                                 | Jährliche Kilometerleistung $AM_{sg}$ (in km) |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| 111, 111V, 112, 112V, 113                                                       | 52 000                                        |
| 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131v, 132, 132v, 133 | 77 000                                        |
| 421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433                            | 68 000                                        |
| 611, 612, 611v, 612v, 621, 623, 621v, 623v                                      | 40 000                                        |
| 622, 622V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633                            | 68 000                                        |

(\*) Siehe Definitionen unter Nummer 1.1.

- 2.7. Durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen der Hersteller gemäß Artikel 4  
Für jeden Hersteller werden die folgenden durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen berechnet:

- 2.7.1. Für die Berichtszeiträume der Jahre 2019 bis 2029:

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

- 2.7.2. Für die Berichtszeiträume ab 2025:

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

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

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

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

Dabei gilt:

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

$ZLEV$  wird gemäß Nummer 2.3 bestimmt;

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

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

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

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

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

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

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

3. Berechnung der Bezugswerte

- 3.1. Bezugswerte

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dabei gilt:

$\Sigma_v$  ist die Summe aller neuen schweren Nutzfahrzeuge in der Fahrzeuguntergruppe  $sg$ , die im Referenzzeitraum gemäß Nummer 3.2 für  $sg$  zugelassen wurden;

$CO2_v$  sind die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$ , die gemäß Nummer 2.1 bestimmt und gegebenenfalls gemäß Anhang II angepasst wurden;

$CO2p_v$  sind die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Primärfahrzeugs des neuen schweren Nutzfahrzeugs  $v$ , die gemäß Nummer 2.1 bestimmt und gegebenenfalls gemäß Anhang II angepasst wurden;

$rV_{sg}$  ist die Anzahl aller neuen schweren Nutzfahrzeuge in der Fahrzeuguntergruppe  $sg$ , die im Referenzzeitraum gemäß Nummer 3.2 für  $sg$  zugelassen wurden;

$PL_{sg}$  ist die durchschnittliche Nutzlast der schweren Nutzfahrzeuge in der Fahrzeuguntergruppe  $sg$ , die gemäß Nummer 2.5 bestimmt wird;

$PN_{sg}$  ist die durchschnittliche Fahrgastzahl der schweren Nutzfahrzeuge in der Fahrzeuguntergruppe  $sg$ , die gemäß Nummer 2.5 bestimmt wird;

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

$PN_{v,mp}$  ist die Fahrgastzahl des schweren Nutzfahrzeugs  $v$  im Einsatzprofil  $mp$ , die anhand der gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten bestimmt wird;

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

|           |                                                                                                                                                                  |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| $maxPL_v$ | ist die technisch zulässige maximale Nutzlast des schweren Nutzfahrzeugs $v$ , die anhand der gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten bestimmt wird;     |
| $maxPN_v$ | ist die technisch zulässige maximale Fahrgastzahl des schweren Nutzfahrzeugs $v$ , die anhand der gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten bestimmt wird; |
| $CV_v$    | ist das Ladevolumen des schweren Nutzfahrzeugs $v$ , das anhand der gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten bestimmt wird.                               |

### 3.2. Referenzzeiträume für Fahrzeuguntergruppen

Die folgenden Berichtszeiträume gelten als Referenzzeiträume für Fahrzeuguntergruppen:

| Fahrzeuguntergruppe $sg$                               | Berichtszeitraum des Jahres, der als Referenzzeitraum gilt |
|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH | 2019                                                       |
| 1, 2, 3, 11, 12, 16                                    | 2021                                                       |
| Alle Sonstigen                                         | 2025                                                       |

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

Die durchschnittlichen spezifischen  $CO_2$ -Emissionen  $avgCO2_{sg}$  und  $avgCO2p_{sg}$  gemäß Nummer 2.2 sowie die Bezugswerte für  $CO_2$ -Emissionen  $rCO2_{sg}$  und  $rCO2p_{sg}$  gemäß Nummer 3.1.2 werden für alle Hersteller in der Fahrzeuguntergruppe  $sg$  bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen  $CO_2$ -Emissionen gemäß Nummer 2.7 sowie der Zielvorgaben für die spezifischen  $CO_2$ -Emissionen gemäß Nummer 4.1 für die Berichtszeiträume der Jahre  $< Y + 5$  mit 0 angesetzt. Hier ist  $Y$  das Jahr des ersten Berichtszeitraums, in dem die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge aller Hersteller in der Fahrzeuguntergruppe  $sg$  mindestens 50 beträgt.

Zur Ermittlung der Bezugswerte für  $CO_2$ -Emissionen  $rCO2_{sg}$  und  $rCO2p_{sg}$  zur Berechnung der Zielvorgabe für die spezifischen  $CO_2$ -Emissionen gemäß Nummer 4 werden die entsprechenden Werte aus Nummer 3.1.2 zuerst nicht für den Berichtszeitraum der Fahrzeuguntergruppe  $sg$  gemäß Nummer 3.2, sondern für den Berichtszeitraum des Jahres  $Y$  berechnet.

Anschließend werden die resultierenden Werte dividiert durch

- den Zielfaktor  $RET_{sg,Y}$  gemäß Nummer 5.1.1 zur Ermittlung der Bezugswerte für  $CO_2$ -Emissionen  $rCO2_{sg}$ ,
- den Zielfaktor  $RETP_{sg,Y}$  gemäß Nummer 5.1.1 zur Ermittlung der Bezugswerte für  $CO_2$ -Emissionen  $rCO2p_{sg}$ .

### 4. Berechnung der Zielvorgabe für die spezifischen $CO_2$ -Emissionen eines Herstellers gemäß Artikel 6

#### 4.1. Zielvorgaben für die spezifischen $CO_2$ -Emissionen

Für jeden Hersteller wird die folgende Zielvorgabe für die spezifischen  $CO_2$ -Emissionen  $T$  wie folgt berechnet:

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

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

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

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

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

$$T(MZE) = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times (1 - zevM_{sg}) \times rCO2_{sg}$$
$$T(M) = T(MCO2) + T(MZE)$$

Dabei gilt:

- $\sum_{sg}$

ist die Summe derjenigen Fahrzeuguntergruppen, die in die Berechnung der jeweiligen Zielvorgabe für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Nummer 4.2 einbezogen werden;
- $share_{sg}$

wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt;
- $MPW_{sg}$

wird gemäß Nummer 2.6 bestimmt;
- $rf_{sg}$

ist die CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgabe, die gemäß Nummer 4.3 in dem spezifischen Berichtszeitraum auf neue schwere Nutzfahrzeuge der Fahrzeuguntergruppe sg anzuwenden ist;
- $rfp_{sg}$

ist die CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgabe, die gemäß Nummer 4.3 in dem spezifischen Berichtszeitraum auf die Primärfahrzeuge von neuen schweren Nutzfahrzeugen der Fahrzeuguntergruppe sg anzuwenden ist;
- $zevM_{sg}$

ist die Vorgabe für die Emissionsfreiheit von schweren Nutzfahrzeugen, die gemäß Nummer 4.3 in dem spezifischen Berichtszeitraum auf schwere Nutzfahrzeuge der Fahrzeuguntergruppe sg anzuwenden ist;
- $rCO2_{sg}$

wird gemäß Nummer 3.1.2 bestimmt;
- $rCO2p_{sg}$

wird gemäß Nummer 3.1.2 bestimmt;
- $pv_{sg}$

wird gemäß Nummer 2.4 bestimmt.

- 4.2. Bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Hersteller berücksichtigte Fahrzeuguntergruppen
- Bei der Berechnung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen CO<sub>2</sub>(X), der Zielvorgaben für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen T(X) und der CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionskurve ET(X)<sub>y</sub> werden die folgenden Fahrzeuguntergruppen sg berücksichtigt:

| X = 2025                                                                                                                     | X= NO                                                                                                                                                                                                          | X = MCO2                                                                                                                                                                                                                         | X= MZE                                                                                                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fahrzeuguntergruppen, die CO <sub>2</sub> -Emissionsreduktionszielvorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstabe a unterliegen | Fahrzeuguntergruppen von Fahrzeugen für die Beförderung von Gütern, die CO <sub>2</sub> -Emissionsreduktionszielvorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstaben b, c und d sowie Artikel 3a Absatz 3 unterliegen | Fahrzeuguntergruppen von Fahrzeugen für die Beförderung von Personen, die CO <sub>2</sub> -Emissionsreduktionszielvorgaben gemäß Artikel 3a Absatz 1 Buchstaben b, c und d unterliegen (Reisebusse und Niederflrbusse Klasse II) | Fahrzeuguntergruppen von Fahrzeugen für die Beförderung von Personen, die Zielvorgaben für die Emissionsfreiheit von schweren Nutzfahrzeugen gemäß Artikel 3d unterliegen (Stadtbusse) |
| 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH                                                                       | Alle unter den Nummern 1.1.1 und 1.1.3 genannten Fahrzeuguntergruppen. In den Berichtszeiträumen der Jahre vor 2035 werden jedoch keine Untergruppen von Arbeitsfahrzeugen berücksichtigt.                     | 32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2                                                                                                                                                                           | 31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE                                                                                                                                 |

- 4.3. CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben und Vorgaben für die Emissionsfreiheit von schweren Nutzfahrzeugen
- 4.3.1. Die folgenden CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben  $rf_{sg}$  und  $rfp_{sg}$  gemäß Artikel 3a gelten für schwere Nutzfahrzeuge der Fahrzeuguntergruppe sg für verschiedene Berichtszeiträume:

| CO <sub>2</sub> -Emissionsreduktionszielvorgaben $rf_{sg}$ und $rfp_{sg}$ |                                                                                                            |                             |             |             |         |
|---------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------|-------------|---------|
| Fahrzeuguntergruppen sg                                                   |                                                                                                            | Berichtszeiträume der Jahre |             |             |         |
|                                                                           |                                                                                                            | 2025 — 2029                 | 2030 — 2034 | 2035 — 2039 | ab 2040 |
| Mittelschwere Lastkraftwagen                                              | 53, 54                                                                                                     | 0                           | 43 %        | 64 %        | 90 %    |
| Schwere Lastkraftwagen > 7,4 t                                            | 1s, 1, 2, 3                                                                                                | 0                           | 43 %        | 64 %        | 90 %    |
| Schwere Lastkraftwagen > 16 t mit 4x2- und 6x4-Achskonfigurationen        | 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH                                                     | 15 %                        | 43 %        | 64 %        | 90 %    |
| Schwere Lastkraftwagen > 16 t mit besonderen Achskonfigurationen          | 11, 12, 16                                                                                                 | 0                           | 43 %        | 64 %        | 90 %    |
| Arbeitsfahrzeuge                                                          | 53v, 1sv, 1v, 2v, 3v, 4v, 5v, 9v, 10v, 11v, 12v, 16v                                                       | 0                           | 0           | 64 %        | 90 %    |
| Reise- und Überlandbusse ( $rf_{sg}$ )                                    | 32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2                                                     | 0                           | 43 %        | 64 %        | 90 %    |
| Primärfahrzeuge von Reise- und Überlandbussen ( $rfp_{sg}$ )              | 32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD, 31-L2, 33-L2                                                     | 0                           | 43 %        | 64 %        | 90 %    |
| Anhänger                                                                  | 111, 111V, 112, 112V, 113, 121, 121V, 122, 122V, 123, 123V, 124, 124V, 125, 126, 131, 131V, 132, 132V, 133 | 0                           | 7,5 %       | 7,5 %       | 7,5 %   |

| CO <sub>2</sub> -Emissionsreduktionszielvorgaben $rf_{sg}$ und $rfp_{sg}$                                                                              |   |                             |             |             |                                                                                                                                         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|-----------------------------|-------------|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fahrzeuguntergruppen $sg$                                                                                                                              |   | Berichtszeiträume der Jahre |             |             |                                                                                                                                         |
|                                                                                                                                                        |   | 2025 — 2029                 | 2030 — 2034 | 2035 — 2039 | ab 2040                                                                                                                                 |
| Sattelanhänger                                                                                                                                         | 0 | 10 %                        | 10 %        | 10 %        | Für die Berichtszeiträume der Jahre vor 2025 betragen alle CO <sub>2</sub> -Emissionsreduktionszielvorgaben $rf_{sg}$ und $rfp_{sg}$ 0. |
| 421, 421v, 422, 422v, 423, 431, 431v, 432, 432v, 433, 611, 612, 611V, 612V, 621, 623, 621V, 622, 622V, 623V, 624, 624V, 625, 631, 631v, 632, 632v, 633 |   |                             |             |             |                                                                                                                                         |

4.3.2. Für schwere Nutzfahrzeuge der Fahrzeuguntergruppe  $sg$  gelten gemäß Artikel 3b für verschiedene Berichtszeiträume die folgenden Vorgaben für die Emissionsfreiheit von schweren Nutzfahrzeugen  $zevM_{sg}$ :

| Vorgaben für die Emissionsfreiheit von schweren Nutzfahrzeugen $zevM_{sg}$ |                                                        |                             |             |             |         |
|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------|-------------|---------|
| Fahrzeuguntergruppen $sg$                                                  |                                                        | Berichtszeiträume der Jahre |             |             |         |
|                                                                            |                                                        | vor 2030                    | 2030 — 2034 | 2035 — 2039 | ab 2040 |
| Stadtbusse                                                                 | 31-LF, 31-L1, 31-DD, 33-LF, 33-L1, 33-DD, 35-FE, 39-FE | 0                           | 90 %        | 100 %       | 100 %   |

5. Emissionsgutschriften und -lastschriften gemäß Artikel 7

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

5.1.1. Zielfaktoren

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

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

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

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

Dabei gilt:

$lY$ ,  $uY$  sind die Werte für das untere und das obere Jahr in der Menge { $rY$ , 2025, 2030, 2035, 2040} für die Fahrzeuguntergruppen, die in der Spalte X = 2025 in der Tabelle unter Nummer 4.2 angegeben sind,

in der Menge { $rY$ , 2030, 2035, 2040} für alle anderen Fahrzeuguntergruppen  $sg$ , die dem kleinsten Intervall entsprechen, für das die Bedingung  $lY \leq Y < uY$  gilt;

$rY$  ist das Jahr des für die Fahrzeuguntergruppe  $sg$  geltenden Referenzzeitraums gemäß Nummer 3.2;

$rf_{sg,lY}$ ,  $rf_{sg,uY}$  sind die CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben der Fahrzeuguntergruppe  $sg$  für neue schwere Nutzfahrzeuge der Jahre  $lY$  und  $uY$  gemäß Nummer 4.3;

$rfp_{sg,lY}$   $rfp_{sg,uY}$  sind die CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionszielvorgaben der Fahrzeuguntergruppe  $sg$  für Primärfahrzeuge von neuen schweren Nutzfahrzeugen der Jahre  $lY$  und  $uY$  gemäß Nummer 4.3;

$zevM_{sg,lY}$   $zevM_{sg,uY}$  sind die Vorgaben für die Emissionsfreiheit von schweren Nutzfahrzeugen für neue schwere Nutzfahrzeuge der Jahre  $lY$  und  $uY$  gemäß Nummer 4.3;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dabei gilt:

$\sum_{sg}$  ist die Summe derjenigen Fahrzeuguntergruppen, die in die Berechnung der jeweiligen CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionskurve gemäß Nummer 4.2 einbezogen werden;

$share_{sg}$  ist der Anteil der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers in der Fahrzeuguntergruppe  $sg$ , der gemäß Nummer 2.4 bestimmt wird;

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

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

$rCO2p_{sg}$  wird gemäß Nummer 3.1.2 bestimmt;

$pv_{sg}$  ist der Anteil neuer schwerer Nutzfahrzeuge des Herstellers innerhalb der Fahrzeuguntergruppe  $sg$ , die gemäß Artikel 7b mit den CO<sub>2</sub>-Emissionen ihrer Primärfahrzeuge bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Nummer 2.2 berücksichtigt werden.

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

Für jeden Hersteller und jeden Berichtszeitraum der Jahre  $Y$  von 2019 bis 2040 entsprechen die Emissionsgutschriften  $cCO2(X)_Y$  und die Emissionslastschriften  $dCO2(X)_Y$  ( $X = NO, M$ ) den folgenden Werten oder 0 (d. h., Emissionsgutschriften und Emissionslastschriften können nicht negativ sein), je nachdem welcher Wert höher ist:

|               | 2019 ≤ Y < 2025                          | 2025 ≤ Y < 2030                         | 2030 ≤ Y < 2040                      |
|---------------|------------------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------------|
| $cCO_2(NO)_Y$ | $[ET(2025)_Y - CO_2(2025)_Y] \times V_Y$ | $[ET(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_Y$    | $[ET(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_Y$ |
| $dCO_2(NO)_Y$ | 0                                        | $[CO_2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_Y$ | $[CO_2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_Y$  |
| $cCO_2(M)_Y$  | 0                                        | $[ET(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_Y$      | $[ET(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_Y$   |
| $dCO_2(M)_Y$  | 0                                        | 0                                       | $[CO_2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_Y$    |

Dabei gilt:

- $ET(X)_Y$  ist die CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktionskurve des Herstellers im Berichtszeitraum des Jahres Y, die gemäß Nummer 5.1 bestimmt wird (X = 2025, NO, M);
- $CO_2(X)_Y$  sind die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Herstellers im Berichtszeitraum des Jahres Y, die gemäß Nummer 2.7 bestimmt werden (X = 2025, NO, M);
- $T(X)_Y$  ist die Zielvorgabe für die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Herstellers im Berichtszeitraum des Jahres Y, die gemäß Nummer 4 bestimmt wird (X = 2025, NO, M);
- $V_Y$  ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers im Berichtszeitraum des Jahres Y.

### 5.3. Obergrenze für Emissionslastschriften

Für jeden Hersteller werden die Obergrenzen für die Emissionslastschriften  $\lim CO_2(X)_Y$  im Berichtszeitraum des Jahres Y wie folgt bestimmt:

- $\lim CO_2(NO)_Y = T(2025)_Y \times 0,05 \times V(2025)_Y$  für die Berichtszeiträume der Jahre Y < 2030;
- $\lim CO_2(NO)_Y = T(NO)_Y \times 0,05 \times V(NO)_Y$  für die Berichtszeiträume der Jahre Y ≥ 2030;
- $\lim CO_2(M)_Y = T(M)_Y \times 0,05 \times V(M)_Y$  für die Berichtszeiträume der Jahre Y ≥ 2030.

Dabei gilt:

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

### 5.4. Emissionsgutschriften für frühere Jahre

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

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

Dabei gilt:

- $\min$  ist der kleinere der beiden in Klammern genannten Werte;
- $\sum_{Y=2019}^{2024}$  ist die Summe der Berichtszeiträume der Jahre Y von 2019 bis 2024;

$dCO_2(NO)_Y$  sind die Emissionslastschriften für den Berichtszeitraum des Jahres Y, die gemäß Nummer 5.2 bestimmt werden;

$cCO_2(NO)_Y$  sind die Emissionsgutschriften für den Berichtszeitraum des Jahres Y, die gemäß Nummer 5.2 bestimmt werden.

6. Bestimmung der  $CO_2$ -Emissionsüberschreitung eines Herstellers gemäß Artikel 8 Absatz 2

Für jeden Hersteller und jeden Berichtszeitraum des Jahres Y ab dem Jahr 2025 wird der Wert der fahrzeugklassenspezifischen  $CO_2$ -Emissionsüberschreitung  $exeCO_2(X)_Y$  wie folgt berechnet, wenn der Wert positiv ist ( $X = NO, M$ ).

Für den Berichtszeitraum des Jahres 2025:

$$exeCO_2(NO)_{2025} = dCO_2(NO)_{2025} - \sum_{Y=2019}^{2024} cCO_2(NO)_Y - limCO_2(NO)_{2025}$$

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

$$exeCO_2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO_2(NO)_I - ccCO_2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO_2(NO)_J - redCO_2 - limCO_2(NO)_Y$$

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

$$exeCO_2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO_2(M)_I - ccCO_2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO_2(M)_J - limCO_2(M)_Y$$

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

$$exeCO_2(NO)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO_2(NO)_I - ccCO_2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO_2(NO)_J - redCO_2$$

Für den Berichtszeitraum der Jahre Y = 2034 und 2039:

$$exeCO_2(M)_Y = \sum_{I=2025}^Y (dCO_2(M)_I - ccCO_2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{Y-1} exeCO_2(M)_J$$

Für die Berichtszeiträume des Jahres 2040:

$$exeCO_2(NO)_{2040} = (CO_2(NO)_{2040} - T(NO)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO_2(NO)_I - ccCO_2(NO)_{I,Y}) - \sum_{J=2025}^{2039} exeCO_2(NO)_J - redCO_2$$

$$exeCO_2(M)_{2040} = (CO_2(M)_{2040} - T(M)_{2040}) \times V_{2040} + \sum_{I=2025}^{2039} (dCO_2(M)_I - ccCO_2(M)_{I,Y}) - \sum_{J=2030}^{2039} exeCO_2(M)_J$$

Für die Berichtszeiträume der Jahre Y > 2040:

$$exeCO_2(NO)_Y = (CO_2(NO)_Y - T(NO)_Y) \times V_Y$$

$$exeCO_2(M)_Y = (CO_2(M)_Y - T(M)_Y) \times V_Y$$

Ergeben die vorstehend genannten Berechnungen einen negativen Wert für  $exeCO_2(X)_Y$ , so wird dieser mit 0 angesetzt.

Dabei gilt:

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

$\sum_{Y=2019}^{2024}$  ist die Summe der Berichtszeiträume der Jahre I von 2025 bis zum Jahr Y;

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

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

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

$dCO_2(X)_Y$  sind die Emissionslastschriften für den Berichtszeitraum des Jahres Y, die gemäß Nummer 5.2 bestimmt werden (X = NO, M);

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

$ccCO_2(X)_{I,Y}$  sind die Emissionsgutschriften für den Berichtszeitraum des Jahres I, berichtigt in Bezug auf den nach 7 Jahren ausgelaufenen Teil, die gemäß Nummer 6.1 bestimmt werden (X = NO, M);

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

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

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

Die  $CO_2$ -Emissionsüberschreitung im Berichtszeitraum des Jahres Y gemäß Artikel 8 Absatz 2 beträgt:

$$exeCO_2_Y = exeCO_2(NO)_Y + exeCO_2(M)_Y$$

#### 6.1. Bestimmung von $ccCO_2(X)_{Y,I}$

$$ccCO_2(X)_{I,Y} = cCO_2(X)_I \quad \text{für } Y \leq I + 7;$$

$$ccCO_2(X)_{I,Y} = \min(cCO_2(X)_I;$$

$$\sum_{K=2025}^{I+7} dCO_2(X)_K - \sum_{K=2025}^{I-1} ccCO_2(X)_{K,Y}) \quad \text{für } Y > I + 7;$$

#### 2. Anhang II erhält folgende Fassung:

### „ANHANG II

#### Anpassungsverfahren gemäß Artikel 11

#### 1. Anpassung der Bezugswerte für $CO_2$ -Emissionen infolge einer Änderung der Typgenehmigungsverfahren gemäß Artikel 11 Absatz 2

Nach einer Änderung der Typgenehmigungsverfahren gemäß Artikel 11 Absatz 2 werden die Bezugswerte für  $CO_2$ -Emissionen gemäß Anhang I Nummer 3.1.2 neu berechnet.

Zu diesem Zweck werden die für ein Einsatzprofil  $mp$  gemäß Anhang I Nummer 2.1 in g/km ermittelten  $CO_2$ -Emissionen neuer schwerer Nutzfahrzeuge  $v$  und ihrer Primärfahrzeuge für den Referenzzeitraum wie folgt angepasst:

$$CO_{2,v,mp} = CO_2(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO_{2,r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO_2(RP)_{r,mp})$$

$$CO_{2p,v,mp} = CO_{2p}(RP)_{v,mp} \cdot (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO_{2p,r,mp}) / (\sum_r s_{r,sg} \cdot CO_{2p}(RP)_{r,mp})$$

Dabei gilt:

|                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| $\Sigma_r$         | ist die Summe aller repräsentativen schweren Nutzfahrzeuge $r$ für die Fahrzeuguntergruppe $sg$ ;                                                                                                                                                                                                                                 |
| $sg$               | ist die Fahrzeuguntergruppe, zu der das schwere Nutzfahrzeug $v$ gehört;                                                                                                                                                                                                                                                          |
| $s_{r,sg}$         | ist das statistische Gewicht des repräsentativen schweren Nutzfahrzeugs $r$ in der Fahrzeuguntergruppe $sg$ ;                                                                                                                                                                                                                     |
| $CO_2(RP)_{v,mp}$  | sind die spezifischen $CO_2$ -Emissionen des schweren Nutzfahrzeugs $v$ in g/km, die für ein Einsatzprofil $mp$ bestimmt wurden und auf den Überwachungsdaten für den Referenzzeitraum beruhen;                                                                                                                                   |
| $CO_2(RP)_{r,mp}$  | sind die spezifischen $CO_2$ -Emissionen des repräsentativen schweren Nutzfahrzeugs $r$ in g/km, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und deren Durchführungsmaßnahmen in der während des Referenzzeitraums geltenden Fassung für ein Einsatzprofil $mp$ bestimmt werden;                                                   |
| $CO_{2,r,mp}$      | sind die spezifischen $CO_2$ -Emissionen des repräsentativen schweren Nutzfahrzeugs $r$ , die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und deren Durchführungsmaßnahmen mit den in Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a der vorliegenden Verordnung genannten Änderungen für ein Einsatzprofil $mp$ bestimmt werden;                     |
| $CO_2p(RP)_{v,mp}$ | sind die spezifischen $CO_2$ -Emissionen des Primärfahrzeugs des schweren Nutzfahrzeugs $v$ in g/km, die für ein Einsatzprofil $mp$ bestimmt wurden und auf den Überwachungsdaten für den Referenzzeitraum beruhen;                                                                                                               |
| $CO_2p(RP)_{r,mp}$ | sind die spezifischen $CO_2$ -Emissionen des Primärfahrzeugs des repräsentativen schweren Nutzfahrzeugs $r$ in g/km, die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und deren Durchführungsmaßnahmen in der während des Referenzzeitraums geltenden Fassung bestimmt werden;                                                          |
| $CO_2p_{r,mp}$     | sind die spezifischen $CO_2$ -Emissionen des Primärfahrzeugs des repräsentativen schweren Nutzfahrzeugs $r$ , die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und deren Durchführungsmaßnahmen mit den in Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a der vorliegenden Verordnung genannten Änderungen für ein Einsatzprofil $mp$ bestimmt werden. |

Die spezifischen  $CO_2$ -Emissionen werden gemäß Anhang III unter Verwendung der im Berichtszeitraum gemäß Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a geltenden Werte für die in Artikel 14 Absatz 1 Buchstabe f genannten Parameter normalisiert.

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

## 2. Anwendung der angepassten Bezugswerte für $CO_2$ -Emissionen gemäß Artikel 11 Absatz 2

Wenn die spezifischen  $CO_2$ -Emissionen einiger neuer schwerer Nutzfahrzeuge eines Herstellers im Berichtszeitraum des Jahres Y mit den in Artikel 11 Absatz 2 genannten Änderungen bestimmt wurden, werden die gemäß Anhang I Nummern 4 und 5.1 verwendeten Bezugswerte für  $CO_2$ -Emissionen  $rCO_{2,sg}$  der Fahrzeuguntergruppe  $sg$  wie folgt berechnet:

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

Dabei gilt:

|            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| $\Sigma_i$ | ist die Summe <ul style="list-style-type: none"> <li>— für <math>i = 0</math>: der nicht geänderten Verfahren zur Bestimmung der <math>CO_2</math>-Emissionen, für das die ursprünglichen Bezugswerte für <math>CO_2</math>-Emissionen ohne Anpassungen gelten, und</li> <li>— für <math>i \geq 1</math>: aller späteren Änderungen gemäß Artikel 11 Absatz 2;</li> </ul> |
| $V_{sg}$   | ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers im Berichtszeitraum des Jahres Y in der Fahrzeuguntergruppe $sg$ ;                                                                                                                                                                                                                                          |

- $V_{sg,i}$  ist die Zahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers im Berichtszeitraum des Jahres  $Y$  in der Fahrzeuguntergruppe  $sg$ , deren spezifische  $CO_2$ -Emissionen gemäß der Änderung  $i$  bestimmt werden;
- $rCO2_{sg,i}$  sind:
- für  $i = 0$ : die nicht angepassten Bezugswerte für  $CO_2$ -Emissionen,
  - für  $i \geq 1$ : die Bezugswerte für  $CO_2$ -Emissionen, die für die Fahrzeuguntergruppe  $sg$  gemäß der Änderung  $i$  bestimmt werden.“
-

ANHANG II

„ANHANG III

**Normalisierung der spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer schwerer Nutzfahrzeuge gemäß Artikel 4**

1. Normalisierung spezifischer CO<sub>2</sub>-Emissionen

Für die Berechnung gemäß Anhang I Nummer 2.1 werden die Werte der CO<sub>2</sub>-Emissionen CO<sub>2<sub>v,mp</sub></sub> von schweren Nutzfahrzeugen wie folgt normalisiert:

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

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

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

Die Werte der CO<sub>2</sub>-Emissionen CO<sub>2p<sub>v,mp</sub></sub> von Primärfahrzeugen werden nach demselben Verfahren unter Verwendung der Parameter für Primärfahrzeuge normalisiert.

Dabei gilt:

CO<sub>2<sub>v,mp</sub></sub> sind die für ein Einsatzprofil *mp* bestimmten normalisierten CO<sub>2</sub>-Emissionen des schweren Nutzfahrzeugs *v*, die bei der Berechnung gemäß Anhang I Nummer 2.1 zu berücksichtigen sind;

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

ΔCO<sub>2<sub>v,mp</sub></sub>(*m*) wird gemäß Nummer 3 bestimmt;

ΔCO<sub>2cv<sub>v,mp</sub></sub> wird gemäß Nummer 4 bestimmt;

PL<sub>v,mp</sub> ist die Nutzlast des schweren Nutzfahrzeugs *v* im Einsatzprofil *mp*, die anhand der gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten bestimmt wird;

PL<sub>sg,mp</sub> ist die Nutzlast für die Fahrzeuguntergruppe *sg* und das Einsatzprofil *mp* gemäß Anhang I Nummer 2.5;

PM<sub>v,mp</sub> ist der Fahrgastmassewert des schweren Nutzfahrzeugs *v* im Einsatzprofil *mp*, der anhand der gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten bestimmt wird;

PM<sub>sg,mp</sub> ist der Fahrgastmassewert für die Fahrzeuguntergruppe *sg* und das Einsatzprofil *mp* gemäß Anhang I Nummer 2.5;

cCW<sub>v</sub> ist die gemäß Nummer 2 angewendete Korrektur des Leergewichts des schweren Nutzfahrzeugs *v*.

2. Normalisierung des Leergewichts

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

$$cCW_v = a_{sg} \cdot (maxPL_{sg} - maxPL_v) \quad \text{für schwere Nutzfahrzeuge der Klasse N;}$$

$$cCW_v = 0 \quad \text{für schwere Nutzfahrzeuge der Klasse O;}$$

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

Dabei gilt:

*a<sub>sg</sub>* ist ein linearer Koeffizient, der gemäß Nummer 2.1 für den Berichtszeitraum des Jahres, in dem das schwere Nutzfahrzeug *v* zugelassen wurde, bestimmt wird;

|              |                                                                                                                                                                  |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| $maxPL_v$    | ist die technisch zulässige maximale Nutzlast des schweren Nutzfahrzeugs $v$ , die anhand der gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten bestimmt wird;     |
| $maxPN_v$    | ist die technisch zulässige maximale Fahrgastzahl des schweren Nutzfahrzeugs $v$ , die anhand der gemäß den Artikeln 13a und 13b gemeldeten Daten bestimmt wird; |
| $maxPL_{sg}$ | ist die technisch zulässige maximale Nutzlast der Fahrzeuguntergruppe $sg$ , die gemäß Anhang I Nummer 2.5 bestimmt wird;                                        |
| $maxPN_{sg}$ | ist die technisch zulässige maximale Fahrgastzahl der Fahrzeuguntergruppe $sg$ , die gemäß Anhang I Nummer 2.5 bestimmt wird.                                    |

### 2.1. Bestimmung der Normalisierungsparameter

Für jeden Berichtszeitraum werden die Parameter  $a_{sg}$  und  $b_{sg}$  mit einer linearen Regressionsanalyse der Korrelation der Werte von  $CW_v$  mit den Werten von  $maxPL_{sg}$  (schwere Nutzfahrzeuge der Klasse N) und  $maxPN_v$  (schwere Nutzfahrzeuge der Klasse M) unter Berücksichtigung aller neu zugelassenen schweren Nutzfahrzeuge  $v$  der Fahrzeuguntergruppe  $sg$  bestimmt:

$$CW_v \approx a_{sg} maxPL_v + b_{sg} \quad \text{für schwere Nutzfahrzeuge der Klasse N;}$$

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

Dabei gilt:

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

### 3. Änderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Änderung der Gesamtfahrzeugmasse

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

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

Dabei gilt:

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

### 4. Normalisierung für unterschiedliche Ladevolumina

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

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

Dabei gilt:

$a_{sg,mp}$  ist ein linearer Koeffizient, der gemäß Nummer 4.1 für den Berichtszeitraum des Jahres, in dem das schwere Nutzfahrzeug  $v$  zugelassen wurde, bestimmt wird;

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

$CV_{sg}$  ist das gemäß Anhang I Nummer 2.5 bestimmte Ladevolumen der Fahrzeuguntergruppe  $sg$ .

Für schwere Nutzfahrzeuge der Klassen N und M beträgt die Korrektur der  $CO_2$ -Emissionen  $\Delta CO2_{v,mp}$  0.

#### 4.1. Bestimmung der Normalisierungsparameter

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

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

Dabei gilt:

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

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

## ANHANG IV

**Vorschriften über die gemäß den Artikeln 13a und 13b zu überwachenden und zu meldenden Daten**

## TEIL A: VON DEN MITGLIEDSTAATEN ZU ÜBERWACHENDE UND ZU MELDENDE DATEN

- a) Fahrzeug-Identifizierungsnummern aller neuen schweren Nutzfahrzeuge gemäß Artikel 2, die im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats zugelassen sind;
- b) Name des Herstellers;
- c) Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers);
- d) Code für den Aufbau gemäß Eintrag 38 der Übereinstimmungsbescheinigung, gegebenenfalls einschließlich der ergänzenden Ziffern gemäß Anhang I Anlage 2 der Verordnung (EU) 2018/858;
- e) im Falle der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a oder b genannten schweren Nutzfahrzeuge: Angaben zum Antrieb gemäß den Einträgen 23, 23.1 und 26 der Übereinstimmungsbescheinigung;
- f) Höchstgeschwindigkeit des schweren Nutzfahrzeugs gemäß Eintrag 29 der Übereinstimmungsbescheinigung;
- g) Fertigungsstufe, die in dem gewählten Muster der Übereinstimmungsbescheinigung gemäß Anhang VIII Nummer 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 der Kommission <sup>(1)</sup> angegeben ist;
- h) Fahrzeugklasse gemäß Eintrag 0.4 der Übereinstimmungsbescheinigung;
- i) Anzahl der Achsen gemäß Eintrag 1 der Übereinstimmungsbescheinigung;
- j) TPMLM gemäß Eintrag 16.1 der Übereinstimmungsbescheinigung;
- k) Abdruck des kryptografischen Hashs des Hersteller-Datenprotokolls gemäß Eintrag 49.1 der Übereinstimmungsbescheinigung; für bis zum 30. Juni 2025 zugelassene schweren Nutzfahrzeuge können sich die Mitgliedstaaten auf die ersten 8 Zeichen des kryptografischen Hashs beschränken;
- l) die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Eintrag 49.5 der Übereinstimmungsbescheinigung;
- m) durchschnittlicher Nutzlastwert gemäß Eintrag 49.6 der Übereinstimmungsbescheinigung;
- n) Datum der Zulassung;
- o) TPMLM der Kombination für ein schweres Nutzfahrzeug der Klasse N3 in einer überschweren Fahrzeugkombination im Sinne von Artikel 3 Nummer 25 gemäß Eintrag 16.4 der Übereinstimmungsbescheinigung oder des Einzelgenehmigungsbogens;
- p) für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung ihre Bezeichnung gemäß Eintrag 51 der Übereinstimmungsbescheinigung;
- q) Anzahl der Antriebsachsen gemäß Eintrag 3 der Übereinstimmungsbescheinigung;
- r) bei schweren Nutzfahrzeugen, die nach Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2018/858 genehmigt wurden, die Angabe, dass das schwere Nutzfahrzeug für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Feuerwehr und die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Dienste konstruiert und gebaut wurde oder dafür angepasst wurde;
- s) bei schweren Nutzfahrzeugen, die für den Einsatz durch die Katastrophenschutzdienste, die Feuerwehr oder die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung verantwortlichen Einsatzkräfte zugelassen sind, die Bestätigung, dass das Fahrzeug zur Verwendung durch die Katastrophenschutzdienste, die Feuerwehr oder die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Einsatzkräfte zugelassen ist und dass es die Bedingungen des Artikels 3a Absatz 5 der vorliegenden Verordnung erfüllt. Bei allen schweren Nutzfahrzeugen, einschließlich einzeln genehmigter schwerer Nutzfahrzeuge, sind die entsprechenden Informationen die Angaben, die in der EU-Übereinstimmungsbescheinigung oder dem EU-Einzelgenehmigungsbogen oder dem nationalen Einzelgenehmigungsbogen gemäß den Mustern in der Durchführungsverordnung (EU) 2020/683 anzugeben sind, ungeachtet etwaiger nationaler Ausnahmen gemäß Artikel 45 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/858.

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

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

Gemäß Artikel 13b dieser Verordnung meldet jeder Berichterstatter die folgenden Daten für die schweren Nutzfahrzeuge, für die er gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 und der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362 eine Aufzeichnungsdatei des Herstellers (MRF) oder eine Fahrzeuginformationsdatei (VIF) erstellen muss.

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

| Fahrzeugklassen/<br>-untergruppen | Berichterstatter                                                                                             |                                           |                                                                                                                                             |                                                              |
|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
|                                   | Primärfahrzeughersteller <sup>(1)</sup>                                                                      | Zwischenfahrzeughersteller <sup>(2)</sup> | Fahrzeughersteller <sup>(3)</sup> <sup>(6)</sup>                                                                                            | Benannter technischer Dienst <sup>(8)</sup>                  |
| N/alle                            | Entfällt                                                                                                     | Entfällt                                  | — MRF <sup>(4)</sup><br>— Zusätzliche Angaben <sup>(*)</sup>                                                                                | Entfällt                                                     |
| M/alle                            | — VIF <sup>(5)</sup><br>— MRF <sup>(4)</sup><br>— Zusätzliche Angaben <sup>(*)</sup><br>des Primärfahrzeugs. | Entfällt                                  | — VIF <sup>(5)</sup><br>— MRF <sup>(4)</sup><br>— Zusätzliche Angaben <sup>(*)</sup><br>des vollständigen bzw. vervollständigten Fahrzeugs. | Entfällt                                                     |
| O/alle                            | Entfällt                                                                                                     | Entfällt                                  | — MRF <sup>(7)</sup><br>— Zusätzliche Angaben <sup>(*)</sup>                                                                                | — MRF <sup>(7)</sup><br>— Zusätzliche Angaben <sup>(*)</sup> |

<sup>(1)</sup> Artikel 3 Nummer 29 der Verordnung (EU) 2017/2400

<sup>(2)</sup> Artikel 3 Absatz 31 der Verordnung (EU) 2017/2400

<sup>(3)</sup> Artikel 3 Nummer 4a der Verordnung (EU) 2017/2400

<sup>(4)</sup> Aufzeichnungsdatei des Herstellers (MRF), Artikel 3 Nummer 23 der Verordnung (EU) 2017/2400

<sup>(5)</sup> Fahrzeuginformationsdatei (VIF), Artikel 3 Nummer 25 der Verordnung (EU) 2017/2400

<sup>(6)</sup> Artikel 2 Nummer 5 der Verordnung (EU) 2022/1362

<sup>(7)</sup> Aufzeichnungsdatei des Herstellers (MRF), Artikel 2 Nummer 9 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362

<sup>(8)</sup> Artikel 8 Absätze 6 und 7 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/1362

<sup>(\*)</sup> Zusätzliche Angaben:

| Nein | Überwachungsparameter                      | Quelle                                                                                                                                                                 | Fahrzeugklassen, für die der Überwachungsparameter gilt |
|------|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| 15   | Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers)   |                                                                                                                                                                        | Alle                                                    |
| 24   | Name und Anschrift des Getriebeherstellers | Nummer 0.4 des Musters einer Bescheinigung für ein Bauteil, eine selbstständige technische Einheit oder ein System in Anhang VI Anlage 1 der Verordnung (EU) 2017/2400 | Klasse N;<br>Klasse M: nur Primärfahrzeug;              |

| Nein | Überwachungsparameter                                                 | Quelle                                                                                                                                                                                       | Fahrzeugklassen, für die der Überwachungsparameter gilt |
|------|-----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| 25   | Fabrikmarke (Firmenname des Getriebeherstellers)                      | Nummer 0.1 des Musters einer Bescheinigung für ein Bauteil, eine selbstständige technische Einheit oder ein System in Anhang VI Anlage 1 der Verordnung (EU) 2017/2400                       | Klasse N;<br>Klasse M: nur Primärfahrzeug;              |
| 32   | Name und Anschrift des Achsherstellers                                | Nummer 0.4 des Musters einer Bescheinigung für ein Bauteil, eine selbstständige technische Einheit oder ein System in Anhang VII Anlage 1 der Verordnung (EU) 2017/2400                      | Klasse N;<br>Klasse M: nur Primärfahrzeug;<br>Klasse O; |
| 33   | Fabrikmarke (Firmenname des Achsherstellers)                          | Nummer 0.1 des Musters einer Bescheinigung für ein Bauteil, eine selbstständige technische Einheit oder ein System in Anhang VII Anlage 1 der Verordnung (EU) 2017/2400                      | Klasse N;<br>Klasse M: nur Primärfahrzeug;<br>Klasse O; |
| 39   | Name und Anschrift des Reifenherstellers                              | Nummer 1 des Musters einer Bescheinigung für ein Bauteil, eine selbstständige technische Einheit oder ein System in Anhang X Anlage 1 der Verordnung (EU) 2017/2400                          | Klasse N;<br>Klasse M: nur Primärfahrzeug;<br>Klasse O; |
| 40   | Fabrikmarke (Firmenname des Reifenherstellers)                        | Nummer 3 des Musters einer Bescheinigung für ein Bauteil, eine selbstständige technische Einheit oder ein System in Anhang X Anlage 1 der Verordnung (EU) 2017/2400                          | Klasse N;<br>Klasse M: nur Primärfahrzeug;<br>Klasse O; |
| 72   | Nummer der Lizenz zum Einsatz des Simulationsinstruments              |                                                                                                                                                                                              | Alle                                                    |
| 75   | CO <sub>2</sub> -Emissionsmasse des Motors im WHTC-Zyklus (8) (g/kWh) | Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission <sup>(2)</sup> , Nummer 1.4.2 des Beiblatts zu Anlage 5 oder Nummer 1.4.2 des Beiblatts zu Anlage 7, je nachdem, was zutreffend ist | Klasse N;<br>Klasse M: nur Primärfahrzeug;              |

<sup>(2)</sup> Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission vom 25. Mai 2011 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und zur Änderung der Anhänge I und III der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 167 vom 25.6.2011, S. 1).

| Nein | Überwachungsparameter                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Quelle                                                                                                                                                                     | Fahrzeugklassen, für die der Überwachungsparameter gilt |
|------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| 76   | Kraftstoffverbrauch des Motors im WHTC-Zyklus (g/kWh)                                                                                                                                                                                                                                                            | Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 582/2011, Nummer 1.4.2 des Beiblatts zu Anlage 5 oder Nummer 1.4.2 des Beiblatts zu Anlage 7, je nachdem, was zutreffend ist              | Klasse N;<br>Klasse M: nur Primärfahrzeug;              |
| 77   | CO <sub>2</sub> -Emissionsmasse des Motors im WHSC-Zyklus (9) (g/kWh)                                                                                                                                                                                                                                            | Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 582/2011, Nummer 1.4.1 des Beiblatts zu Anlage 5 oder Nummer 1.4.1 des Beiblatts zu Anlage 7, je nachdem, was zutreffend ist              | Klasse N;<br>Klasse M: nur Primärfahrzeug;              |
| 78   | Kraftstoffverbrauch des Motors im WHSC-Zyklus (g/kWh)                                                                                                                                                                                                                                                            | Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 582/2011, Nummer 1.4.1 des Beiblatts zu Anlage 5 oder Nummer 1.4.1 des Beiblatts zu Anlage 7, je nachdem, was zutreffend ist              | Klasse N;<br>Klasse M: nur Primärfahrzeug;              |
| 101  | Für schwere Nutzfahrzeuge mit Simulationsdatum ab dem 1. Juli 2020 die Nummer der Typgenehmigung des Motors                                                                                                                                                                                                      | Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 582/2011, Nummer 1.2.1 des Beiblatts zur Anlage 5, 6 oder 7, je nachdem, was zutreffend ist                                               | Klasse N;<br>Klasse M: nur Primärfahrzeug;              |
| 102  | Für schwere Nutzfahrzeuge mit Simulationsdatum ab dem 1. Juli 2021 die Datei im CSV-Dateiformat (comma separated values), die denselben Namen wie die Job-Datei und die Dateierweiterung.vsum aufweist und aggregierte Ergebnisse für jedes simulierte Einsatzprofil und jeden simulierten Beladezustand enthält | Von dem Simulationsinstrument gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2017/2400 in seiner Version mit grafischer Nutzerschnittstelle (GUI) erzeugte Datei | alle                                                    |

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

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

| Spanne | CdxA-Wert [m <sup>2</sup> ] |                           |
|--------|-----------------------------|---------------------------|
|        | Min CdxA (CdxA ≥ min CdxA)  | Max CdxA (CdxA < MaxCdxA) |
| A1     | 0,00                        | 3,00                      |
| A2     | 3,00                        | 3,15                      |

| Spanne | CdxA-Wert [m²]                  |                             |
|--------|---------------------------------|-----------------------------|
|        | Min CdxA (CdxA $\geq$ min CdxA) | Max CdxA (CdxA $<$ MaxCdxA) |
| A3     | 3,15                            | 3,31                        |
| A4     | 3,31                            | 3,48                        |
| A5     | 3,48                            | 3,65                        |
| A6     | 3,65                            | 3,83                        |
| A7     | 3,83                            | 4,02                        |
| A8     | 4,02                            | 4,22                        |
| A9     | 4,22                            | 4,43                        |
| A10    | 4,43                            | 4,65                        |
| A11    | 4,65                            | 4,88                        |
| A12    | 4,88                            | 5,12                        |
| A13    | 5,12                            | 5,38                        |
| A14    | 5,38                            | 5,65                        |
| A15    | 5,65                            | 5,93                        |
| A16    | 5,93                            | 6,23                        |
| A17    | 6,23                            | 6,54                        |
| A18    | 6,54                            | 6,87                        |
| A19    | 6,87                            | 7,21                        |
| A20    | 7,21                            | 7,57                        |
| A21    | 7,57                            | 7,95                        |
| A22    | 7,95                            | 8,35                        |
| A23    | 8,35                            | 8,77                        |
| A24    | 8,77                            | 9,21                        |

## ANHANG V

**Datenmeldung und -verwaltung gemäß den Artikeln 13a bis 13c****1. MELDUNG DURCH DIE MITGLIEDSTAATEN**

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

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

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

und

HDV-monitoring@eea.europa.eu.

**2. MELDUNG DURCH DIE HERSTELLER**

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

- a) Name des Herstellers in der Übereinstimmungsbescheinigung oder im Einzelgenehmigungsbogen;
- b) Welt-Herstellernummer (WMI) gemäß der Verordnung (EU) Nr. 19/2011 der Kommission<sup>(1)</sup> zur Verwendung in den Fahrzeug-Identifizierungsnummern neuer schwerer Nutzfahrzeuge, die in Verkehr gebracht werden sollen;
- c) für das Hochladen der Daten zur Europäischen Umweltagentur zuständige Kontaktstelle.

Sie teilen der Kommission unverzüglich jede Änderung dieser Angaben mit.

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

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

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

**3. DATENVERARBEITUNG**

- 3.1. Die Europäische Umweltagentur verarbeitet die gemäß den Nummern 1.1 und 2.2 übermittelten Daten und erfasst die verarbeiteten Daten im Register.

- 3.2. Die im Register erfassten Daten über die im vorangegangenen Berichtszeitraum zugelassenen schweren Nutzfahrzeuge werden mit Ausnahme der folgenden Angaben bis zum 30. April jedes Jahres veröffentlicht:

- 3.2.1. Fahrzeug-Identifizierungsnummer;
- 3.2.2. Name und Anschrift des Getriebeherstellers;
- 3.2.3. Fabrikmarke (Firmenname des Getriebeherstellers);
- 3.2.4. Name und Anschrift des Achsherstellers;
- 3.2.5. Fabrikmarke (Firmenname des Achsherstellers);
- 3.2.6. Name und Anschrift des Reifenherstellers;
- 3.2.7. Fabrikmarke (Firmenname des Reifenherstellers);
- 3.2.8. Motormodell;
- 3.2.9. Getriebemodell;
- 3.2.10. Retardermodell;

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

- 3.2.11. Drehmomentwandler-Modell;
  - 3.2.12. Winkelgetriebe-Modell;
  - 3.2.13. Achsmodell;
  - 3.2.14. Luftwiderstandsmodell;
  - 3.2.15. Datei im CSV-Dateiformat (comma separated values), die denselben Namen wie die Job-Datei und die Dateierweiterung.vsum aufweist und aggregierte Ergebnisse für jedes simulierte Einsatzprofil und jeden simulierten Beladezustand enthält.
- 3.3. Stellt eine zuständige Behörde oder ein Hersteller Fehler in den übermittelten Daten fest, unterrichtet sie/er unverzüglich die Kommission und die Europäische Umweltagentur per Fehlerbenachrichtigung an die Agentur sowie per E-Mail an die unter Nummer 1.1 genannten Adressen.
  - 3.4. Die Kommission überprüft die mitgeteilten Fehler im Register mit Unterstützung der Europäischen Umweltagentur und berichtigt sie gegebenenfalls.
  - 3.5. Die Kommission stellt mit Unterstützung der Europäischen Umweltagentur rechtzeitig vor Ablauf der Fristen für die Datenübermittlung elektronische Formate für die Übermittlung der unter den Nummern 1.1 und 2.2 genannten Daten bereit.
-

ANHANG VI

Entsprechungstabelle

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



2024/1641

6.6.2024

**DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2024/1641 DES RATES**

**vom 24. Mai 2024**

**zur Ermächtigung Rumäniens, von Artikel 26 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 168 der Richtlinie 2006/112/EG über das gemeinsame Mehrwertsteuersystem abweichende Sondermaßnahmen anzuwenden**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2006/112/EG des Rates vom 28. November 2006 über das gemeinsame Mehrwertsteuersystem<sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 395 Absatz 1 Unterabsatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 168 der Richtlinie 2006/112/EG ist der Steuerpflichtige berechtigt, die im entsprechenden Mitgliedstaat geschuldete oder entrichtete Mehrwertsteuer für Gegenstände und Dienstleistungen, die für die Zwecke seiner besteuerten Umsätze verwendet werden, vom Betrag der von ihm geschuldeten Steuer abzuziehen. Gemäß Artikel 26 Absatz 1 Buchstabe a der genannten Richtlinie ist die Verwendung eines dem Unternehmen zugeordneten Gegenstands für den privaten Bedarf des Steuerpflichtigen, seines Personals oder allgemein für unternehmensfremde Zwecke, wenn dieser Gegenstand zum vollen oder teilweisen Vorsteuerabzug berechtigt hat, der Erbringung einer Dienstleistung gegen Entgelt gleichgestellt.
- (2) Mit dem Durchführungsbeschluss 2012/232/EU des Rates<sup>(2)</sup> wurde Rumänien ermächtigt, den Abzug der Mehrwertsteuer auf den Kauf, den innergemeinschaftlichen Erwerb, die Einfuhr, auf Miete oder Leasing bestimmter Kraftfahrzeuge sowie auf mit diesen Fahrzeugen verbundene Ausgaben auf 50 % zu begrenzen, wenn diese Fahrzeuge nicht ausschließlich für geschäftliche Zwecke verwendet werden, und den Steuerpflichtigen von der Verpflichtung zu entbinden, die Nutzung solcher Fahrzeuge für unternehmensfremde Zwecke nach Artikel 26 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2006/112/EG der Erbringung einer Dienstleistung gegen Entgelt gleichzustellen (im Folgenden „Sondermaßnahmen“).
- (3) Mit einem am 14. September 2023 bei der Kommission eingetragenen Schreiben hat Rumänien gemäß Artikel 395 Absatz 2 Unterabsatz 1 der Richtlinie 2006/112/EG die Ermächtigung beantragt, die Sondermaßnahmen zu verlängern, um weiter das Recht auf Abzug der Vorsteuer bei Ausgaben für bestimmte Straßenkraftfahrzeuge, die nicht ausschließlich für geschäftliche Zwecke genutzt werden, zu beschränken und Steuerpflichtige von der Verpflichtung zu entbinden, die Nutzung solcher Fahrzeuge für private Zwecke der Erbringung einer Dienstleistung gegen Entgelt gleichzustellen.
- (4) Im Einklang mit Artikel 395 Absatz 2 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2006/112/EG leitete die Kommission den Antrag Rumäniens mit Schreiben vom 9. November 2023 an die anderen Mitgliedstaaten weiter. Mit Schreiben vom 10. November 2023 teilte die Kommission Rumänien mit, dass ihr alle zur Beurteilung des Antrags erforderlichen Informationen vorliegen.
- (5) Gemäß Artikel 4 Absatz 2 des Durchführungsbeschlusses 2012/232/EU übermittelte Rumänien der Kommission mit dem Antrag auf Verlängerung einen Bericht über die Anwendung jenes Durchführungsbeschlusses. Auf der Grundlage der derzeit verfügbaren Informationen trägt Rumänien vor, dass eine Begrenzung auf 50 % nach wie vor gerechtfertigt und angemessen sei.
- (6) Die mit dem Durchführungsbeschluss 2012/232/EU genehmigten Sondermaßnahmen sind am 31. Dezember 2023 ausgelaufen. Angesichts der positiven Auswirkungen sowohl für Unternehmen als auch für die Verwaltung sollte Rumänien ermächtigt werden, die Sondermaßnahmen anzuwenden.
- (7) Um sicherzustellen, dass die mit den Sondermaßnahmen verfolgten Ziele erreicht werden, einschließlich der Gewährleistung einer ununterbrochenen Anwendung der Sondermaßnahmen, und zur Schaffung von Rechtssicherheit in Bezug auf den Steuerzeitraum, sollte die Ermächtigung zur Anwendung der Sondermaßnahmen mit Wirkung vom 1. Januar 2024 erteilt werden. Da Rumänien die Ermächtigung zur Verlängerung der Sondermaßnahmen am 14. September 2023 beantragt hat und die in seinem nationalen Recht festgelegte rechtliche Regelung auf der Grundlage des Durchführungsbeschlusses 2012/232/EU seit dem 1. Januar 2024 weiter anwendet, wird den berechtigten Erwartungen der betroffenen Personen gebührend Rechnung getragen.

<sup>(1)</sup> ABL L 347 vom 11.12.2006, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/112/oj>.

<sup>(2)</sup> Durchführungsbeschluss 2012/232/EU des Rates vom 26. April 2012 zur Ermächtigung Rumäniens, eine von Artikel 26 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 168 der Richtlinie 2006/112/EG über das gemeinsame Mehrwertsteuersystem abweichende Regelung anzuwenden (ABL L 117 vom 1.5.2012, S. 7, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2012/232/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2012/232/oj)).

- (8) Die Sondermaßnahmen sollten auf den Zeitraum begrenzt werden, der notwendig ist, um die Wirksamkeit dieser Sondermaßnahmen und die Angemessenheit des Prozentsatzes für die Beschränkung zu bewerten. Rumänien sollte daher ermächtigt werden, die Sondermaßnahmen bis zum 31. Dezember 2026 anzuwenden.
- (9) Angesichts der angestrebten Ziele — nämlich der Vereinfachung der MwSt.-Erhebung und der Verhinderung bestimmter Arten der Steuerhinterziehung oder -umgehung — sind die Sondermaßnahmen verhältnismäßig, da sie zeitlich befristet und in ihrer Tragweite beschränkt sind. Darüber hinaus bergen die Sondermaßnahmen nicht die Gefahr der Verlagerung von Steuerbetrug in andere Sektoren oder Mitgliedstaaten.
- (10) Falls Rumänien der Auffassung ist, dass die Sondermaßnahmen über das Jahr 2026 hinaus erforderlich sind, sollte es der Kommission bis zum 31. März 2026 einen Verlängerungsantrag vorlegen, zusammen mit einem Bericht mit einer Überprüfung des Prozentsatzes für die Begrenzung des Vorsteuerabzugsrechts.
- (11) Den von Rumänien vorgelegten Informationen zufolge werden die Sondermaßnahmen nur unerhebliche Auswirkungen auf den Gesamtbetrag der auf der Stufe des Endverbrauchs von Rumänien erhobenen Mehrwertsteuer und keine nachteiligen Auswirkungen auf die Mehrwertsteuer-Eigenmittel der Union haben —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### Artikel 1

Rumänien wird ermächtigt, abweichend von Artikel 168 der Richtlinie 2006/112/EG den Abzug der Mehrwertsteuer auf den Kauf, den innergemeinschaftlichen Erwerb, die Einfuhr, auf Miete oder Leasing bestimmter Straßenkraftfahrzeuge sowie auf mit diesen Fahrzeugen verbundene Ausgaben auf 50 % zu begrenzen, wenn diese Fahrzeuge nicht ausschließlich für geschäftliche Zwecke verwendet werden.

#### Artikel 2

- (1) Artikel 1 gilt nicht für Straßenkraftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg oder mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich des Fahrersitzes.
- (2) Artikel 1 gilt nicht für folgende Straßenkraftfahrzeugkategorien:
  - a) Fahrzeuge, die ausschließlich für Notfalleinsätze genutzt werden;
  - b) Fahrzeuge, die ausschließlich für Sicherheits-, Schutz- und Kurierdienste genutzt werden;
  - c) Fahrzeuge, die von Vertriebsagenten oder Einkäufern genutzt werden;
  - d) Fahrzeuge, die zur Beförderung von Personen gegen Entgelt genutzt werden, einschließlich Taxidienste;
  - e) Fahrzeuge, die zur Erbringung von Dienstleistungen gegen Entgelt, einschließlich Vermietung und Fahrunterricht durch Fahrschulen, genutzt werden;
  - f) Fahrzeuge, die für Vermietung oder Leasing genutzt werden;
  - g) Fahrzeuge, die zum Zwecke des Weiterverkaufs erworben werden.

#### Artikel 3

Rumänien wird abweichend von Artikel 26 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2006/112/EG ermächtigt, die Nutzung eines Fahrzeugs, für das die Einschränkung nach Artikel 1 dieses Beschlusses gilt, für den privaten Bedarf eines Steuerpflichtigen, für den privaten Bedarf seines Personals oder allgemein für unternehmensfremde Zwecke nicht als Dienstleistung gegen Entgelt zu behandeln.

#### Artikel 4

Rumänien teilt der Kommission die nationalen Maßnahmen zur Durchführung der abweichenden Sondermaßnahmen gemäß den Artikeln 1 und 3 mit.

#### Artikel 5

- (1) Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Bekanntgabe in Kraft.
- (2) Dieser Beschluss gilt vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2026.
- (3) Jeder Antrag auf eine Verlängerung der Sondermaßnahmen gemäß den Artikeln 1 und 3 wird der Kommission bis zum 31. März 2026 übermittelt und wird von einem Bericht begleitet, der eine Überprüfung des auf Grundlage dieses Beschlusses angewandten Prozentsatzes für die Begrenzung des Vorsteuerabzugsrechts enthält.

*Artikel 6*

Dieser Beschluss ist an Rumänien gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 24. Mai 2024.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

J. BROUNS



2024/1642

6.6.2024

**Mitteilung über den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Beteiligungsabkommens zwischen der Europäischen Union und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Beteiligung der Schweizerischen Eidgenossenschaft an der GSVP-Mission der Europäischen Union in Mali (EUCAP Sahel Mali)**

Das am 13. April 2016 in Brüssel unterzeichnete Beteiligungsabkommen zwischen der Europäischen Union und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Beteiligung der Schweizerischen Eidgenossenschaft an der GSVP-Mission der Europäischen Union in Mali (EUCAP Sahel Mali) ist gemäß Artikel 9 Absatz 1 des Abkommens am 1. Mai 2016 in Kraft getreten.

\_\_\_\_\_



2024/1643

6.6.2024

**Mitteilung über den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Beteiligungsabkommens zwischen der Europäischen Union und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Beteiligung der Schweizerischen Eidgenossenschaft an der Beratenden Mission der Europäischen Union für eine Reform des zivilen Sicherheitssektors in der Ukraine (EUAM Ukraine)**

Das am 13. April 2016 in Brüssel unterzeichnete Beteiligungsabkommen zwischen der Europäischen Union und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Beteiligung der Schweizerischen Eidgenossenschaft an der Beratenden Mission der Europäischen Union für eine Reform des zivilen Sicherheitssektors in der Ukraine (EUAM Ukraine) ist gemäß Artikel 9 Absatz 1 des Abkommens am 1. Mai 2016 in Kraft getreten.

\_\_\_\_\_



2024/1644

6.6.2024

**BESCHLUSS (EU) 2024/1644 DES RATES**

**vom 30. Mai 2024**

**über den im Namen der Europäischen Union in der Energiechartakonferenz zu vertretenden Standpunkt**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 194 Absatz 2 und Artikel 207 Absatz 4 Unterabsatz 1 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Vertrag über die Energiecharta (im Folgenden „Übereinkunft“) wurde von der Union mit dem Beschluss 98/181/EG, EGKS, Euratom des Rates und der Kommission<sup>(1)</sup> geschlossen und trat am 16. April 1998 in Kraft.
- (2) Da die Übereinkunft seit den 1990er-Jahren nicht wesentlich aktualisiert wurde, entspricht sie immer weniger den aktuellen Gegebenheiten.
- (3) Im Jahr 2019 verhandelten die Vertragsparteien der Übereinkunft (im Folgenden „Vertragsparteien“) über ihre Modernisierung, um sie mit den Grundsätzen des am 12. Dezember 2015 im Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen angenommenen Übereinkommens von Paris, den Erfordernissen einer nachhaltigen Entwicklung und der Bekämpfung des Klimawandels sowie mit modernen Investitionsschutzstandards in Einklang zu bringen.
- (4) Auf einer Ad-hoc-Konferenz am 24. Juni 2022 erzielten die Vertragsparteien eine grundsätzliche Einigung über den modernisierten Wortlaut der Übereinkunft und schlossen damit die Verhandlungen ab, unbeschadet der abschließenden Bewertung durch die Vertragsparteien. Das Verhandlungsergebnis sollte auf der 33. Sitzung der Energiechartakonferenz am 22. November 2022 angenommen werden.
- (5) Gemäß Artikel 34 der Übereinkunft beschließt die Energiechartakonferenz den Wortlaut von Änderungen der Übereinkunft und billigt Modifikationen und technische Änderungen der Anlagen der Übereinkunft.
- (6) Die Energiechartakonferenz soll die vorgeschlagenen Änderungen der Übereinkunft beschließen und i) die vorgeschlagenen Modifikationen und technischen Änderungen der Anlagen der Übereinkunft, ii) die vorgeschlagenen Änderungen der Beschlüsse, Erklärungen und Klarstellungen, und iii) den Beschluss über das Inkrafttreten und die vorläufige Anwendung der Änderungen der Übereinkunft und der Modifikationen und technischen Änderungen seiner Anlagen billigen. Es ist zu erwarten, dass die Konferenz die vorgeschlagenen Änderungen im Laufe des Jahres 2024 erneut zur Annahme vorlegen wird.
- (7) Gleichzeitig hat die Kommission einen Vorschlag für einen Beschluss des Rates über den Rücktritt der Union von der Übereinkunft vorgelegt, der zusammen mit dem vorliegenden Vorschlag angenommen werden soll.
- (8) Es ist angezeigt, dass die Union ihr Stimmrecht bei der Abstimmung über die vorgeschlagenen Änderungen der Übereinkunft in der Energiechartakonferenz nicht ausübt und dass sie für Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit der Union fallen, die von den Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien sind, zu vertretenden Standpunkte festlegt. Dies gilt unbeschadet der Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen der Union und den Mitgliedstaaten sowie jeglicher künftiger Koordinierung nach dem Rücktritt der Union von der Übereinkunft.
- (9) In den Entwürfen für die Beschlüsse der Konferenz zur Modernisierung der Übereinkunft ist vorgesehen, dass einige Änderungen der Übereinkunft sowie die Modifikationen und Änderungen der Anlagen der Übereinkunft ab einem von den Vertragsparteien festzulegenden Zeitpunkt vorläufig gelten, es sei denn, eine Vertragspartei beteiligt sich nicht, indem sie innerhalb einer bestimmten Frist eine entsprechende Erklärung abgibt. Die Union sollte daher einen Standpunkt zur vorläufigen Anwendung der modernisierten Übereinkunft einnehmen. Vorbehaltlich der Annahme der modernisierten Übereinkunft durch die Energiechartakonferenz kann der Rat gemäß Artikel 218 Absatz 5 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf Vorschlag der Kommission einen Beschluss über die vorläufige Anwendung erlassen. Liegt zwei Wochen vor Ablauf der Frist für die Notifikation einer Nichtbeteiligung an der vorläufigen Anwendung kein solcher Beschluss des Rates vor, sollte die Kommission dem Verwahrer der Übereinkunft notifizieren, dass die Union und Euratom sich nicht an der vorläufigen Anwendung beteiligen. Dies beeinträchtigt nicht die Dauer der vorläufigen Anwendung der modernisierten Übereinkunft durch die Union und Euratom, falls der Rat einen entsprechenden Beschluss erlässt.

<sup>(1)</sup> Beschluss 98/181/EG, EGKS, Euratom des Rates und der Kommission vom 23. September 1997 über den Abschluss des Vertrags über die Energiecharta und des Energiechartaprotokolls über Energieeffizienz und damit zusammenhängende Umweltaspekte durch die Europäischen Gemeinschaften (ABl. L 69 vom 9.3.1998, S. 1).

- (10) Die von den vorgeschlagenen Änderungen der Übereinkunft erfassten Bereiche fallen weitgehend in die ausschließliche Zuständigkeit der Union. Die Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien sind und an der Energiechartakonferenz teilnehmen, sollten einen Standpunkt vertreten, mit dem die Annahme der Modernisierung durch die vorgeschlagenen Änderungen der Übereinkunft nicht verhindert wird —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

- (1) Gemäß Artikel 36 Absatz 7 des Vertrags über die Energiecharta (im Folgenden „Übereinkunft“) übt die Union bei der Abstimmung über die vorgeschlagenen Änderungen der Übereinkunft ihr Stimmrecht in der Energiechartakonferenz nicht aus.
- (2) Die Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien der Übereinkunft sind und an der Energiechartakonferenz teilnehmen, üben ihr Stimmrecht so aus, dass
- a) die Annahme der vorgeschlagenen Änderungen der Übereinkunft durch die Konferenz nicht verhindert wird,
  - b) die Billigung der vorgeschlagenen Modifikationen und technischen Änderungen der Anlagen der Übereinkunft nicht verhindert wird,
  - c) die Billigung der vorgeschlagenen Änderungen der Beschlüsse, Erklärungen und Klarstellungen nicht verhindert wird und
  - d) die Billigung eines Beschlusses über das Inkrafttreten und die vorläufige Anwendung der Änderungen der Übereinkunft und der Modifikationen und technischen Änderungen seiner Anlagen nicht verhindert wird.

*Artikel 2*

Liegt zwei Wochen vor Ablauf der Frist für die Notifikation einer Nichtbeteiligung an der vorläufigen Anwendung kein Beschluss des Rates über die vorläufige Anwendung der modernisierten Übereinkunft vor, notifiziert die Kommission dem Verwahrer der Übereinkunft, dass die Union und Euratom sich nicht an der vorläufigen Anwendung beteiligen.

*Artikel 3*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 30. Mai 2024.

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

T. VAN DER STRAETEN



2024/1645

6.6.2024

**BESCHLUSS (EURATOM) 2024/1645 DES RATES**

**vom 30. Mai 2024**

**über den im Namen von Euratom in der Energiechartakonferenz zu vertretenden Standpunkt**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 101 Absatz 2,  
auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Vertrag über die Energiecharta (im Folgenden „Übereinkunft“) wurde von der Europäischen Atomgemeinschaft (im Folgenden „Euratom“) mit dem Beschluss 98/181/EG, EGKS, Euratom des Rates und der Kommission<sup>(1)</sup> geschlossen und trat am 16. April 1998 in Kraft.
- (2) Da die Übereinkunft seit den 1990er-Jahren nicht wesentlich aktualisiert wurde, entspricht sie immer weniger den aktuellen Gegebenheiten.
- (3) Im Jahr 2019 verhandelten die Vertragsparteien der Übereinkunft (im Folgenden „Vertragsparteien“) über ihre Modernisierung, um sie mit den Grundsätzen des am 12. Dezember 2015 im Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen angenommenen Übereinkommens von Paris, den Erfordernissen einer nachhaltigen Entwicklung und der Bekämpfung des Klimawandels sowie mit modernen Investitionsschutzstandards in Einklang zu bringen.
- (4) Auf einer Ad-hoc-Konferenz am 24. Juni 2022 erzielten die Vertragsparteien eine grundsätzliche Einigung über den modernisierten Wortlaut der Übereinkunft und schlossen damit die Verhandlungen ab, unbeschadet der abschließenden Bewertung durch die Vertragsparteien. Das Verhandlungsergebnis sollte auf der 33. Sitzung der Energiechartakonferenz am 22. November 2022 angenommen werden.
- (5) Gemäß Artikel 34 der Übereinkunft beschließt die Energiechartakonferenz den Wortlaut von Änderungen der Übereinkunft und billigt Modifikationen und technische Änderungen der Anlagen der Übereinkunft.
- (6) Die Energiechartakonferenz soll die vorgeschlagenen Änderungen der Übereinkunft beschließen und i) die vorgeschlagenen Modifikationen und technischen Änderungen der Anlagen der Übereinkunft, ii) die vorgeschlagenen Änderungen der Beschlüsse, Erklärungen und Klarstellungen, und iii) den Beschluss über das Inkrafttreten und die vorläufige Anwendung der Änderungen der Übereinkunft und der Modifikationen und technischen Änderungen seiner Anlagen billigen. Es ist zu erwarten, dass die Konferenz die vorgeschlagenen Änderungen im Laufe des Jahres 2024 erneut zur Annahme vorlegen wird.
- (7) Gleichzeitig hat die Kommission einen Vorschlag für einen Beschluss des Rates über den Rücktritt Euratoms von der Übereinkunft vorgelegt, der zusammen mit dem vorliegenden Vorschlag angenommen werden soll.
- (8) Es ist angezeigt, dass Euratom ihr Stimmrecht bei der Abstimmung über die vorgeschlagenen Änderungen der Übereinkunft in der Energiechartakonferenz nicht ausübt und dass sie für Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit Euratoms fallen, die von den Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien sind, zu vertretenden Standpunkte festlegt. Dies gilt unbeschadet der Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen Euratom und den Mitgliedstaaten sowie jeglicher künftiger Koordinierung nach dem Rücktritt Euratoms von der Übereinkunft.
- (9) In den Entwürfen für die Beschlüsse der Konferenz zur Modernisierung der Übereinkunft ist vorgesehen, dass einige Änderungen der Übereinkunft sowie die Modifikationen und Änderungen der Anlagen der Übereinkunft ab einem von den Vertragsparteien festzulegenden Zeitpunkt vorläufig gelten, es sei denn, eine Vertragspartei beteiligt sich nicht, indem sie innerhalb einer bestimmten Frist eine entsprechende Erklärung abgibt. Euratom sollte daher einen Standpunkt zur vorläufigen Anwendung der modernisierten Übereinkunft einnehmen. Vorbehaltlich der Annahme der modernisierten Übereinkunft durch die Energiechartakonferenz kann der Rat gemäß Artikel 218 Absatz 5 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf Vorschlag der Kommission einen Beschluss über die vorläufige Anwendung erlassen. Liegt zwei Wochen vor Ablauf der Frist für die Notifikation einer Nichtbeteiligung an der vorläufigen Anwendung kein solcher Beschluss des Rates vor, sollte die Kommission dem Verwahrer der Übereinkunft notifizieren, dass die Union und Euratom sich nicht an der vorläufigen Anwendung beteiligen. Dies beeinträchtigt nicht die Dauer der vorläufigen Anwendung der modernisierten Übereinkunft durch die Union und Euratom, falls der Rat einen entsprechenden Beschluss erlässt.

<sup>(1)</sup> Beschluss 98/181/EG, EGKS, Euratom des Rates und der Kommission vom 23. September 1997 über den Abschluss des Vertrags über die Energiecharta und des Energiechartaprotokolls über Energieeffizienz und damit zusammenhängende Umweltaspekte durch die Europäischen Gemeinschaften (ABl. L 69 vom 9.3.1998, S. 1).

- (10) Die von den vorgeschlagenen Änderungen der Übereinkunft erfassten Bereiche fallen weitgehend in die ausschließliche Zuständigkeit Euratoms. Die Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien sind und an der Energiechartakonferenz teilnehmen, sollten einen Standpunkt vertreten, mit dem die Annahme der Modernisierung durch die vorgeschlagenen Änderungen der Übereinkunft nicht verhindert wird —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

- (1) Gemäß Artikel 36 Absatz 7 des Vertrags über die Energiecharta (im Folgenden „Übereinkunft“) übt Euratom bei der Abstimmung über die vorgeschlagenen Änderungen der Übereinkunft ihr Stimmrecht in der Energiechartakonferenz nicht aus.
- (2) Die Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien der Übereinkunft sind und an der Energiechartakonferenz teilnehmen, üben ihr Stimmrecht so aus, dass
- a) die Annahme der vorgeschlagenen Änderungen der Übereinkunft durch die Konferenz nicht verhindert wird,
  - b) die Billigung der vorgeschlagenen Modifikationen und technischen Änderungen der Anlagen der Übereinkunft nicht verhindert wird,
  - c) die Billigung der vorgeschlagenen Änderungen der Beschlüsse, Erklärungen und Klarstellungen nicht verhindert wird und
  - d) die Billigung eines Beschlusses über das Inkrafttreten und die vorläufige Anwendung der Änderungen der Übereinkunft und der Modifikationen und technischen Änderungen seiner Anlagen nicht verhindert wird.

*Artikel 2*

Liegt zwei Wochen vor Ablauf der Frist für die Notifikation einer Nichtbeteiligung an der vorläufigen Anwendung kein Beschluss des Rates über die vorläufige Anwendung der modernisierten Übereinkunft vor, notifiziert die Kommission dem Verwahrer der Übereinkunft, dass die Union und Euratom sich nicht an der vorläufigen Anwendung beteiligen.

*Artikel 3*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 30. Mai 2024.

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

T. VAN DER STRAETEN



2024/1646

6.6.2024

**Mitteilung über den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Beteiligungsabkommens zwischen der Europäischen Union und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Beteiligung der Schweizerischen Eidgenossenschaft an der Mission der Europäischen Union zur Unterstützung des integrierten Grenzmanagements in Libyen (EUBAM Libya)**

Das am 4. Juli 2014 in Brüssel unterzeichnete Beteiligungsabkommen zwischen der Europäischen Union und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Beteiligung der Schweizerischen Eidgenossenschaft an der Mission der Europäischen Union zur Unterstützung des integrierten Grenzmanagements in Libyen (EUBAM Libya), ist gemäß Artikel 9 Absatz 1 des Abkommens am 1. August 2014 in Kraft getreten.

\_\_\_\_\_



2024/1649

6.6.2024

**Mitteilung über das Inkrafttreten des Abkommens zwischen der Europäischen Union und Island über zusätzliche Regeln in Bezug auf das Instrument für finanzielle Hilfe im Bereich Grenzverwaltung und Visumpolitik im Rahmen des Fonds für integrierte Grenzverwaltung für den Zeitraum 2021 bis 2027**

Das Abkommen zwischen der Europäischen Union und Island über zusätzliche Regeln in Bezug auf das Instrument für finanzielle Hilfe im Bereich Grenzverwaltung und Visumpolitik im Rahmen des Fonds für integrierte Grenzverwaltung für den Zeitraum 2021 bis 2027 ist am 1. Mai 2024 in Kraft getreten, nachdem das in Artikel 13 Absatz 2 des Abkommens vorgesehene Verfahren am 29. April 2024 abgeschlossen worden sind.

\_\_\_\_\_



2024/1650

6.6.2024

**Mitteilung über das Inkrafttreten des Abkommens zwischen der Europäischen Union und dem Fürstentum Liechtenstein über zusätzliche Regeln in Bezug auf das Instrument für finanzielle Hilfe im Bereich Grenzverwaltung und Visumpolitik im Rahmen des Fonds für integrierte Grenzverwaltung für den Zeitraum 2021 bis 2027**

Das Abkommen zwischen der Europäischen Union und dem Fürstentum Liechtenstein über zusätzliche Regeln in Bezug auf das Instrument für finanzielle Hilfe im Bereich Grenzverwaltung und Visumpolitik im Rahmen des Fonds für integrierte Grenzverwaltung für den Zeitraum 2021 bis 2027 ist am 1. Mai 2024 in Kraft getreten, nachdem das in Artikel 13 Absatz 2 des Abkommens vorgesehene Verfahren am 29. April 2024 abgeschlossen worden sind.

\_\_\_\_\_



2024/1661

6.6.2024

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2024/1661 DER KOMMISSION**

**vom 5. Juni 2024**

**zur Änderung des Anhangs I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 mit besonderen Maßnahmen zur Bekämpfung der Afrikanischen Schweinepest**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2016/429 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2016 zu Tierseuchen und zur Änderung und Aufhebung einiger Rechtsakte im Bereich der Tiergesundheit („Tiergesundheitsrecht“) <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Afrikanische Schweinepest ist eine ansteckende Viruserkrankung, die gehaltene Schweine und Wildschweine befällt und schwerwiegende Auswirkungen auf die betroffene Tierpopulation sowie die Rentabilität der Landwirtschaft haben kann, was zu Störungen bei Verbringungen von Sendungen dieser Tiere und daraus gewonnener Erzeugnisse innerhalb der Union sowie bei Ausfuhren in Drittländer führen kann.
- (2) Die Delegierte Verordnung 2020/687 der Kommission <sup>(2)</sup> ergänzt die Vorschriften für die Bekämpfung der gelisteten Seuchen gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben a, b und c der Verordnung (EU) 2016/429, die in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1882 der Kommission <sup>(3)</sup> als Seuchen der Kategorien A, B und C definiert sind. Insbesondere sind in den Artikeln 63 bis 66 der Delegierten Verordnung (EU) 2020/687 bestimmte Maßnahmen vorgesehen, die im Falle einer amtlichen Bestätigung eines Ausbruchs einer Seuche der Kategorie A bei wild lebenden Tieren, einschließlich der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen, zu ergreifen sind. Diese Bestimmungen sehen insbesondere die Einrichtung einer infizierten Zone sowie Verbote der Verbringung wild lebender Tiere gelisteter Arten und daraus gewonnener Erzeugnisse tierischen Ursprungs vor.
- (3) Die Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 der Kommission <sup>(4)</sup> enthält besondere Seuchenbekämpfungsmaßnahmen in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest, die für einen begrenzten Zeitraum von den Mitgliedstaaten, die in deren Anhängen I und II gelistet sind oder die über in den genannten Anhängen gelistete Gebiete verfügen (im Folgenden „betroffene Mitgliedstaaten“), anzuwenden sind. Die genannte Durchführungsverordnung enthält Vorschriften für die Listung auf Unionsebene von Sperrzonen I, II und III nach Ausbrüchen der Afrikanischen Schweinepest in Anhang I sowie Vorschriften für die Listung auf Unionsebene nach einem Ausbruch dieser Seuche in einem zuvor seuchenfreien Mitgliedstaat oder einer zuvor seuchenfreien Zone in Anhang II der genannten Verordnung.
- (4) Die in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 als Sperrzonen I, II und III gelisteten Gebiete basieren auf der Seuchenlage in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest in der Union.

<sup>(1)</sup> ABl. L 84 vom 31.3.2016, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/429/oj>.

<sup>(2)</sup> Delegierte Verordnung (EU) 2020/687 der Kommission vom 17. Dezember 2019 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2016/429 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich Vorschriften für die Prävention und Bekämpfung bestimmter gelisteter Seuchen, (ABl. L 174 vom 3.6.2020, S. 64, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2020/687/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2020/687/oj)).

<sup>(3)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2018/1882 der Kommission vom 3. Dezember 2018 über die Anwendung bestimmter Bestimmungen zur Seuchenprävention und -bekämpfung auf Kategorien gelisteter Seuchen und zur Erstellung einer Liste von Arten und Artengruppen, die ein erhebliches Risiko für die Ausbreitung dieser gelisteten Seuchen darstellen (ABl. L 308 vom 4.12.2018, S. 21, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2018/1882/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1882/oj)).

<sup>(4)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 der Kommission vom 16. März 2023 mit besonderen Seuchenbekämpfungsmaßnahmen in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2021/605 (ABl. L 79 vom 17.3.2023, S. 65, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2023/594/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/594/oj)).

- (5) Nachdem sich die Seuchenlage in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest in Tschechien, Italien und Polen geändert hatte, wurde Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 zuletzt durch die Durchführungsverordnung (EU) 2024/1454 der Kommission <sup>(5)</sup> geändert. Seit dem Erlass der genannten Durchführungsverordnung hat sich die Seuchenlage in Bezug auf diese Seuche in bestimmten Mitgliedstaaten geändert.
- (6) Jegliche Änderungen der Sperrzonen I, II und III in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 sollten sich auf die Seuchenlage in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest in den von dieser Seuche betroffenen Gebieten und die allgemeine Seuchenlage in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest in dem betroffenen Mitgliedstaat, auf das Risikoniveau hinsichtlich der weiteren Ausbreitung dieser Seuche sowie auf wissenschaftlich fundierte Grundsätze und Kriterien für die geografische Abgrenzung von Zonen aufgrund der Afrikanischen Schweinepest gemäß den von der Kommission und den Mitgliedstaaten erarbeiteten Leitlinien in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest stützen <sup>(6)</sup>. Diese Änderungen sollten auch internationalen Standards wie dem Gesundheitskodex für Landtiere <sup>(7)</sup> der Weltorganisation für Tiergesundheit (WOAH) und den von den zuständigen Behörden der betroffenen Mitgliedstaaten vorgelegten Begründungen für die Abgrenzung der Zonen Rechnung tragen.
- (7) Seit dem Erlass der Durchführungsverordnung (EU) 2024/1454 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 ist es zu neuen Ausbrüchen der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen in Tschechien und Polen gekommen.
- (8) Nach diesen jüngsten Ausbrüchen der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen in Tschechien und Polen und unter Berücksichtigung der derzeitigen Seuchenlage in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest in der Union wurde die Abgrenzung der Zonen in diesen Mitgliedstaaten gemäß den Artikeln 5 und 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 neu bewertet und aktualisiert. Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 enthält besondere Vorschriften für die Listung von Sperrzonen I im Fall eines Ausbruchs der Afrikanischen Schweinepest bei gehaltenen Schweinen oder Wildschweinen in einem Gebiet eines Mitgliedstaats, das an ein Gebiet angrenzt, in dem kein Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest amtlich bestätigt wurde. Artikel 6 der genannten Verordnung enthält besondere Vorschriften für die Listung von Sperrzonen II oder von infizierten Zonen im Fall eines Ausbruchs der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen in einem Mitgliedstaat. Darüber hinaus wurden die bestehenden Risikomanagementmaßnahmen in den genannten zwei Mitgliedstaaten neu bewertet und aktualisiert. Diese Änderungen sollten sich auch in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 widerspiegeln.
- (9) Im Mai 2024 wurde ein Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest bei einem Wildschwein in der Region Liberecký in Tschechien in einem in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 derzeit als Sperrzone I aufgeführten Gebiet festgestellt. Durch diesen neuen Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest bei einem Wildschwein erhöht sich das Risiko, was sich in dem genannten Anhang widerspiegeln sollte. Dementsprechend sollte dieses in dem genannten Anhang derzeit als Sperrzone I aufgeführte Gebiet in Tschechien, das von diesem jüngsten Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest betroffen ist, in dem genannten Anhang nun anstatt als Sperrzone I als Sperrzone II aufgeführt werden; zudem müssen auch die derzeitigen Grenzen der Sperrzone I neu festgelegt werden, um diesem jüngsten Ausbruch Rechnung zu tragen.
- (10) Darüber hinaus wurden im Mai 2024 mehrere Ausbrüche der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen in den Woiwodschaften Mazowieckie, Opolskie, Podkarpackie und Zachodniopomorskie in Polen in Gebieten festgestellt, die in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 derzeit als Sperrzonen II aufgeführt sind und sich in unmittelbarer Nähe von in dem genannten Anhang derzeit als Sperrzonen I aufgeführten Gebieten befinden. Durch diese neuen Ausbrüche der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen erhöht sich das Risiko, was sich in dem genannten Anhang widerspiegeln sollte. Dementsprechend sollten diese in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 derzeit als Sperrzonen I aufgeführten Gebiete in Polen, die sich in unmittelbarer Nähe der als Sperrzonen II aufgeführten Gebiete befinden, die von diesen jüngsten Ausbrüchen betroffen sind, im genannten Anhang als Sperrzonen II aufgeführt werden; zudem müssen die derzeitigen Grenzen der Sperrzonen I neu festgelegt werden, um diesen jüngsten Ausbrüchen Rechnung zu tragen.

<sup>(5)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2024/1454 der Kommission vom 17. Mai 2024 zur Änderung der Anhänge I und II der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 mit besonderen Maßnahmen zur Bekämpfung der Afrikanischen Schweinepest und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2024/1310 (ABl. L, 2024/1454, 17.5.2024, ELI [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2024/1454/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1454/oj)).

<sup>(6)</sup> Bekanntmachung der Kommission über die Leitlinien für die Prävention, Bekämpfung und Tilgung der Afrikanischen Schweinepest in der Union („ASP-Leitlinien“) (ABl. C, C/2023/1504, 18.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/1504/oj>).

<sup>(7)</sup> OIE-Gesundheitskodex für Landtiere, 29. Ausgabe, 2021. Bände I und II, ISBN 978-92-95115-40-8; <https://www.woah.org/en/what-we-do/standards/codes-and-manuals/terrestrial-code-online-access/>.

- (11) Überdies wurde im Mai 2024 ein Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest bei einem Wildschwein in der Woiwodschaft Świętokrzyskie in Polen in einem in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 derzeit als Sperrzone I aufgeführten Gebiet festgestellt. Durch diesen neuen Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest bei einem Wildschwein erhöht sich das Risiko, was sich in dem genannten Anhang widerspiegeln sollte. Dementsprechend sollte dieses in dem genannten Anhang derzeit als Sperrzone I aufgeführte Gebiet in Polen, das von diesem jüngsten Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest betroffen ist, in dem genannten Anhang nun anstatt als Sperrzone I als Sperrzone II aufgeführt werden; zudem müssen auch die derzeitigen Grenzen der Sperrzone I neu festgelegt werden, um diesem jüngsten Ausbruch Rechnung zu tragen.
- (12) Um den jüngsten Entwicklungen der Seuchenlage in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest in der Union Rechnung zu tragen und die mit der Ausbreitung dieser Seuche verbundenen Risiken proaktiv anzugehen, sollten in Tschechien und Polen neue, ausreichend große Sperrzonen abgegrenzt und als Sperrzonen I und II in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 aufgenommen werden. Da sich die Lage in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest in der Union laufend ändert, wurde bei der Abgrenzung dieser neuen Sperrzonen der Seuchenlage in den umliegenden Gebieten Rechnung getragen.
- (13) Angesichts der Dringlichkeit der Seuchenlage in der Union in Bezug auf die Ausbreitung der Afrikanischen Schweinepest ist es wichtig, dass die mit der vorliegenden Verordnung an Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 vorzunehmenden Änderungen so bald wie möglich wirksam werden.
- (14) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für Pflanzen, Tiere, Lebensmittel und Futtermittel —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

### **Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594**

Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 erhält die Fassung des Anhangs der vorliegenden Verordnung.

#### *Artikel 2*

### **Inkrafttreten**

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

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

Brüssel, den 5. Juni 2024

*Für die Kommission*  
*Die Präsidentin*  
Ursula VON DER LEYEN

## ANHANG

Die Anhänge I und II der Durchführungsverordnung (EU) 2023/594 erhalten folgende Fassung:

## „ANHANG I

## SPERRZONEN I, II UND III

## TEIL I

1. **Deutschland**

Die folgenden Sperrzonen I in Deutschland:

Bundesland Brandenburg:

- Landkreis Dahme-Spreewald:
  - Gemeinde Jamlitz,
  - Gemeinde Lieberose,
- Landkreis Märkisch-Oderland:
  - Gemeinde Bleyen-Genschmar,
  - Gemeinde Neuhardenberg,
  - Gemeinde Golzow,
  - Gemeinde Küstriner Vorland,
  - Gemeinde Alt Tuchebrand,
  - Gemeinde Reitwein,
  - Gemeinde Podelzig,
  - Gemeinde Gusow-Platkow,
  - Gemeinde Seelow,
  - Gemeinde Vierlinden,
  - Gemeinde Lindendorf,
  - Gemeinde Fichtenhöhe,
  - Gemeinde Lietzen,
  - Gemeinde Falkenhagen (Mark),
  - Gemeinde Zeschdorf,
  - Gemeinde Treplin,
  - Gemeinde Lebus,
  - Gemeinde Müncheberg mit den Gemarkungen Jahnsfelde, Trebnitz, Obersdorf, Münchehofe und Hermersdorf,
  - Gemeinde Märkische Höhe mit der Gemarkung Ringenwalde,
  - Gemeinde Bliesdorf mit der Gemarkung Metzdorf und Gemarkung Bliesdorf – östlich der B167 und Kunersdorf – östlich der B167,

- Gemeinde Bad Freienwalde mit den Gemarkungen Altglietzen, Altranft, Bad Freienwalde, Bralitz, Hohenwutzen, Schiffmühle, Hohensaaten und Neuenhagen,
- Gemeinde Falkenberg mit der Gemarkung Falkenberg östlich der L35,
- Gemeinde Oderaue,
- Gemeinde Wriezen mit den Gemarkungen Altwriezen, Jäckelsbruch, Neugaul, Beauregard, Eichwerder, Rathsdorf – östlich der B167 und Wriezen – östlich der B167,
- Gemeinde Neulewin,
- Gemeinde Neutrebbin,
- Gemeinde Letschin,
- Gemeinde Zechin,
- Landkreis Barnim:
  - Gemeinde Lunow-Stolzenhagen,
  - Gemeinde Parsteinsee,
  - Gemeinde Oderberg,
  - Gemeinde Liepe,
  - Gemeinde Hohenfinow (nördlich der B167),
  - Gemeinde Niederfinow,
  - Gemeinde (Stadt) Eberswalde mit den Gemarkungen Eberswalde nördlich der B167 und östlich der L200, Sommerfelde und Tornow nördlich der B167,
  - Gemeinde Chorin mit den Gemarkungen Brodowin, Chorin östlich der L200, Serwest, Neuehütte, Buchholz, Sandkrug östlich der L200,
  - Gemeinde Ziethen,
- Landkreis Uckermark:
  - Stadt Schwedt/Oder mit den Gemarkungen Briest, Passow, Schönow, Grünow, Schönermark, Landin nördlich der B2,
  - Gemeinde Angermünde mit den Gemarkungen Frauenhagen, Mürow, Angermünde nördlich und nordwestlich der B2, Dobberzin nördlich der B2, Kerkow, Welsow, Bruchhagen, Greiffenberg, Günterberg, Biesenbrow, Görlsdorf, Wolletz und Altkünkendorf,
  - Gemeinde Zichow,
  - Gemeinde Casekow mit den Gemarkungen Blumberg, Wartin, Luckow-Petershagen und den Gemarkungen Biesendahlshof und Casekow westlich der L272 und nördlich der L27,
  - Gemeinde Hohenselchow-Groß Pinnow mit der Gemarkung Hohenselchow nördlich der L27,
  - Gemeinde Tantow,
  - Gemeinde Mescherin mit der Gemarkung Radekow, der Gemarkung Rosow südlich der K 7311 und der Gemarkung Neurochlitz westlich der B2,

- Gemeinde Gartz (Oder) mit der Gemarkung Geesow westlich der B2 sowie den Gemarkungen Gartz und Hohenreinkendorf nördlich der L27 und der B2 bis zur Kastanienallee, dort links abbiegend dem Schülerweg folgend bis Höhe Bahnhof, von hier in östlicher Richtung den Salveybach kreuzend bis zum Tantower Weg, diesen in nördlicher Richtung bis zu Stettiner Straße, diese weiter folgend bis zur B2, dieser in nördlicher Richtung folgend,
- Gemeinde Pinnow nördlich und westlich der B2,
- Landkreis Oder-Spree:
  - Gemeinde Berkenbrück mit Teilen der Gemarkung Berkenbrück (nördlich der BAB12),
  - Gemeinde Briesen (Mark) mit den Gemarkungen Alt Madlitz, Biegen, Briesen, Falkenberg b. Briesen, Teile der Gemarkung Kersdorf (nördlich der BAB12), Madlitz Forst, Teile der Gemarkung Neubrück Forst (östlich des ASP-Schutzzauns), Wilmersdorf b. Briesen,
  - Gemeinde Brieskow-Finkenheerd,
  - Stadt Eisenhüttenstadt mit der Gemarkungen Diehlo,
  - Stadt Friedland mit den Gemarkungen Chossewitz, Groß Muckrow, Klein Muckrow,
  - Stadt Fürstenwalde/Spree mit Teilen der Gemarkung Fürstenwalde/Spree (östlich der B168 und L36),
  - Gemeinde Groß Lindow,
  - Gemeinde Grunow-Dammendorf,
  - Gemeinde Jacobsdorf,
  - Gemeinde Langewahl mit Teilen der Gemarkung Langewahl (nördlich der A12),
  - Gemeinde Lawitz,
  - Gemeinde Mixdorf,
  - Gemeinde Müllrose mit Teilen der Gemarkung Müllrose (nördlich des Oder-Spree-Kanals),
  - Gemeinde Neißemünde,
  - Gemeinde Neuzelle,
  - Gemeinde Rietz-Neuendorf mit Teilen der Gemarkung Neubrück (östlich des ASP-Schutzzauns),
  - Gemeinde Schlaubetal,
  - Gemeinde Siehdichum,
  - Gemeinde Steinhöfel mit den Gemarkungen Arensdorf, Demnitz, Teile der Gemarkung Hasenfelde (östlich der L36), Teile der Gemarkung Heinersdorf (östlich der L36), Teile der Gemarkung Neuendorf im Sande (südlich der L36), Teile der Gemarkung Steinhöfel (östlich der L36),
  - Gemeinde Vogelsang,
  - Gemeinde Wiesenau,
  - Gemeinde Ziltendorf,
- kreisfreie Stadt Frankfurt/Oder,

- Landkreis Spree-Neiße:
  - Gemeinde Turnow-Preilack mit der Gemarkung Turnow,
  - Gemeinde Drachhausen,
  - Gemeinde Schmogrow-Fehrow,
  - Gemeinde Drehow,
  - Gemeinde Guhrow,
  - Gemeinde Werben,
  - Gemeinde Dissen-Striesow,
  - Gemeinde Briesen,
  - Gemeinde Kolkwitz mit den Gemarkungen Babow, Eichow und Milkersdorf,
  - Gemeinde Burg (Spreewald),
- Landkreis Oberspreewald-Lausitz:
  - Gemeinde Lauchhammer,
  - Gemeinde Schwarzheide westlich der BAB 13,
  - Gemeinde Schipkau mit den Gemarkungen Annahütte, Drochow und den Gemarkungen Klettwitz und Schipkau westlich der BAB 13,
  - Gemeinde Großräschen mit den Gemarkungen Wormlage, Saalhausen, Barzig, Freienhufen, Großräschen,
  - Gemeinde Vetschau/Spreewald mit den Gemarkungen: Naundorf, Fleißdorf, Suschow, Stradow, Göritz, Koßwig, Vetschau, Repten, Tornitz, Missen und Orgosen,
  - Gemeinde Calau mit den Gemarkungen: Kalkwitz, Mlode, Saßleben, Reuden, Bolschwitz, Säritz, Calau, Kemmen, Werchow und Gollmitz,
  - Gemeinde Luckaitztal,
  - Gemeinde Bronkow,
  - Gemeinde Altdöbern mit der Gemarkung Altdöbern westlich der Bahnlinie,
  - Gemeinde Tettau,
- Landkreis Elbe-Elster:
  - Gemeinde Sallgast mit den Gemarkungen Dollenchen, Zürcel und Sallgast,
  - Gemeinde Lichterfeld-Schacksdorf mit der Gemarkung Bergheide,
  - Gemeinde Finsterwalde mit der Gemarkung Finsterwalde östlich der L60,
  - Gemeinde Großthiemig,
  - Gemeinde Hirschfeld,
  - Gemeinde Gröden,
  - Gemeinde Schraden,
  - Gemeinde Merzdorf,
  - Gemeinde Röderland mit der Gemarkung Wainsdorf, Präsen, Stolzenhain a.d. Röder,

- Gemeinde Plessa mit der Gemarkung Plessa,

Bundesland Sachsen:

— Landkreis Bautzen:

- Gemeinde Arnsdorf,
- Gemeinde Burkau, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Cunewalde,
- Gemeinde Demitz-Thumitz,
- Gemeinde Döberschau-Gaußig,
- Gemeinde Frankenthal,
- Gemeinde Göda, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Großharthau,
- Gemeinde Großnaundorf, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Großpostwitz/O.L.,
- Gemeinde Hochkirch, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Kubschütz, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Laußnitz, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Lichtenberg, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Neukirch, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Neukirch/Lausitz,
- Gemeinde Obergurig,
- Gemeinde Ohorn, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Ottendorf-Okrilla,
- Gemeinde Rammenau, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Schmölln-Putzkau,
- Gemeinde Schwepnitz, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Sohland a. d. Spree,
- Gemeinde Stadt Bautzen, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Stadt Bischofswerda,
- Gemeinde Stadt Großröhrsdorf, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Stadt Königsbrück, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Stadt Radeberg,
- Gemeinde Stadt Schirgiswalde-Kirschau,
- Gemeinde Stadt Wilthen,
- Gemeinde Steinigtwolmsdorf,
- Gemeinde Wachau, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,

- Kreisfreie Dresden:
  - Stadtgebiet, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Landkreis Görlitz:
  - Gemeinde Beiersdorf,
  - Gemeinde Bertsdorf-Hörnitz,
  - Gemeinde Dürrehennersdorf,
  - Gemeinde Großschönau,
  - Gemeinde Großschweidnitz,
  - Gemeinde Hainewalde,
  - Gemeinde Kottmar, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
  - Gemeinde Kurort Jonsdorf,
  - Gemeinde Lawalde,
  - Gemeinde Leutersdorf,
  - Gemeinde Mittelherwigsdorf, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
  - Gemeinde Oderwitz, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
  - Gemeinde Olbersdorf, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
  - Gemeinde Oppach,
  - Gemeinde Oybin, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
  - Gemeinde Schönbach,
  - Gemeinde Stadt Ebersbach-Neugersdorf,
  - Gemeinde Stadt Herrnhut, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
  - Gemeinde Stadt Löbau, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
  - Gemeinde Stadt Neusalza-Spremberg,
  - Gemeinde Stadt Seifhennersdorf,
  - Gemeinde Stadt Zittau, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Landkreis Meißen:
  - Gemeinde Diera-Zehren,
  - Gemeinde Ebersbach, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
  - Gemeinde Glaubitz,
  - Gemeinde Hirschstein,
  - Gemeinde Käbschütztal,
  - Gemeinde Klipphausen, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
  - Gemeinde Lampertswalde, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
  - Gemeinde Niederau, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
  - Gemeinde Nünchritz,

- Gemeinde Priestewitz, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Röderaue,
- Gemeinde Schönfeld, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Stadt Gröditz,
- Gemeinde Stadt Großenhain, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Stadt Lommatzsch,
- Gemeinde Stadt Meißen, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Stadt Nossen,
- Gemeinde Stadt Radebeul, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Stadt Radeburg, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Stadt Riesa,
- Gemeinde Stadt Strehla,
- Gemeinde Stauchitz,
- Gemeinde Thiendorf, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,
- Gemeinde Wülknitz,
- Gemeinde Zeithain,
- Landkreis Mittelsachsen:
  - Gemeinde Großweitzschen mit den Ortsteilen Döschütz, Gadewitz, Niederranschütz, Redemitz,
  - Gemeinde Jahnatal außer der Ortsteil Töllschütz,
  - Gemeinde Reinsberg,
  - Gemeinde Stadt Döbeln mit den Ortsteilen Beicha, Bormitz, Choren, Döbeln, Dreißig, Geleitshäuser, Gertitzsch, Gödelitz, Großsteinbach, Juchhöh, Kleinmockritz, Leschen, Lüttewitz, Maltitz, Markritz, Meila, Mochau, Nelkanitz, Oberranschütz, Petersberg, Präbschütz, Prüfern, Schallhausen, Schweimnitz, Simselwitz, Theeschütz, Zschackwitz, Zschäschtütz,
  - Gemeinde Stadt Großschirma mit den Ortsteilen Obergruna, Siebenlehn,
  - Gemeinde Stadt Roßwein mit den Ortsteilen Gleisberg, Haßlau, Klinge, Naußlitz, Neuseifersdorf, Niederforst, Ossig, Roßwein, Seifersdorf, Wettersdorf, Wetterwitz,
  - Gemeinde Striegistal mit den Ortsteilen Gersdorf, Kammersheim, Marbach,
- Landkreis Nordsachsen:
  - Gemeinde Arzberg mit den Ortsteilen Stehla, Tauschwitz,
  - Gemeinde Cavertitz mit den Ortsteilen Außig, Cavertitz, Klingenhain, Schirmenitz, Treptitz,
  - Gemeinde Liebschützberg mit den Ortsteilen Borna, Bornitz, Clanzschwitz, Ganzig, Kleinragewitz, Laas, Leckwitz, Liebschütz, Sahlassan, Schönewitz, Terptitz östlich der Querung am Käferberg, Wadewitz, Zaußwitz,
  - Gemeinde Naundorf mit den Ortsteilen Casabra, Gastewitz, Haage, Hof, Hohenwussen, Kreina, Nasenberg, Raitzen, Reppen, Salbitz, Stennschütz, Zeicha,

- Gemeinde Stadt Belgern-Schildau mit den Ortsteilen Ammelgoßwitz, Dröschkau, Liebersee östlich der B182, Oelzschau, Seydewitz, Staritz, Wohlau,
- Gemeinde Stadt Mügeln mit den Ortsteilen Mahris, Schweta südlich der K8908, Zschannewitz,
- Gemeinde Stadt Oschatz mit den Ortsteilen Lonnewitz östlich des Sandbaches und nördlich der B6, Oschatz östlich des Schmorkauer Wegs und nördlich der S28, Rechau, Schmorkau, Zöschau,
- Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge:
  - Gemeinde Bannewitz mit den Ortsteilen Boderitz, Cunnersdorf, Eutschütz, Nöthnitz und Rosentitz,
  - Gemeinde Stadt Freital mit den Ortsteilen Birkigt, Döhlen, Großburgk, Kleinburgk, Kleinnaundorf, Kohlsdorf, Niederhermsdorf, Niederpesterwitz, Oberpesterwitz, Potschappel, Saalhausen, Unterweißig, Weißig, Wurgwitz, Zauckerode und Zschiedge,
  - Gemeinde Stadt Tharandt mit den Ortsteilen Fördergersdorf, Großopitz, Hintergersdorf und Pohrsdorf,
  - Gemeinde Stadt Wilsdruff, sofern nicht bereits Teil der Sperrzone II,

Bundesland Mecklenburg-Vorpommern:

- Landkreis Vorpommern Greifswald
  - Gemeinde Penkun,
  - Gemeinde Nadrensee,
  - Gemeinde Krackow,
  - Gemeinde Glasow,
  - Gemeinde Grambow
- Gemeinde Ramin mit der Gemarkung Bismark östlich der B113 bis Ortslage Linken, nordwestlich der Ortslage Linken nördlich der B104 (Flur 6) und nördlich Flur 6 in 500m Abstand zur deutsch-polnischen Grenze auf Flur 102 sowie 103 bis Gemeindegrenze Ramin-Blankensee,
- Gemeinde Blankensee mit der Gemarkung Blankensee nördlich der Gemeindegrenze Ramin-Blankensee in 1000 m Abstand zur deutsch-polnischen Grenze über die Fluren 5, 6 und 3 bis einschließlich Ortslage Blankensee sowie nördlich der Ortslage Blankensee zwischen der deutsch-polnischen Grenze bis 10 m westlich der Kreisstraße K81 bis Gemarkungsgrenze Blankensee-Pampow und der Gemarkung Pampow nördlich der Gemarkungsgrenze Blankensee-Pampow von der deutsch-polnischen Grenze bis 10 m westlich der Kreisstraße K81 bis einschließlich Ortslage Pampow sowie nordwestlich der Ortslage Pampow nördlich der Kreisstraße K80 mit den Fluren 8, 9, 101, 102, 103, 104, 106 sowie 7 (Ost),
- Gemeinde Hintersee mit der Gemarkung Hintersee mit den Fluren 1, 4 und 10,
- Gemeinde Luckow mit der Gemarkung Luckow mit den Fluren 2 und 6, mit der Gemarkung Rieth mit den Fluren 1, 2 und 3 sowie mit der Gemarkung Riether Werder mit der Flur 1,
- Gemeinde Altwarp-Fischerdorf mit der Gemarkung Altwarp mit den Fluren 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 und 10,
- Gemeinde Vogelsang-Warsin mit der Gemarkung Vogelsang mit den Fluren 1, 2, 3 und 5.

## 2. Estland

Die folgenden Sperrzonen I in Estland:

- Hiiu maakond.

## 3. Lettland

Die folgenden Sperrzonen I in Lettland:

- Dienvidkurzemes novads, Nīcas pagasta daļa uz ziemeļiem no apdzīvotas vietas Bernāti, autoceļš V1232, A11, V1222, Bārtas upes, Otaņķu pagasts,
- Ropažu novads Stopiņu pagasta daļa, kas atrodas uz rietumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Daugulupes ielas un Daugulupītes.

## 4. Ungarn

Die folgenden Sperrzonen I in Ungarn:

- Békés megye 950150, 950250, 950350, 950450, 950550, 950650, 950660, 950750, 950850, 950860, 950950, 950960, 950970, 951050, 951150, 951250, 951260, 951350, 951950, 952050, 952150, 952250, 952550, 952750, 952850, 952950, 953050, 953150, 953250, 953260, 953270, 953350, 953450, 953550, 953560, 953650, 953660, 953750, 953850, 953950, 953960, 954050, 954060, 954150, 954250, 954260, 954350, 954450, 954550, 954650, 954750, 954850, 954860, 954950, 955050, 955150, 955250, 955260, 955270, 955350, 955450, 955510, 955650, 955750, 955760, 955850, 955950, 956050, 956060, 956150, 956160, 956250, 956450, 956550, 956650 és 956750 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Bács-Kiskun megye 600150, 600850 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Budapest 1 kódszámú, vadgazdálkodási tevékenységre nem alkalmas területe,
- Fejér megye 400150, 400250, 400351, 400352, 400450, 400550, 401150, 401250, 401350, 402050, 402350, 402360, 402850, 402950, 403050, 403450, 403550, 403650, 403750, 403950, 403960, 403970, 404650, 404750, 404850, 404950, 404960, 405050, 405750, 405850, 405950,
- 406050, 406150, 406550, 406650 és 406750 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Győr-Moson-Sopron megye 100550, 100650, 100950, 101050, 101350, 101450, 101550, 101560 és 102150 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Jász-Nagykun-Szolnok megye 750150, 750160, 750260, 750350, 750450, 750460, 751250, 751260, 751350, 751360, 751750, 751850, 751950, 753650, 753750, 753850, 753950, 753960, 754050, 754360, 754450, 754550, 754560, 754570, 754650, 754750, 754850 és 755450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Komárom-Esztergom megye 250150, 250250, 250450, 250460, 250550, 250650, 250750, 251050, 251150, 251250, 251350, 251360, 251650, 251750, 251850, 252250, kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Pest megye 571550, 572150, 572250, 572350, 572550, 572650, 572750, 572850, 572950, 573150, 573250, 573260, 573350, 573360, 573450, 573850, 573950, 573960, 574050, 574150, 574350, 574360, 574550, 574650, 574750, 574850, 574860, 574950, 575050, 575150, 575250, 575350, 575550, 575650, 575750, 575850, 575950, 576050, 576150, 576250, 576350, 576450, 576650, 576750, 576850, 576950, 577050, 577150, 577250, 577350, 577450, 577650, 577850, 577950, 578050, 578150, 578250, 578350, 578360, 578450, 578550, 578560, 578650, 578850, 578950, 579050, 579150, 579250, 579350, 579450, 579460, 579550, 579650, 579750, 580250 és 580450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe.

**5. Polen**

Die folgenden Sperrzonen I in Polen:

w województwie kujawsko - pomorskim:

- gminy Bobrowo, Brzozie, Jabłonowo Pomorskie, Zbiczno w powiecie brodnickim,
- część powiatu grudziądzkiego niewymieniona w części II załącznika I,
- powiat miejski Grudziądz,
- gmina Książki w powiecie wąbrzeskim
- gminy Dragacz, część gminy Warlubie położona na wschód od linii wyznaczonej przez autostradę A1, część gminy Nowe położona na wschód od linii wyznaczonej przez autostradę A1 w powiecie świeckim,

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gmina Rozogi w powiecie szczycieńskim,
- gminy Lidzbark i Iłowo – Osada w powiecie działdowskim,
- gminy Kurzętnik i Grodziczno w powiecie nowomiejskim,

w województwie podlaskim:

- powiat wysokomazowiecki,
- powiat łomżyński,
- powiat kolneński,
- powiat zambrowski,
- powiat miejski Łomża,
- gminy Grodzisk, Perlejewo w powiecie siemiatyckim,
- gminy Brańsk, miasto Brańsk, Rudka, Wyszki w powiecie bielskim,
- gminy Choroszcz, Łapy, Juchnowiec Kościelny, Suraz, Poświętne, Tykocin, Turośń Kościelna, Zawady w powiecie białostockim,

w województwie mazowieckim:

- powiat ostrołęcki,
- powiat miejski Ostrołęka,
- powiat ciechanowski,
- powiat płoński,
- powiat pułtowski,
- powiat sochaczewski,
- powiat nowodworski,
- część powiatu żyrardowskiego niewymieniona w części II załącznika I,
- część powiatu grodzkiego niewymieniona w części II załącznika I,
- gminy Baranów i Jaktorów w powiecie grodziskim
- powiat żuromiński,

- część powiatu ostrowskiego niewymieniona w części II załącznika I,
- gminy Dzieżgowo, Lipowiec Kościelny, Mława, Radzanów, Strzegowo, Stupsk, Szreńsk, Szydłowo, Wiśniewo w powiecie mławskim,
- gmina Nowe Miasto nad Pilicą w powiecie grójeckim,
- powiat przysuski,
- część powiatu przasnyskiego niewymieniona w części II załącznika I,
- część powiatu makowskiego niewymieniona w części II załącznika I,
- część powiatu wyszkowskiego niewymieniona w części II załącznika I,
- część powiatu węgrowskiego niewymieniona w części II załącznika I,
- część powiatu wołomińskiego niewymieniona w części II załącznika I,
- część powiatu siedleckiego niewymieniona w części II załącznika I,
- powiat miejski Siedlce,
- część powiatu mińskiego niewymieniona w części II załącznika I,
- gminy Bielany, Ceranów, Jabłonna Lacka, Kosów Lacki, Repki, Sabnie, Stedryń, gmina wiejska Sokołów Podlaski w powiecie sokołowskim,
- gminy Ciepiałów, Lipsko, Rzecznów, Sienno w powiecie lipskim,
- gminy Policzna, Tczów, Zwoleń w powiecie zwoleńskim,
- gminy Borowie, Górzno, Miastków Kościelny, Żelechów w powiecie garwolińskim,

w województwie podkarpackim:

- gminy Brzyska, Kołaczyce, Tarnowiec, część gminy Nowy Żmigród położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 993, część gminy wiejskiej Jasło położona na południowy wschód od miasta Jasło w powiecie jasielskim,
- gmina Grodzisko Dolne w powiecie leżajskim,
- gmina Ostrów, część gminy Sędziszów Małopolski położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr A4 w powiecie ropczycko – sędziszowskim,
- gminy Chłopice, Pawłosiów, Jarosław z miastem Jarosław w powiecie jarosławskim,
- gminy Fredropol, Krasiczyn, Krzywczyna, Przemyśl, część gminy Orły położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 77, część gminy Żurawica na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 77 w powiecie przemyskim,
- powiat miejski Przemyśl,
- gminy Adamówka, Sieniawa, Tryńcza, Przeworsk z miastem Przeworsk, część gminy Zarzecze położona na północ od linii wyznaczonej przez rzekę Mlecza w powiecie przeworskim,
- gminy Rakszawa, Żołynia w powiecie łańcuckim,
- gminy Trzebowno, Głogów Małopolski, Sokołów Małopolski, część gminy Świlcza położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 94 w powiecie rzeszowskim,
- powiat kolbuszowski,

- część gminy Czarna położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr A4, część gminy Żyraków położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr A4, część gminy wiejskiej Dębica położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr A4 w powiecie dębickim,
- gminy Chorkówka, Jedlicze, Miejsce Piastowe, Krościenko Wyżne gminy w powiecie krośnieńskim,
- powiat miejski Krosno,
- gminy Bukowsko, Zagórz, część gminy Zarszyn położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od zachodniej do wschodniej granicy gminy, część gminy wiejskiej Sanok położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 886 biegnącą od północnej granicy gminy do granicy gminy miejskiej Sanok oraz na południe od granicy miasta Sanok, część gminy Komańcza położona na wschód od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 889 oraz na północ od drogi nr 889 biegnącej od tego skrzyżowania do północnej granicy gminy w powiecie sanockim,
- gmina Cisna w powiecie leskim,
- gminy Lutowiska, Czarna, Ustrzyki Dolne w powiecie bieszczadzkim,
- gmina Haczów, część gminy Brzozów położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 886 biegnącą od północnej do południowej granicy gminy w powiecie brzozowskim,
- gminy Radomyśl Wielki, Wadowice Górne w powiecie mieleckim,

w województwie świętokrzyskim:

- gmina Pacanów w powiecie buskim,
- powiat skarżyski,
- część powiatu opatowskiego niewymieniona w części II załącznika I,
- część powiatu sandomierskiego niewymieniona w części II załącznika I,
- gminy Bogoria, Łubnice, Oleśnica, Połaniec, Rytwiany, Staszów w powiecie staszowskim,
- część powiatu ostrowieckiego niewymieniona w części II załącznika I,
- gminy Bieliny, Bodzentyn, Górnio, Nowa Słupia w powiecie kieleckim,
- gminy Gowarczów, Końskie, Stąporków w powiecie koneckim,

w województwie łódzkim:

- gmina Kowiesy w powiecie skierniewickim,
- gminy Biała Rawska, Regnów i Sadkowice w powiecie rawskim,

w województwie pomorskim:

- część powiatu nowodworskiego niewymieniona w części II załącznika I,
- część powiatu malborskiego niewymieniona w części II załącznika I,
- gminy Gniew, Morzeszczyn, Pelplin, Subkowy w powiecie tczewskim,

w województwie lubuskim:

- gmina Lubiszyn w powiecie gorzowskim,
- powiat strzelecko – drewdenecki,

w województwie dolnośląskim:

- gminy Międzybórz, Syców, Twardogóra, część gminy wiejskiej Oleśnica położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr S8, część gminy Dobroszyce położona na wschód od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od północnej do południowej granicy gminy w powiecie oleśnickim,
- gminy Jordanów Śląski, Sobótka, część gminy Żórawina położona na zachód od linii wyznaczonej przez autostradę A4 w powiecie wrocławskim,
- część gminy Domaniów położona na południowy zachód od linii wyznaczonej przez autostradę A4 w powiecie oławskim,
- gminy Borów i Wiązów w powiecie strzelińskim,
- część gminy Pielgrzymka położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Uniejowice – Wojcieszyn Pielgrzymka – Proboszczów – Sokołowiec, miasto Złotoryja, część gminy wiejskiej Złotoryja położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od północnej granicy gminy w miejscowości Nowa Wieś Złotoryjska do granicy miasta Złotoryja oraz na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 382 biegnącą od granicy miasta Złotoryja do wschodniej granicy gminy w powiecie złotoryjskim,
- gminy Janowice Wielkie, Mysłakowice, Stara Kamienica, Szklarska Poręba w powiecie karkonoskim,
- część powiatu miejskiego Jelenia Góra położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 366,
- gminy Bolków, Paszowice, część gminy Męcinka położona na południe od drogi nr 382 w powiecie jaworskim,
- gminy Dobromierz i Marcinowice w powiecie świdnickim,
- gminy Dzierżoniów, Pieszyce, miasto Bielawa, miasto Dzierżoniów w powiecie dzierżoniowskim,
- gminy Głuszyca, Mieroszów w powiecie wałbrzyskim,
- gmina Nowa Ruda i miasto Nowa Ruda w powiecie kłodzkim,
- gminy Kamienna Góra, Marciszów i miasto Kamienna Góra w powiecie kamiennogórskim,

w województwie wielkopolskim:

- gminy Koźmin Wielkopolski, Rozdrażew w powiecie krotoszyńskim,
- gminy Książ Wielkopolski, część gminy Dolsk położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 434 biegnącą od północnej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 437, a następnie na wschód od drogi nr 437 biegnącej od skrzyżowania z drogą nr 434 do południowej granicy gminy, w powiecie śremskim,
- gminy Borek Wielkopolski, Piaski, Pogorzela, w powiecie gostyńskim,
- gminy Kleszczewo, Kostrzyn, Pobiedziska, w powiecie poznańskim,
- gmina Kiszkowo i część gminy Kłecko położona na zachód od rzeki Mała Wełna w powiecie gnieźnieńskim,
- powiat czarnkowsko-trzcianecki,
- część gminy Wronki położona na północ od linii wyznaczonej przez rzekę Wartę biegnącą od zachodniej granicy gminy do przecięcia z drogą nr 182, a następnie na wschód od linii wyznaczonej przez drogi nr 182 oraz 184 biegnącą od skrzyżowania z drogą nr 182 do południowej granicy gminy w powiecie szamotulskim,
- gmina Budzyń w powiecie chodzieskim,

- gminy Mieścisko, Wągrowiec z miastem Wągrowiec, część gminy Skoki położna na wschód od linii wyznaczonej przez drogę 197 biegnącą od południowej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 196, następnie na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 196 biegnącą od tego skrzyżowania do miejscowości Skoki i dalej na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Skoki – Rościnnno - Grzybowo biegnącą od skrzyżowania z drogą nr 196 do zachodniej granicy gminy w powiecie wągrowieckim,
- gmina Dobrzyca w powiecie pleszewskim,
- gminy Odolanów, Przygodzice, Raszków, Sośnie, miasto Ostrów Wielkopolski, część gminy wiejskiej Ostrów Wielkopolski położna na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Sulisław – Łąkociny – Wierzbno i na zachód od miasta Ostrów Wielkopolski oraz część gminy wiejskiej Ostrów Wielkopolski położna na wschód od miasta Ostrów Wielkopolski w powiecie ostrowskim,
- gmina Kobyła Góra w powiecie ostrzeszowskim,
- gminy Baranów, Bralin, Perzów, Łęka Opatowska w powiecie kępińskim,
- część powiatu średzkiego niewymieniona w części II załącznika I,

w województwie opolskim:

- gmina Byczyna w powiecie kluczborskim
- gminy Praszka, Gorzów Śląski, Radłów, Olesno, Zębowice, Rudniki w powiecie oleskim,
- część gminy Grodków położna na zachód od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie brzeskim,
- gminy Łambinowice, Pakosławice, Skoroszyce, część gminy Korfantów położna na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 407 w powiecie nyskim,
- część gminy Biała położna na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 407 biegnącą od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 414 i dalej na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 414 biegnącej od tego skrzyżowania do skrzyżowania z drogą nr 409, a następnie na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 409 biegnącą od tego skrzyżowania do wschodniej granicy gminy w powiecie prudnickim,
- gminy Chrzastowice, Ozimek, Komprachcice, Prószków, część gminy Łubniany położna na południe od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Świerkle – Masów, ulicę Leśną w miejscowości Masów oraz na południe od ulicy Kolanowskiej biegnącej do wschodniej granicy gminy, część gminy Turawa położna na południe od linii wyznaczonej przez ulice Powstańców Śląskich -Kolanowską -Opolską – Kotorską w miejscowości Węgry i dalej na południe od drogi łączącej miejscowości Węgry- Kotórz Mały – Turawa – Rzędów – Kałub Turawski – Zakrzów Turawski biegnącą do wschodniej granicy gminy w powiecie opolskim,
- powiat miejski Opole,

w województwie zachodniopomorskim:

- gminy Nowogródek Pomorski, Barlinek, część gminy Myślibórz położna na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 23 biegnącej od południowej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 26, następnie na wschód od drogi nr 26 biegnącej od tego skrzyżowania do skrzyżowania z drogą nr 119 i dalej na wschód od drogi nr 119 biegnącej od skrzyżowania z drogą nr 26 do północnej granicy gminy, część gminy Dębno położna na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 126 biegnącą od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 23 w miejscowości Dębno, następnie na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 23 do skrzyżowania z ul. Jana Pawła II w miejscowości Cychry, następnie na północ od ul. Jana Pawła II do skrzyżowania z ul. Ogrodową i dalej na północ od linii wyznaczonej przez ul. Ogrodową, której przedłużenie biegnie do wschodniej granicy gminy w powiecie myśliborskim,

- gminy Lipiany, Przelewice, Pyrzyce, Warnice w powiecie pyrzyckim,
- gminy Bierzwnik, Krzęcin, Pelczyce w powiecie choszczeńskim,
- gminy Przybiemów, Osina, część gminy Maszewo położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 106 w powiecie goleniowskim,
- gminy Wolin, Międzyzdroje w powiecie kamieńskim,
- powiat miejski Świnoujście,
- miasto Stargard, część gminy wiejskiej Stargard położona na wschód od linii wyznaczonej przez rzekę Inę i na północny zachód od linii wyznaczonej przez linię kolejową łączącą Stargard – Chociwel oraz na południowy zachód od linii wyznaczonej przez południową i zachodnią granicę miasta Stargard część gminy Stara Dąbrowa położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 106 w powiecie stargardzkim,

w województwie małopolskim:

- gminy Bobowa, Moszczenica, Łużna, Ropa, część gminy wiejskiej Gorlice położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od wschodniej do zachodniej granicy gminy, część gminy Biecz położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 28 w powiecie gorlickim,
- powiat nowosądecki,
- gminy Czorsztyn, Krościenko nad Dunajcem, Ochotnica Dolna, Szczawnica w powiecie nowotarskim,
- powiat miejski Nowy Sącz,
- gmina Szczucin w powiecie dąbrowskim,
- gmina Szerzyny w powiecie tarnowskim,

w województwie lubelskim:

- część powiatu łukowskiego nie wymieniona w części II załącznika I,

## 6. **Słowakei**

Die folgenden Sperrzonen I in der Slowakei:

- in the district of Nové Zámky, Sikenička, Pavlová, Biňa, Kamenín, Kamenný Most, Malá nad Hronom, Belá, Lubá, Šarkan, Gbelce, Bruty, Mužla, Obid, Štúrovo, Nána, Kamenica nad Hronom, Chľaba, Leľa, Bajtava, Salka, Malé Kosihy, Veľký Kýr, Černík, Michal nad Žitavou, Kmeťovo, Maňa, Trávnica
- in the district of Veľký Krtíš, the municipalities of Ipel'ské Predmostie, Veľká nad Ipľom, Hrušov, Kleňany, Sečianky,
- in the district of Levice, the municipalities of Keľ, Čata, Pohronský Ruskov, Hronovce, Želiezovce, Zalaba, Malé Ludince, Šalov, Sikenica, Pastovce, Bielovce, Ipel'ský Sokolec, Lontov, Kubáňovo, Sazdice, Demandice, Dolné Semerovce, Vyškovce nad Ipľom, Preseľany nad Ipľom, Hrkovce, Tupá, Horné Semerovce, Hokovce, Slatina, Horné Turovce, Veľké Turovce, Šahy, Tešmak, Plášťovce, Ipel'ské Uľany, Tehla, Lula, Beša, Jesenské, Ina, Lok, Veľký Ďur, Horný Pial, Horná Seč, Dolná Seč, Levice, Krškany, Brhlovce, Bory, Santovka, Domadice, Hontianske Trst'any, Mýtne Ludany, Hontianska Vrbica, Zbrojničky, Kukučínov, Jur nad Hronom, Šarovce, Turá, Tekovský Hrádok, Vyšné nad Hronom, Zemliare, Starý Hrádok,
- in the district of Krupina, the municipalities of Dudince, Terany, Hontianske Moravce, Sudince, Súdovce, Lišov,
- the whole district of Ružomberok except municipalities included in zone II

- in the district of Martin, municipalities of Blatnica, Folkušová, Necpaly, Belá-Dulice, Ďanová, Karlová, Laskár, Rakovo, Pribovce, Košťany nad Turcom, Socovce, Turčiansky Ďur, Kláštor pod Znievom, Slovany, Ležiachov, Benice, Vrícko,
- in the district of Dolný Kubín, the municipalities of Kľačany, Žaškov, Jasenová, Vyšný Kubín, Oravská Poruba, Leštiny, Osádka, Malatiná, Chlebnice, Krivá,
- in the district of Tvrdošín, the municipalities of Oravský Biely Potok, Habovka, Zuberec,
- in the district of Prievidza, the municipalities of Handlová, Cígel, Podhradie, Lehota pod Vtáčnikom, Ráztočno, Kľačno, Tužina, Nitrianske Pravno, Poluvsie, Malinová, Pravenec, Nedožery-Brezany, Lazany, Prievidza, Malá Čausa, Veľká Čausa, Lipník, Chrenovec-Brusno, Jalorec, Nováky, Zemianske, Kostolany, Nitrianske Sučany, Nitrica, Horné Vestenice, Dolné Vestenice,
- the whole district of Partizánske, except municipalities included in zone II,
- in the district of Topoľčany, the municipalities of Koniarovce, Hrušovany, Belince, Preselany, Kamanová, Mýtna Nová ves, Dvorany nad Nitrou, Ludanice, Chrabrany, Topoľčany, Krušovce, Dolné Chlebany, Horné Chlebany, Rajčany, Čermany, Horné Obdokovce, Obsolovce, Horné Štitáre, Urmince, Veľké Dvorany, Nemčice, Topoľčany, Továrniky, Kuzmice, Jacovce, Veľké Bedzany, Malé Bedzany, Norovce, Solčianky,
- in the district of Nitra, the municipalities of Horné Lefantovce, Dolné Lefantovce, Bádice, Jelenec, Žirany, Podhorany, Nitrianske Hrnčiarovce, Štitáre, Čechynce, Malý Cetín, Veľký Cetín, Vinodol, Branč, Ivánka pri Nitre,
- in the district of Bánovce nad Bebravou, the municipalities of Nedašovce, Pravotice, Vysočany, Chudá Lehota.

## 7. Italian

Die folgenden Sperrzonen I in Italien:

Piedmont Region:

- in the province of Alessandria the following Municipalities: Balzola, Cella Monte, Frassinello Monferrato, Olivola, Ozzano Monferrato, Rosignano Monferrato, Terruggia, Villanova Monferrato, Castelletto Monferrato, Quargnento, Casale Monferrato, Lu e Cuccaro Monferrato, Fubine, Conzano, Vignale Monferrato, Camagna Monferrato, Altavilla Monferrato, San Giorgio Monferrato
- in the province of Asti the following Municipalities: Antignano, Celle Enomondo, Revigliasco d'Asti, San Martino Alfieri, Asti, Coazzolo, Costigliole D'asti, Castagnole delle Lanze, Refrancore, Azzano d'Asti, Isola d'Asti, Scurzolengo, Portacomaro, Montemagno, Mongardino, Castagnole Monferrato, Vigliano d'Asti, Viarigi,
- in the province of Cuneo the following Municipalities: Govone, Levice, Castelletto Uzzone, Castino, Cossano Belbo, Rocchetta Belbo, Gottasecca, Monesiglio, Sale delle Langhe, Camerana, Castelnuovo di Ceva, Priero, Prunetto, Montezemolo, Perlo, Bosia, Torre Bormida, Mango, Paroldo, Gorzegno, Mombarcaro, Borgomale, Cravanzana, Lequio Berria, Cerreto Langhe, Neive, Trezzo Tinella, Feisoglio, Ceva, Arguello, Neviglie, Nucetto, Sale San Giovanni, Bergolo,
- In the Province of Vercelli, the following Municipality: Caresana, Pezzana, Stroppiana,
- In the Province of Novara, the following Municipalties: Cerano, Sozzago, Tornaco, Terdobbiato, Vespolate, Borgolavezzaro, Nibbiola, Granozzo Con Monticello, Casalino, Trecate, Vinzaglio, Garbagna Novarese

Liguria Region:

- in the province of Genova, the following Municipalities: Castiglione Chiavarese, Moneglia,

- In the Province of La Spezia, the following Municipalities: Carro, Carrodano, Deiva Marina, Calice al Cornoviglio, Beverino, Pignone, Zignago, Borghetto di Vara, Brugnato, Levanto, Rocchetta di Vara, Framura,
- in the province of Savona the following Municipalities: Bergeggi, Spotorno, Vezzi Portio, Noli, Orco Feglino, Bormida, Calice Ligure, Rialto, Osiglia, Murialdo,

Emilia-Romagna Region:

- in the Province of Piacenza, the following Municipalities: Besenzone, Caorso, San Pietro in Cerro, Cortemaggiore,
- in the Province of Parma, the following Municipalities: Lesignano de' Bagni, Soragna, Montechiarugolo, Fontanellato, Parma, Fidenza, Fontevivo, Langhirano, San Secondo Parmense, Traversetolo, Tizzano Val Parma, Palanzano, Neviano degli Arduini, Monchio delle Corti, Corniglio, Busseto

Toscana Region:

- In the Province of Massa Carrara, the following Municipalities: Mulazzo, Filattiera, Villafranca in Lunigiana, Tresana, Bagnone,

Lombardia Region:

- in the Province of Pavia, all Municipalities not included in part II.
- In the Province of Milan, the following Municipalities: San Colombano al Lambro, Gudo Visconti, Albairate, Rosate, Vermezzo con Zelo, Basiglio, Binasco, Gaggiano, Lacchiarella, Noviglio, Pieve Emanuele, Rozzano, Zibido San Giacomo, Robecco sul Naviglio, Cassinetta di Lugagnano, Buccinasco, Assago, Trezzano sul Naviglio, Opera, Locate di Triulzi, Carpiano,
- In the Province of Lodi, the following Municipalities: Valera Fratta, Borgo San Giovanni, Lodi Vecchio, Pieve Fissiraga, Casaleto Lodigiano, Borghetto Lodigiano, Castiraga Vidardo, Sant'Angelo Lodigiano, Villanova del Sillaro, Graffignana, Marudo, Salerano sul Lambro, Caselle Lurani, Orio Litta, Senna Lodigiana, San Rocco al Porto, Somaglia, Ospedaletto Lodigiano, Guardamiglio, Corno Giovine, Santo Stefano Lodigiano, Caselle Landi,

Lazio Region:

- in the province of Rome,

North: the following Municipalities: Riano, Castelnuovo di Porto, Capena, Fiano Romano, Morlupo, Sacrofano, Magliano Romano, Formello, Campagnano di Roma, Anguillara Sabazia,

West: the municipality of Fiumicino,

- South: Municipality of Rome between the limits of Zone 2 (North), the boundaries of Municipality of Fiumicino (West), the Tiber River up to the intersection with the Grande Raccordo Anulare, the Grande Raccordo Anulare up to the intersection with A24 Highway, A24 Highway up to the intersection with Viale del Tecnopolo, viale del Tecnopolo up to the intersection with the boundaries of the municipality of Guidonia Montecelio,

East: the following Municipalities: Guidonia Montecelio, Montelibretti, Palombara Sabina, Monterotondo, Mentana, Sant'Angelo Romano, Fonte Nuova.

Sardinia Region:

- in the Province of Sud Sardinia, the following Municipalities: Seui, Seulo,
- in the Province of Nuoro the following Municipalities: Dorgali, Elini, Gairo, Girasole, Ilbono, Lanusei, Loceri, Lotzorai, Olena, Tortolì, Aritzo, Belvi, Fonni, Gadoni, Gavoi, Lodine, Ollolai, Ovodda, Sarule, Tiana, Tonara, Ussassai, Nuoro, Orani, Mamoiada,

## Calabria Region:

- In Reggio Calabria Province the following Municipalities: Taurianova, Locri, Cittanova, Gerace, Rizziconi, Canolo, Antonimina, Portigliola, Gioia Tauro, Sant'Ilario dello Ionio, Agnana Calabria, Mammola, Melicucco, Polistena, Rosarno, San Ferdinando, San Giorgio Morgeto, Siderno, Placanica, Riace, San Giovanni di Gerace, Martone, Stilo, Marina di Gioiosa Jonica, Roccella Jonica, Maropati, Laureana di Borrello, Candidoni, Camini, Grotteria, Monasterace, Giffone, Pazzano, Gioiosa Ionica, Bivongi, Galatro, Stignano, San Pietro di Caridà, Serrata, Feroletto della Chiesa, Caulonia, Cinquefrondi, Anoia.

## In Basilicata Region

- In Potenza Province the following Municipalities: Marsico Nuovo, Marsicovetere, Montemurro, Lauria, Rivello, Viggiano, Castelsaraceno, Sarconi, Spinoso, Nemoli, Armento, Sasso di Castalda, Trecchina, San Martino d'Agri, Maratea, Corleto Perticara, Laurenzana, Carbone, Latronico, Calvello, Brienza, San Chirico Raparo, Castelluccio Superiore, Abriola

## In Campania Region

- In Salerno Province the following Municipalities: Piaggine, Morigerati, Monte San Giacomo, Tortorella, Teggiano, Sala Consilina, Rofrano, Valle Dell'angelo, Torre Orsaia, San Giovanni a Piro, Vibonati, San Rufo, Roccagloriosa, Laurito, Roscigno, Futani, Sapri, Polla, Ispani, Montano Antilia, Novi Velia, Laurino, Cannalonga, Celle di Bulgheria, Cuccaro Vetere, Corleto Monforte, Campora, San Pietro al Tanagro, Sacco, Torraca, Sant'angelo a Fasanella, Santa Marina, Sant'Arsenio, Atena Lucana, Bellosguardo, Alfano.

## 8. Tschechien

Die folgenden Sperrzonen I in Tschechien:

## Liberecký kraj:

- v okrese Liberec katastrální území obcí Machnín, Nové Pavlovice, Růžodol I, Františkov u Liberce, Liberec, Horní Růžodol, Rochlice u Liberce, Vratislavice nad Nisou, Andělská Hora u Chrastavy, Česká Ves v Podještědí, Družcov, Chrastava II, Chrástná, Jablonné v Podještědí, Janovice v Podještědí, Janův Důl, Kryštofovo Údolí, Křižany, Lázně Kundratice, Markvartice v Podještědí, Novina u Liberce, Osečná, Panenská Hůrka, Postřelná, Zdislava, Žibřidice, Minkovice, Vesec u Liberce, Janův Důl u Liberce, Karlínky, Ostašov u Liberce, Horní Suchá u Liberce, Hluboká u Liberce, Pilínkov, Doubí u Liberce, Rozstání pod Ještědem, Světlá pod Ještědem, Dolní Hanychov, Horní Hanychov, Heřmanice v Podještědí, Bílá u Českého Dubu, Dlouhý Most, Hodkovice nad Mohelkou, Javorník u Českého Dubu, Javorník u Dlouhého Mostu, Jeřmanice, Jílové u Hodkovic nad Mohelkou, Paceřice, Petrašovice, Proseč pod Ještědem, Radoňovice, Radostín u Sychrova, Rašovka, Šimonovice, Vlčetín u Bílé, Záskalí, Žďárek u Sychrova,
- v okrese Česká Lípa katastrální území obcí Brniště, Břevniště pod Ralskem, Dubnice pod Ralskem, Hamr na Jezeře, Hlemýžď, Kamenice u Zákup, Luhov u Mimoně, Noviny pod Ralskem, Stráž pod Ralskem, Velenice u Zákup, Velký Grunov, Velký Valtinov, Mařeničky, Mařenice, Krompach, Horní Světlá pod Luží, Dolní Světlá pod Luží, Svor, Naděje, Cvikov, Kunratice u Cvikova, Trávník u Cvikova, Drnovec, Lindava,
- v okrese Jablonec nad Nisou katastrální území obcí Harrachov, Alšovice, Bezděčín u Jablonce nad Nisou, Bohdalovice, Bratříkov, Bzí u Železného Brodu, Dalešice u Jablonce nad Nisou, Desná II, Držkov, Frýdštejn, Haratice, Horská Kamenice, Hrubá Horka, Huť, Chlístov u Železného Brodu, Jenišovice u Jablonce nad Nisou, Jílové u Držkova, Jirkov u Železného Brodu, Jistebko, Kokonín, Lhotka u Zlaté Olešnice, Líšný, Loužnice, Maršovice u Jablonce nad Nisou, Mukařov u Jablonce nad Nisou, Nová Ves nad Nisou, Odolenovice u Jenišovic, Ondříkovice, Pelíkovic, Plavy, Příchovice u Kořenova, Pulečný, Radčice, Rádlo, Rejdice, Rychnov u Jablonce nad Nisou, Skuhrov u Železného Brodu, Sněhov, Stanový, Střelivná, Šumburk nad Desnou, Velké Hamry, Vlastiboř u Železného Brodu, Vranové I, Vranové II, Vrátno, Vrkoslavice, Zásada, Zlatá Olešnice Navarovská, Zlatá Olešnice Semilská, Železný Brod,

- v okrese Semily katastrální území obcí Buřany, Dolní Rokytnice, Františkov v Krkonoších, Horní Rokytnice nad Jizerou, Jablonec nad Jizerou, Jesenný, Paseky nad Jizerou, Rokytno v Krkonoších, Roztoky u Semil, Sklenařice, Stará Ves u Vysokého nad Jizerou, Tříč, Vysoké nad Jizerou,

## 9. Griechenland

Die folgenden Sperrzonen I in Griechenland:

- in the regional unit of Drama:
  - the community department of Skaloti and part of the community department of Sidironero and the municipal departments of Drama, Livadero, Makriplagio, Monastiraki, Milopotamos and Ksiropotamos (in Drama municipality),
  - the municipal department of Paranesti (in Paranesti municipality),
  - the municipal departments of Grammeni, Kali Vrissi, Kokkinogeia, Mikropoli, Panorama, Petrousa, Prosotsani, Pyrgoi, Perichora Anthochori, Kallithea, Argyroupoli, Megalokampos, Mikrokampos, Sitagra and Charitomeni (Prosotsani municipality),
- in the regional unit of Kavala:
  - the community department of Kechrokampos (in Nestos Municipality),
  - the municipal departments of Orfano, Podochori, Mesoropi and Platanotopos (Paggeo municipality),
- in the regional unit of Xanthi:
  - the municipal departments of Paschalia, Kimmerion, Stavroupoli, Gerakas, Dafnonas, Komnina, Kariofyto and Neochori (in Xanthi municipality),
  - the community departments of Satres, Thermes, Kotyli, and the municipal departments of Myki, Echinós and Oraio (in Myki municipality),
  - the community department of Selero and the municipal department of Sounio (in Avdira municipality),
- in the regional unit of Rodopi:
  - the municipal departments of Komotini, Anthochorio, Gratini, Thrylorio, Kalhas, Karydia, Kikidio, Kosmio, Pandrosos, Aigeiros, Kallisti, Meleti, Neo Sidirochori and Mega Doukato (in Komotini municipality),
  - the municipal departments of Ipio, Arriana, Darmeni, Archontika, Fillyra, Ano Drosini, Aratos and the Community Departments Kehros and Organi (in Arriana municipality),
  - the municipal departments of Iasmos, Sostis, Asomatoi, Polyanthos and Amvrosia and the community department of Amaxades (in Iasmos municipality),
  - the municipal department of Amaranta (in Maroneia Sapon municipality),
- in the regional unit of Evros:
  - the municipal departments of Kyriaki, Mandra, Mavrokklisi, Mikro Dereio, Protokklisi, Roussa, Goniko, Geriko, Sidirochori, Megalo Derio, Sidiro, Giannouli, Agriani and Petrolofos (in Soufli municipality),
  - the municipal departments of Dikaia, Arzos, Elaia, Therapio, Komara, Marasia, Ormenio, Pentalofoi, Petroti, Plati, Ptelea, Kyprinos, Zoni, Fulakio, Spilaio, Nea Vyssa, Kavili, Kastanies, Rizia, Sterna, Ampelakia, Valtos, Megali Doxipara, Neochori and Chándras (in Orestiada municipality),

- the municipal departments of Asvestades, Ellinochori, Karoti, Koufovouno, Kiani, Mani, Sitochori, Alepochori, Asproneri, Metaxades, Vrysika, Doksa, Elafoxori, Ladi, Paliouri and Poimeniko (in Didymoteixo municipality).
- in the regional unit of Serres:
  - the municipal departments of Amfipoli, Mesolakia, Paleokomi, Nea Mpafra, Aggisti, Krinida, Proti, Mikro Souli and Rodolivos (Amfipoli Municipality),
  - the municipal departments of Dafnoudi, Pethelino, (Emmanouil Pappas Municipality),
  - the municipal departments of Agiochori, Alistrati, Lefkothea, Mandili, Skopia, Stathmos Agkistis, Agios Christoforos, Agriani, Anastasia, Gazoros, Dimitra, Draviskos, Tholo, Mavrolofos, Mesorachi, Mirkino, Mirini, Nea Zichni and Nea Petra (Nea Zichni Municipality),
- in the regional unit of Kilikis:
  - the municipal departments of Megali Vrissi, Megali Sterna, Kastaneon, Iliolousto, Gallikos, Kampani, Mandres, Nea Santa, Pedino, Chrisopetra, Vaptistis, Kristoni Chorigio, Mavroneri, Neo Ginekokatsro, Akritas, Xilokeratea and Mesiano (Kilikis Municipality),
  - the municipal departments of Eiriniko, Euzonoi, Vafiochori, Mikro Dasos, Peukodasos, Polikastro, Pontoirakleia, Axioupoli, Gorgopi, Idomeni, Plagia, Rizia, Fanos, Goumenissa, Grivas, Karpi, Stathis, Agios Petros, Evropos, Mesias, Polipetro, Aspro, Filiria and Toumpa (Peonia Municipality),
- in the regional unit of Thessaloniki:
  - the municipal departments of Assiros, Krithia, Exalofos, Lofiskos, Analipsi, Irakleio, Kolchiko, Lagadas, Perivolaki, Chrisavgi, Adam, Zagkliveri, Kalamoto, Petrokerasa, Sarakina, Agios Vasilios, Ardameri, Vasiloudi, Gerakarou, Lagkadikia, Kavalari and Lagina (Lagadas Municipality),
  - the municipal departments of Panorama, Asvestochori, Exohi, Filiro and Chortiatiss (Pilaia-Chortiatiss Municipality),
  - the municipal department of Koufalia (Chalkidona Municipality),
  - the municipal departments of Evagelismos, Scholari, Nikomidino and Stivos (Volvi Municipality),
  - the municipal departments of Vasilika, Livadi, Peristera, Thermi and Nea Redestos (Thermi municipality),
  - the municipal departments of Drimos, Mesaio, Melissochori and Liti (Oreokastro Municipality),
- in the regional unit of Chalkidiki:
  - the municipal departments of Gomati, Megali Panagia, Pargadikia, Ierisos, Stratoniki and Stratoni (Aristotelis Municipality),
  - the municipal departments of Vavdos, Galarinos, Galatista, Doumpia, Geroplatano, Palaiochora, Riza, Metamorfofi, Ormilias, Agios Prodromos, Vrastama, Palaiokastros, Poligios, Taxiarchis and Sana (Poligios Municipality),
  - the municipal department of Metagkitsi (Sithonia Municipality),
- in the regional unit of Pella:
  - the municipal departments of Apsalos, Loutraki, Likostomo, Megaplatanos, Xifiani, Piperia, Polikarpi, Promachoi, Tsaki, Sarakini and Orma (Almopia Municipality),

- the municipal departments of Grammatiko, Agras, Vrita, Karidia, Mesimeri, Nisi, Platani, Sotira, Agios Athanasios, Panagitsa, Arnissa, Perea, Edessa, Rizari and Flamouria (Edessa Municipality),
- the municipal departments of Skidra, Profitis Ilias, Anidro, Kali, Kallipoli, Arseni, Aspro, Kalivia, Petrea and Dafni (Skidra Municipality),
- the municipal departments of Achladochori, Aravissos, Plagiari, Ampelia, Giannitsa, Melissi, Agios Loukas, Akrolimni, Esovalta, Kria Vrasi, Axos, Agios Georgios, Galatades, Kariotisa, Liparo, Palaifito, Paleos Milotopos, Agrosikia, Athira, Ditiko, Nea Pella, Pella, Rachona, Trifilli and Drosero (Pella Municipality),
- in the regional unit of Imathia:
  - the municipal departments of Episkopi Naousis, Marina and Irinoupoli (Naousa municipality),
- in the regional unit of Kozani:
  - the municipal departments of Komnina, Mesovouno and Pirgi (Eordea Municipality),
- in the regional unit of Florina:
  - the municipal departments of Agradities, Aetos, Anargiri, Valtонера, Limnochori, Pedino, Sklithro, Aminteo, Xino Nero, Rodonas, Fanos, Antigonos, Vegora, Levea, Kella, Kleidi, Petres, Agios Panteleimon, Farangi, Maniaki, Pelargos, Filotas and the community department of Nimfeo (Aminteo Municipality),
  - the municipal departments of Agios Achillios, Agios Germanos, Antartiko, Vrontero, Kallithea, Karies, Lemos, Lefkonas, Mikrolimni, Pisoderi, Plati, Prasino, Psarades and the community departments of Vatochori, Kristallopigi and Kotas (Prespes Municipality),
  - the municipal departments of Agia Paraskevi, Akritas, Ano Kalliniki, Ano Klines, Ethniko, Kato Kalliniki, Kato Klines, Kladorrachi, Krateros, Neos Kafkasos, Niki, Parorio, Skopos, Poliplatano, Agios Vartholomeos, Ammochori, Ano Idroussa, Achlada, Meliti, Lofi, Vevi, Sitaria, Palaistra, Neochoraki, Tripotamos, Itea, Pappagiannis, Marina, Mesochori, Mesokampos, Atrapos, Drosopigi, Kolchiki, Leptokaries, Perasma, Polipotamo, Triantafillia, Tropeouchos, Idroussa, Flampouro, Alona, Armenochori, Korifi, Mesonisi, Proti, Skopia, Trivouno and Florina (Florina Municipality),
- in the regional unit of Kastoria:
  - the municipal departments of Avgi, Koromilia, Lefki, Maniaki, Omorfoklissia, Pentavriso, Tsakoni, Chiliodenro, Agia Kiriaki, Kalochori, Mesopotamia, Inoi, Pteria, Vitsi, Kastoria, Agios Antonios, Gavros, Kranionas, Makrochori, Mavrokampos, Melas, Chalara, Dispilio and the community departments of Dendrochori and Ieropigi (Kastoria Municipality),
  - the municipal departments of Akrites, Polianemo, Kotili, Kipseli, Nestorio, Ptelea and the community departments of Eptachori, Chrisi and Gramos (Nestorio Municipality),
  - the municipal departments of Argos Orestiko, Vrachos, Kastanofito, Lagka, Lakkomata, Melanthio and Spilea (Orestidos Municipality).
- in the regional unit of Ioannina:
  - the municipal departments of Agios Minas, Aristi, Elafotopos, Mesovouni, Monodendri, Vradeto, Vrisochori, Kapesovo, Koukouli, Tsepelovo and the community department of Papigko (Zagori Municipality),

- the municipal departments of Vatataides, Vlachatano, Vasilopoulo, Evrymenes, Raiko, Zitsa, Lithino, Aetopetra Dodonis, Vereniki, Voutsaras, Vrisoula, Gkrimpovo, Granitsopoula, Despotiko, Ekklishochori, Kalochori, Rizo and Fotino (Zitsa Municipality),
- the municipal departments of Agia Varvara, Agia Paraskevi, Aetopetra Konitsas, Aidonochori, Amarantos, Ganadio, Elefthero, Exochi, Iliorachi, Kavasila, Kallithea, Klidonia, Konitsa, Mazi, Melissopetra, Molista, Molivdoskepastos, Monastiri, Nikanoras, Pades, Paleoselli, Pigi, Pournia, Pirgos, Asimochori, Vourmpiani, Gorgopotamos, Drosopigi, Kastanea, Kefalochori, Lagkada, Oxia, Plagia, Plikati, Pirsogianni. Chionades and the community departments of Aetomilitsa and Fourka (Konitsa Municipality),
- the municipal departments of Areti, Vrontismeni, Ieromnimi, Katarraktis, Kouklii, Mazaraki, Mavronoros, Parakalamos, Repetista, Riachovo, Sitaria, Agios Kosmas, Vasiliko, Kakolakkos, Kato Meropi, Kefalovriso, Meropi, Paleopirgos, Roupsia, Oreokastro, Agia Marina, Argirochori, Vissani, Delvinaki, Kastaniani, Kerasovo, Krioneri, Ktismata, Limni, Mavropoulo, Orinos Xirovaltos, Peristeri, Pontikates, Stratinista, Teriachii, Faraggi, Charavgi, Ano Ravenia, Geroplatanos, Doliana, Kalpaki, Kato Ravenia, Mavrovouni, Negrades, Chrisorrachi and the community departments of Dimokori, Lavdani, Dolo, Drimades, Pogoniani and Stavroskiadi (Pogoni Municipality).
- in the regional unit of Thesprotia:
  - the municipal departments of Agios Vlasios, Grekochori, Igoumenitsa, Kastri, Kriovrisi, Ladochori, Mavroudi, Nea Selefkia, Geroplatanos, Drimitsa, Parapotamos and Plataria (Igoumenitsa Municipality),
  - the municipal departments of Pente Ekklisies, Plakoti and Polidroso (Souli Municipality)
  - the municipal departments of Asprokklisi, Kestrini, Ragio, Sagiada, Smertos, Agios Nikolaos, Agii Pantes, Aetos, Ampelonas, Anavrito, Achladia, Vavouri, Vrisella, Gardiki, Giromeri, Gola, Kallithea Filiaton, Kato Xechoro, Keramitsa, Kerasochori, Kefalochori, Kokkinia, Kokkinolithari, Kouremadi, Krioneri, Kiparisso, Leptokaria, Lia, Lista, Malouni, Milea, Xechoro, Paleokklisi, Paleochori, Palampas, Pigadoulia, Plaisio, Platanos, Raveni, Rizo, Sideri, Trikorifo, Tsamantas, Faneromeni, Filiates, Finiki and Charavgi (Filiates Municipality)

## 10. Kroatien

Die folgenden Sperrzonen I in Kroatien:

Karlovačka županija:

- općina Josipdol
  - Cerovnik, Istočni Trojvrh, Munjava, Munjava Modruška, Sabljaki Modruški, Salopeki Modruški, Skradnik, Trojvrh, Vojnovac, Carevo Polje, Vajin Vrh,
- općina Krnjak
  - Bijeli Klanac, Brebornica, Budačka Rijeka, Burić Selo, Čatrnja, Dvorište, Gornji Budački, Gornji Skrad, Grabovac Vojnički, Hrvatsko Žarište, Jasnić Brdo, Keserov Potok, Mala Crkvina, Perići, Podgorje Krnjačko, Poljana Vojnička, Ponorac, Suhodol Budački, Trupinjak, Velika Crkvina, Vojnović Brdo, Zagorje,
- općina Tounj
  - Kamenica Skradnička, Potok Tounjski, Rebrovići, Zdenac,
- općina Slunj
  - Bukovac Perjasički, Donja Visočka, Donji Poloj, Gornja Visočka, Sparednjak, Točak, Veljunski Ponorac,

- općina Plaški
  - Kunić, Međedak,
- općina Barilović
  - Gornji Poloj, Koranska Strana, Koransko Selo, Mala Kosa, Miloševac, Mrežnica, Novi Dol, Novo Selo Perjasičko, Orijevac, Perjasica, Potplaninsko, Srednji Poloj, Štirkovac, Točak Perjasički, Zinajevac,
- općina Vojnić
  - Džaperovac, Gejkovac, Gornja Brusovača, Johovo, Jurga, Klupica, Kolarić, Krstinja, Kupljensko, Lisine, Miholjsko, Mracelj, Prisjeka, Radmanovac, Radonja, Rajić Brdo, Selakova Poljana, Svinica Krstinjska, Štakorovica, Vojnić,

Ličko-senjska županija:

- općina Plitvička jezera
  - Čujića Krčevina, Jezerce, Kapela Korenička, Končarev Kraj, Novo Selo Koreničko, Prijeboj, Željava, Donji Vaganac, Gornji Vaganac, Korana, Ličko Petrovo Selo, Plitvica Selo, Plitvička Jezera, Plitvički Ljeskovac, Poljanak, Rastovača, Rešetar, Sertić Poljana, Smoljanac, Zaklopača,
- općina Vrhovine
  - Donji Babin Potok, Gornji Babin Potok, Rudopolje, Gornje Vrhovine, Vrhovine, Zalužnica,
- općina Brinje
  - Glibodol, Lipice, Stajnica,
- grad Otočac,
  - Škare, Dabar, Doljani,

Sisačko-moslavačka županija:

- općina Dvor
  - Čavlovica, Donji Žirovac, Gornji Žirovac, Kobiljak, Komora, Ostojići,
- grad Glina,
  - Bijele Vode, Brezovo Polje, Brnjeuška, Brubno, Buzeta, Dabrina, Dolnjaki, Donji Klasnić, Dragotina, Drenovac Banski, Gornji Klasnić, Kozaperovica, Maja, Majske Poljane, Majski Trtnik, Novo Selo Glinsko, Prijeka, Ravno Rašće, Roviška, Svratica, Trtnik Glinski, Vlahović, Balinac, Bojna, Borovita, Hajtić, Mali Obljaj, Skela, Šaševa, Veliki Obljaj,
- općina Hrvatska Dubica
  - Baćin, Donji Cerovljani, Gornji Cerovljani, Hrvatska Dubica,
- općina Jasenovac
  - Drenov Bok,
- grad Petrinja,
  - Cepeliš, Čuntić, Deanovići, Donja Bačuga, Donja Budičina, Donja Mlinoga, Dragotinci, Gornja Bačuga, Grabovac Banski, Hrastovica, Hrvatski Čuntić, Klinac, Kraljevčani, Luščani, Moščenica, Moštanica, Pecki, Petkovac, Petrinja, Prnjavor Čuntićki, Strašnik, Stražbenica, Taborište,

- grad Sisak,
  - Staro Selo, Blinjski Kut, Bukovsko, Crnac, Čigoč, Donje Komarevo, Gornje Komarevo, Gušće, Klobučak, Kratečko, Letovanci, Lonja, Lukavec Posavski, Madžari, Mužilovčica, Novo Pračno, Novo Selo, Preloščica, Suvoj,
- općina Sunja
  - Bestрма, Bistrač, Blinjska Greda, Bobovac, Brđani Cesta, Brđani Kosa, Crkveni Bok, Donja Letina, Gornja Letina, Gradusa Posavska, Greda Sunjska, Ivanjski Bok, Kinjačka, Krivaj Sunjski, Novoselci, Petrinjci, Selišće Sunjsko, Strmen, Sunja, Vedro Polje, Žreme,
- općina Topusko
  - Crni Potok, Pecka, Perna, Gređani, Hrvatsko Selo, Katinovac, Mala Vranovina, Ponikvari, Staro Selo Topusko, Topusko, Velika Vranovina, Vorkapić,

Brodsko-posavska županija:

- općina Donji Andrijevi
- općina Garčin
- općina Klakar
- općina Gornja Vrba

Osječko-baranjska županija:

- grad Osijek
- općina Antunovac, naselje Antunovac
- općina Bizovac
- općina Drenje
- općina Erdut
- općina Koška
- općina Petrijevci
- općina Podgorač, naselja Bijela Loza, Podgorač, Kelešinka, Kršinci, Ostrošinci, Razbojište i Stipanovci
- općina Satnica Đakovačka, naselje Gašinci
- općina Trnava
- općina Levanjska Varoš

## 11. **Schweden**

Die folgende Sperrzone I in Schweden:

County of Västmanland:

- 99,7 % of the municipality of Fagersta, except the 34 % included in RZII,
- 68 % of the southern parts of the municipality of Norberg, except the 9% included in RZII.

**12. Litauen**

Die folgenden Sperrzonen I in Litauen:

- Joniškio rajono savivaldybės: Gaižaičių, Gataučių, Joniškio, Kriukių, Rudiškių, Satkūnų, Saugėlaukio, Skaistgirio, Žagarės seniūnijos,
- Ignalinos rajono savivaldybės: Ceikinių, Dūkšto, Ignalinos, Ignalinos miesto, Kazitiškio sen. rytinė dalis nuo 102 kelio, Linkmenų, Naujojo Daugėlišio, Mielagėnų, Rimšės, Tverėčiaus, Vidiškių seniūnijos.

**TEIL II****1. Bulgarien**

Die folgenden Sperrzonen II in Bulgarien:

- the whole region of Haskovo,
- the whole region of Yambol,
- the whole region of Stara Zagora,
- the whole region of Pernik,
- the whole region of Kyustendil,
- the whole region of Plovdiv,
- the whole region of Pazardzhik,
- the whole region of Smolyan,
- the whole region of Dobrich,
- the whole region of Sofia city,
- the whole region of Sofia Province,
- the whole region of Blagoevgrad,
- the whole region of Razgrad,
- the whole region of Kardzhali,
- the whole region of Burgas,
- the whole region of Varna,
- the whole region of Silistra,
- the whole region of Ruse,
- the whole region of Veliko Tarnovo,
- the whole region of Pleven,
- the whole region of Targovishte,
- the whole region of Shumen,
- the whole region of Sliven,
- the whole region of Vidin,
- the whole region of Gabrovo,

- the whole region of Lovech,
- the whole region of Montana,
- the whole region of Vratza.

## 2. **Deutschland**

Die folgenden Sperrzonen II in Deutschland:

Bundesland Brandenburg:

- Landkreis Spree-Neiße:
  - Gemeinde Schenkendöbern,
  - Gemeinde Guben,
  - Gemeinde Jänschwalde,
  - Gemeinde Tauer,
  - Gemeinde Peitz,
  - Gemeinde Turnow-Preilack mit der Gemarkung Preilack,
  - Gemeinde Teichland,
  - Gemeinde Heinersbrück,
  - Gemeinde Forst,
  - Gemeinde Groß Schacksdorf-Simmersdorf,
  - Gemeinde Neiße-Malxetal,
  - Gemeinde Jämlitz-Klein Düben,
  - Gemeinde Tschernitz,
  - Gemeinde Döbern,
  - Gemeinde Felixsee,
  - Gemeinde Wiesengrund,
  - Gemeinde Spremberg mit den Gemarkungen Wolkenberg, Stradow, Jessen, Pulsberg und Perpe,
  - Gemeinde Welzow,
  - Gemeinde Neuhausen/Spree mit der Gemarkung Gablenz,
  - Gemeinde Drebkau mit den Gemarkungen Greifenhain und Kausche,
- Landkreis Uckermark:
  - Gemeinde Angermünde mit den Gemarkungen Crussow, Stolpe, Gellmersdorf, Neukünkendorf, Bölkendorf, Herzsprung, Schmargendorf und den Gemarkungen Angermünde südlich und südöstlich der B2 und Dobberzin südlich der B2,
  - Stadt Schwedt/Oder mit den Gemarkungen Criewen, Zützen, Schwedt, Stendell, Kummerow, Kunow, Vierraden, Blumenhagen, Oderbruchwiesen, Enkelsee, Gatow, Hohenfelde, Schöneberg, Flemisdorf und der Gemarkung Felchow östlich der B2, Berkholz-Meyenburg, Landin südlich der B2 und Jamikow,

- Gemeinde Pinnow südlich und östlich der B2,
- Gemeinde Casekow mit der Gemarkung Woltersdorf und den Gemarkungen Biesendahlshof und Casekow östlich der L272 und südlich der L27,
- Gemeinde Hohenselchow-Groß Pinnow mit der Gemarkung Groß Pinnow und der Gemarkung Hohenselchow südlich der L27,
- Gemeinde Gartz (Oder) mit der Gemarkung Friedrichsthal und den Gemarkungen Gartz und Hohenreinkendorf südlich der L27 und der B2 bis Kastanienallee, dort links abbiegend dem Schülerweg folgend bis Höhe Bahnhof, von hier in östlicher Richtung den Salveybach kreuzend bis zum Tantower Weg, diesen in nördlicher Richtung bis zu Stettiner Straße, diese weiter folgend bis zur B2, dieser in nördlicher Richtung folgend,
- Gemeinde Mescherin mit der Gemarkung Mescherin, der Gemarkung Neurochlitz östlich der B2 und der Gemarkung Rosow nördlich der K 7311,
- Landkreis Oberspreewald-Lausitz:
  - Gemeinde Vetschau mit den Gemarkungen Wüstenhain und Laasow,
  - Gemeinde Altdöbern mit den Gemarkungen Reddern, Ranzow, Pritzen, Altdöbern östlich der Bahnstrecke Altdöbern –Großräschen,
  - Gemeinde Großräschen mit den Gemarkungen Woschkow, Dörrwalde, Allmosen,
  - Gemeinde Neu-Seeland,
  - Gemeinde Neupetershain,
  - Gemeinde Senftenberg,
  - Gemeinde Schipkau mit den Gemarkungen Hörlitz, Meuro und den Gemarkungen Schipkau und Klettwitz östlich der BAB 13,
  - Gemeinde Schwarzheide östlich der BAB 13,
  - Gemeinde Hohenbocka,
  - Gemeinde Grünewald,
  - Gemeinde Hermsdorf,
  - Gemeinde Kroppen,
  - Gemeinde Ortrand,
  - Gemeinde Großkmehlen,
  - Gemeinde Lindenau,
  - Gemeinde Frauendorf,
  - Gemeinde Ruhland,
  - Gemeinde Guteborn,
  - Gemeinde Schwarzbach,

Bundesland Sachsen:

- Landkreis Bautzen,
  - Gemeinde Burkau nördlich der BAB4,
  - Gemeinde Crostwitz,
  - Gemeinde Elsterheide,

- Gemeinde Göda nördlich der BAB4,
- Gemeinde Großdubrau,
- Gemeinde Großnaundorf östlich der K9253,
- Gemeinde Haselbachtal,
- Gemeinde Hochkirch nördlich der B6,
- Gemeinde Königswartha,
- Gemeinde Kubschütz nördlich der B6,
- Gemeinde Laußnitz östlich des Straßenverlaufes der K9274 nach Süden folgend, dann S56 bis Abzweig K9253, dann K9253,
- Gemeinde Lichtenberg nördlich der BAB4,
- Gemeinde Lohsa,
- Gemeinde Malschwitz,
- Gemeinde Nebelschütz,
- Gemeinde Neukirch östlich der B97,
- Gemeinde Neschwitz,
- Gemeinde Ohorn nördlich der BAB4,
- Gemeinde Oßling,
- Gemeinde Panschwitz-Kuckau,
- Gemeinde Puschwitz,
- Gemeinde Räckelwitz,
- Gemeinde Radibor,
- Gemeinde Ralbitz-Rosenthal,
- Gemeinde Rammenau nördlich der BAB4,
- Gemeinde Schwepnitz östlich des Straßenverlaufes von der Landesgrenze Lipsiaer Straße nach Süden folgend bis Cosel, Am Wald, K9273, Mühlweg, Kirchsteig bis Schwepnitz, Zum Triemig, dann Ortrander Straße, Schulstraße, dann B97,
- Gemeinde Spreetal,
- Gemeinde Stadt Bautzen nördlich der BAB4 bis zur AS Bautzen-Ost, dann in Richtung Süden östlich des Straßenverlaufes der B156 bis Abzweig B6, dann nördlich des Verlaufs der B6 bis zur östlichen Gemeindegrenze,
- Gemeinde Stadt Bernsdorf,
- Gemeinde Stadt Elstra,
- Gemeinde Stadt Großröhrsdorf nördlich der BAB4,
- Gemeinde Stadt Hoyerswerda,
- Gemeinde Stadt Kamenz,
- Gemeinde Stadt Königsbrück östlich des Straßenverlaufes der B97 nach Süden folgend bis Abzweig K9274, dann K9274,
- Gemeinde Stadt Lauta,

- Gemeinde Stadt Pulsnitz,
- Gemeinde Stadt Weißenberg,
- Gemeinde Stadt Wittichenau,
- Gemeinde Steina,
- Gemeinde Wachau östlich des Straßenverlaufes der K9253 nach Süden folgend bis zur K9252, dann K9252 bis Lomnitz bis zum Abzweig K9253, dann weiter östlich der K9253 in Richtung Süden bis zur BAB4, dann nördlich der BAB4 in östliche Richtung,
- Kreisfreie Stadt Dresden:
  - Stadtgebiet nördlich der BAB4 sowie westlich der BAB13
- Landkreis Görlitz,
  - Gemeinde Boxberg/O.L.,
  - Gemeinde Gablenz,
  - Gemeinde Groß Düben,
  - Gemeinde Hähnichen,
  - Gemeinde Hohendubrau,
  - Gemeinde Horka,
  - Gemeinde Kodersdorf,
  - Gemeinde Königshain,
  - Gemeinde Kottmar östlich der B178,
  - Gemeinde Krauschwitz i. d. O.L.,
  - Gemeinde Kreba-Neudorf,
  - Gemeinde Markersdorf,
  - Gemeinde Mittelherwigsdorf östlich des Straßenverlaufes der B178 nach Süden folgend bis Abzweig S132, dann östlich der S132,
  - Gemeinde Mücka,
  - Gemeinde Neißeau,
  - Gemeinde Oderwitz nördlich des Straßenverlaufes der B178 nach Osten folgend bis zum Abzweig der S128, dann nördlich der S128 in Richtung Norden,
  - Gemeinde Olbersdorf östlich der S133,
  - Gemeinde Oybin östlich des Straßenverlaufes der S133 nach Süden folgend bis zur Landesgrenze bei Kammloch,
  - Gemeinde Quitzdorf am See,
  - Gemeinde Rietschen,
  - Gemeinde Rosenbach,
  - Gemeinde Schleife,
  - Gemeinde Schönau-Berzdorf a. d. Eigen,
  - Gemeinde Schöpstal,

- Gemeinde Stadt Bad Muskau,
- Gemeinde Stadt Bernstadt a. d. Eigen,
- Gemeinde Stadt Görlitz,
- Gemeinde Stadt Herrnhut östlich des Straßenverlaufes der B178 sowie nördlich der S126 von der Gemeindegrenze bis zum Abzweig der B178, dann östlich der B178 in Richtung Süden,
- Gemeinde Stadt Löbau nördlich des Straßenverlaufes der B6 bis zum Abzweig der B178, dann östlich der B178 nach Süden folgend bis zur Gemeindegrenze,
- Gemeinde Stadt Niesky,
- Gemeinde Stadt Ostritz,
- Gemeinde Stadt Reichenbach/O.L.,
- Gemeinde Stadt Rothenburg/O.L.,
- Gemeinde Stadt Weißwasser/O.L.,
- Gemeinde Stadt Zittau östlich des Straßenverlaufes der S132 nach Süden folgend bis Abzweig B96, dann östlich der B96 in Richtung Westen über Theaterring, Töpferberg bis zum Abzweig der S133, dann östlich der S133 in Richtung Süden,
- Gemeinde Trebendorf,
- Gemeinde Vierkirchen,
- Gemeinde Waldhufen,
- Gemeinde Weißkeißel,
- Landkreis Meißen:
  - Gemeinde Ebersbach westlich der BAB13,
  - Gemeinde Klipphausen östlich der S177 sowie nördlich der BAB4,
  - Gemeinde Lampertswalde südlich der B98,
  - Gemeinde Moritzburg,
  - Gemeinde Niederau östlich der B101,
  - Gemeinde Priestewitz östlich der B101,
  - Gemeinde Schönfeld südlich der B98 sowie westlich der BAB13,
  - Gemeinde Stadt Coswig,
  - Gemeinde Stadt Großenhain östlich der B101 in Richtung Norden bis zum Abzweig der B98, dann südlich der B98 in Richtung Osten,
  - Gemeinde Stadt Meißen östlich des Straßenverlaufs der B101 nach Süden folgend über die Elbtalbrücke bis zum Abzweig der B6, dann östlich der B6 bis zum Abzweig der S177, dann östlich der S177 in Richtung Süden,
  - Gemeinde Stadt Radebeul nördlich der BAB4,
  - Gemeinde Stadt Radeburg westlich der BAB13,
  - Gemeinde Thiendorf westlich der BAB13 in Richtung Norden bis zur AS Thiendorf und Abzweig der B98 in Richtung Westen, dann südlich der B98,
  - Gemeinde Weinböhla,

— Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge:

— Gemeinde Stadt Wilsdruff nördlich der BAB4 zwischen den Abfahrten Wilsdruff und Dreieck Dresden-West.

3. **Estland**

Die folgenden Sperrzonen II in Estland:

— Eesti Vabariik (välja arvatud Hiiu maakond).

4. **Lettland**

Die folgenden Sperrzonen II in Lettland:

— Aizkraukles novads,

— Alūksnes novads,

— Augšdaugavas novads,

— Ādažu novads,

— Balvu novads,

— Bauskas novads,

— Cēsu novads,

— Dienvidkurzemes novada Aizputes, Cīravas, Lažas, Durbes, Dunalkas, Tadaiku, Vecpils, Bārtas, Sakas, Bunkas, Priekules, Gramzdas, Kalētu, Virgas, Dunikas, Vainodes, Gaviezes, Grobiņas, Rucavas, Vērgales, Medzes, Embūtes, Kalvenes, Kazdangas pagasts, Nicas pagasta daļa uz dienvidiem no apdzīvotas vietas Bernāti, autoceļa V1232, A11, V1222, Bārtas upes, Aizputes, Durbes, Pāvilostas, Priekules, Grobiņas pilsēta,

— Dobeles novads,

— Gulbenes novads,

— Jelgavas novads,

— Jēkabpils novads,

— Krāslavas novads,

— Kuldīgas novads,

— Ķekavas novads,

— Limbažu novads,

— Līvānu novads,

— Ludzas novads,

— Madonas novads,

— Mārupes novads,

— Ogres novads,

— Olaines novads,

— Preiļu novads,

— Rēzeknes novads,

- Ropažu novada Garkalnes, Ropažu pagasts, Stopiņu pagasta daļa, kas atrodas uz austrumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes, Vangažu pilsēta,
- Salaspils novads,
- Saldus novads,
- Saulkrastu novads,
- Siguldas novads,
- Smiltenes novads,
- Talsu novads,
- Tukuma novads,
- Valkas novads,
- Valmieras novads,
- Varakļānu novads,
- Ventspils novads,
- Daugavpils valstspilsētas pašvaldība,
- Jelgavas valstspilsētas pašvaldība,
- Jūrmalas valstspilsētas pašvaldība,
- Rēzeknes valstspilsētas pašvaldība.

5. **Litauen**

Die folgenden Sperrzonen II in Litauen:

- Alytaus miesto savivaldybė,
- Alytaus rajono savivaldybė,
- Anykščių rajono savivaldybė,
- Akmenės rajono savivaldybė,
- Birštono savivaldybė,
- Biržų miesto savivaldybė,
- Biržų rajono savivaldybė,
- Druskininkų savivaldybė,
- Elektrėnų savivaldybė,
- Ignalinos rajono savivaldybės: Didžiasalio seniūnija,
- Jonavos rajono savivaldybė,
- Joniškio rajono savivaldybės: Kepalių seniūnija,
- Jurbarko rajono savivaldybė,
- Kaišiadorių rajono savivaldybė,
- Kauno miesto savivaldybė,
- Kauno rajono savivaldybė,

- Kazlų rūdos savivaldybė,
- Kelmės rajono savivaldybė,
- Kėdainių rajono savivaldybė,
- Klaipėdos rajono savivaldybė,
- Kupiškio rajono savivaldybė,
- Kretingos rajono savivaldybė,
- Lazdijų rajono savivaldybė,
- Mažeikių rajono savivaldybė,
- Molėtų rajono savivaldybė,
- Marijampolės savivaldybės: Sasnavos seniūnija,
- Pagėgių savivaldybė,
- Pakruojo rajono savivaldybė,
- Panevėžio rajono savivaldybė,
- Panevėžio miesto savivaldybė,
- Palangos miesto savivaldybė,
- Pasvalio rajono savivaldybė,
- Radviliškio rajono savivaldybė,
- Rietavo savivaldybė,
- Prienų rajono savivaldybė,
- Plungės rajono savivaldybė,
- Raseinių rajono savivaldybė,
- Rokiškio rajono savivaldybė,
- Skuodo rajono savivaldybė,
- Šakių rajono savivaldybė,
- Šalčininkų rajono savivaldybė,
- Šiaulių miesto savivaldybė,
- Šiaulių rajono savivaldybė,
- Šilutės rajono savivaldybė,
- Širvintų rajono savivaldybė,
- Šilalės rajono savivaldybė,
- Švenčionių rajono savivaldybė,
- Tauragės rajono savivaldybė,
- Telšių rajono savivaldybė,
- Trakų rajono savivaldybė,
- Ukmergės rajono savivaldybė,

- Utenos rajono savivaldybė,
- Varėnos rajono savivaldybė,
- Vilkaviškio rajono savivaldybės: Klausučių ir Pilviškių seniūnijos,
- Vilniaus miesto savivaldybė,
- Vilniaus rajono savivaldybė,
- Visagino savivaldybė,
- Širvintų rajono savivaldybė,
- Zarasų rajono savivaldybė.

## 6. Ungarn

Die folgenden Sperrzonen II in Ungarn:

- Békés megye 951450, 951460, 951550, 951650, 951750, 952350, 952450, 952650 és 956350 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Borsod-Abaúj-Zemplén megye valamennyi vadgazdálkodási egységének teljes területe,
- Fejér megye 403150, 403160, 403250, 403260, 403350, 404250, 404550, 404560, 404570, 405450, 405550, 405650, 406450 és 407050 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Hajdú-Bihar megye valamennyi vadgazdálkodási egységének teljes területe,
- Heves megye valamennyi vadgazdálkodási egységének teljes területe,
- Jász-Nagykun-Szolnok megye 750250, 750550, 750650, 750750, 750850, 750970, 750980, 751050, 751150, 751160, 751450, 751460, 751470, 751550, 751650, 752150, 752250, 752350, 752450, 752460, 752550, 752560, 752650, 752750, 752850, 752950, 753060, 753070, 753150, 753250, 753310, 753450, 753550, 753660, 754150, 754250, 754370, 755550, 755650 és 755750 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Komárom-Esztergom megye 250350, 250850, 250950, 251450, 251550, 251950, 252050, 252150, 252350, 252450, 252460, 252550, 252650, 252750, 252850, 252860, 252950, 252960, 253050, 253150, 253250, 253350, 253450 és 253550 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Nógrád megye valamennyi vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Pest megye 570150, 570250, 570350, 570450, 570550, 570650, 570750, 570850, 570950, 571050, 571150, 571250, 571350, 571650, 571750, 571760, 571850, 571950, 572050, 573550, 573650, 574250, 580050 és 580150 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Szabolcs-Szatmár-Bereg megye valamennyi vadgazdálkodási egységének teljes területe.

## 7. Polen

Die folgenden Sperrzonen II in Polen:

w województwie kujawsko - pomorskim:

- gminy Łasin, Rogóźno, część gminy wiejskiej Grudziądz położona na północ od granicy powiatu miejskiego Grudziądz w powiecie grudziądzkim,

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gminy Kalinowo, Stare Juchy, Prostki oraz gmina wiejska Elk w powiecie elckim,
- powiat elbląski,

- powiat miejski Elbląg,
  - część powiatu gołdapskiego niewymieniona w części III załącznika I,
  - powiat piski,
  - powiat bartoszycki,
  - powiat olecki,
  - część powiatu giżyckiego niewymieniona w części III załącznika I,
  - powiat braniewski,
  - powiat kętrzyński,
  - powiat lidzbarski,
  - gminy Dźwierzuty Jedwabno, Pasym, Świątajno, Wielbark, Szczytno i miasto Szczytno w powiecie szczycieńskim,
  - powiat mrągowski,
  - część powiatu węgorzewskiego niewymieniona w części III załącznika I,
  - powiat olsztyński,
  - powiat miejski Olsztyn,
  - powiat nidzicki,
  - powiat ostródzki,
  - powiat iławski,
  - część powiatu działdowskiego niewymieniona w części II załącznika I,
  - część powiatu nowomiejskiego niewymieniona w części II załącznika I,
- w województwie podlaskim:
- część powiatu bielskiego niewymieniona w części I załącznika I,
  - powiat grajewski,
  - powiat moniecki,
  - powiat sejneński,
  - część powiatu siemiatyckiego niewymieniona w części I załącznika I,
  - powiat hajnowski,
  - część powiatu białostockiego niewymieniona w części I załącznika I,
  - powiat suwalski,
  - powiat miejski Suwałki,
  - powiat augustowski,
  - powiat sokółski,
  - powiat miejski Białystok
- w województwie mazowieckim:
- gminy Korczew, Mordy, Paprotnia, Przesmyki w powiecie siedleckim,

- powiat łosicki,
- gmina Kazanów, Przyłęk w powiecie zwoleńskim,
- powiat kozienicki,
- gminy Chotcza i Solec nad Wisłą w powiecie lipskim,
- powiat radomski,
- powiat miejski Radom,
- powiat szydłowiecki,
- gminy Czerwonka, Krasnosielc, Płoniawy-Bramura, Rzewnie, Szelków, Sypniewo w powiecie makowskim,
- gmina Wieczfnia Kościelna w powiecie mławskim,
- gminy Radzymin, Wołomin, miasto Kobyłka, miasto Marki, miasto Ząbki, miasto Zielonka, część gminy Tuszcz położona na północ od linii kolejowej łączącej miejscowości Łochów – Wołomin, część gminy Jadów położona na północ od linii kolejowej biegnącej od wschodniej do zachodniej granicy gminy, część gminy Dąbrówka położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr S8 w powiecie wołomińskim,
- część powiatu garwolińskiego niewymieniona w części I załącznika I,
- gmina Brok, część gminy Wąsewo położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 60, część gminy wiejskiej Ostrów Mazowiecka położona na południe od miasta Ostrów Mazowiecka i na południe od linii wyznaczonej przez drogę 60 biegnącą od zachodniej granicy miasta Ostrów Mazowiecka do zachodniej granicy gminy w powiecie ostrowskim,
- część gminy Sadowne położona na północny- zachód od linii wyznaczonej przez linię kolejową, część gminy Łochów położona na północny – zachód od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie węgrowskim,
- gminy Brańszczyk, Długosiodło, Rząśnik, Wyszków, część gminy Zabrodzie położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr S8 w powiecie wyszkowskim,
- gmina Sulejówek w powiecie mińskim,
- powiat otwocki,
- część powiatu warszawskiego zachodniego niewymieniona w części I załącznika I,
- powiat warszawski zachodni,
- powiat legionowski,
- powiat piaseczyński,
- powiat pruszkowski,
- część powiatu grójeckiego niewymieniona w części I załącznika I,
- gminy Grodzisk Mazowiecki, Żabia Wola, miasto Milanówek, miasto Podkowa Leśna w powiecie grodziskim,
- gmina Mszczonów w powiecie żyrardowskim,
- powiat białobrzeski,
- powiat miejski Warszawa,

- gminy Chorzele, Jednorzec, część gminy wiejskiej Przasnysz położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 57 biegnącą od północnej granicy granicy miasta Przasnysz oraz na wschód od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od południowej granicy miasta Przasnysz do południowej granicy gminy i łączącej miejscowości Przasnysz – Leszno – Gostkowo w powiecie przasnyskim,

w województwie lubelskim:

- część powiatu bialskiego niewymieniona w części III załącznika I,
- powiat miejski Biała Podlaska,
- powiat janowski,
- powiat puławski,
- powiat rycki,
- gminy Adamów, Krzywda, Serkomla, Wojcieszków w powiecie łukowskim,
- powiat lubelski,
- powiat miejski Lublin,
- gminy Abramów, Firlej, Jeziorzany, Kamionka, Kock, Lubartów z miastem Lubartów, Michów, Ostrówek, w powiecie lubartowskim,
- powiat łęczyński,
- powiat świdnicki,
- powiat biłgorajski,
- powiat hrubieszowski,
- powiat krasnostawski,
- powiat chełmski,
- powiat miejski Chełm,
- powiat tomaszowski,
- powiat kraśnicki,
- część powiatu parczewskiego niewymieniona w części III załącznika I,
- powiat opolski,
- powiat włodawski,
- część powiatu radzyńskiego niewymieniona w części III załącznika I,
- powiat miejski Zamość,
- powiat zamojski,

w województwie podkarpackim:

- powiat stalowowolski,
- powiat lubaczowski,
- gminy Medyka, Stubno, część gminy Orły położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 77, część gminy Żurawica na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 77 w powiecie przemyskim,
- gmina Laszki, Wiązownica, Radymno z miastem Radymno w powiecie jarosławskim,

- gmina Kamień w powiecie rzeszowskim,
- część powiatu leżajskiego niewymieniona w części I załącznika I,
- powiat niżański,
- powiat tarnobrzegi,
- powiat miejski Tarnobrzeg,
- część powiatu mieleckiego niewymieniona w części I załącznika I,
- gminy Dębowiec, Krempna, Osiek Jasielski, Skołyszyn, miasto Jasło, część gminy wiejskiej Jasło położona na południe od miasta Jasło, część gminy Nowy Żmigród położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 993 w powiecie jasielskim,
- gminy Jaślicka, Rymanów, Iwonicz Zdrój, Dukla w powiecie krośnieńskim,
- gmina Besko, część gminy Zarszyn położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od zachodniej do wschodniej granicy gminy, część gminy Komańcza położona na zachód od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 889 oraz na południe od drogi nr 889 biegnącej od tego skrzyżowania do północnej granicy gminy w powiecie sanockim,

w województwie małopolskim:

- gminy Lipinki, Sękowa, Uście Gorlickie, miasto Gorlice, część gminy wiejskiej Gorlice położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od wschodniej do zachodniej granicy gminy, część gminy Biecz położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 28 w powiecie gorlickim,

w województwie pomorskim:

- powiat sztumski,
- powiat kwidzyński,
- gminy Stare Pole, Malbork, miasto Malbork, część gminy Nowy Staw położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 55 w powiecie malborskim,
- część gminy Nowy Dwór Gdański położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 502 biegnącą od północnej granicy gminy do skrzyżowania z drogą S7, a następnie na północny -wschód od linii wyznaczonej przez drogę S7 biegnącą od skrzyżowania z drogą nr 502 do skrzyżowania z drogą nr 55 i dalej od tego skrzyżowania na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 55 do południowej granicy gminy w powiecie nowodworskim,

w województwie świętokrzyskim:

- gminy Tarłów i Ożarów w powiecie opatowskim,
- gminy Dwikozy, Łoniów, Wilczyce, Zawichost w powiecie sandomierskim,
- powiat starachowicki,
- gminy Bałtów, Kunów, część gminy Ćmielów położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 755 w powiecie ostrowieckim,
- gmina Osiek w powiecie staszowskim,

w województwie lubuskim:

- gminy Bogdaniec, Deszczno, Kłodawa, Kostrzyn nad Odrą, Santok, Witnica w powiecie gorzowskim,
- powiat miejski Gorzów Wielkopolski,

- powiat żarski,
- powiat słubicki,
- powiat żagański,
- powiat krośnieński,
- powiat zielonogórski
- powiat miejski Zielona Góra,
- powiat nowosolski,
- powiat sulęciński,
- powiat międzyrzecki,
- powiat świebodziński,
- powiat wschowski,

w województwie dolnośląskim:

- powiat zgorzelecki,
- powiat polkowicki,
- powiat wołowski,
- gmina Jeżów Sudecki w powiecie karkonoskim,
- powiat lubiński,
- powiat średzki,
- gmina Mściwojów, Wądroże Wielkie, miasto Jawor, część gminy Męcinka położona na północ od drogi nr 382 w powiecie jaworskim,
- powiat miejski Legnica,
- powiat legnicki,
- powiat trzebnicki,
- powiat lubański,
- powiat miejski Wrocław,
- gminy Czernica, Długołęka, Siechnice, Mietków, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, część gminy Żórawina położona na wschód od linii wyznaczonej przez autostradę A4 w powiecie wrocławskim,
- gminy Jelcz - Laskowice, Oława z miastem Oława i część gminy Domaniów położona na północny wschód od linii wyznaczonej przez autostradę A4 w powiecie oławskim,
- gmina Bierutów, Dziadowa Kłoda, miasto Oleśnica, część gminy wiejskiej Oleśnica położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr S8, część gminy Dobroszyce położona na zachód od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od północnej do południowej granicy gminy w powiecie oleśnickim,
- powiat bolesławiecki,
- powiat milicki,
- powiat górowski,
- powiat głogowski,

- część gminy Pielgrzymka położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Uniejowice – Wojcieszyn – Pielgrzymka – Proboszczów - Sokołowice, gmina Świerzawa, Wojcieszów, Zagrodno, część gminy wiejskiej Złotoryja położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od północnej granicy gminy w miejscowości Nowa Wieś Złotoryjska do granicy miasta Złotoryja oraz na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 382 biegnącą od granicy miasta Złotoryja do wschodniej granicy gminy w powiecie złotoryjskim,
- powiat lwówecki,
- gminy Czarny Bór, Stare Bogaczowice, Walim, miasto Boguszów - Gorce, miasto Jedlina – Zdrój, miasto Szczawno – Zdrój w powiecie wałbrzyskim,
- powiat miejski Wałbrzych,
- część powiatu świdnickiego niewymieniona w części I załącznika I,

w województwie wielkopolskim:

- powiat wolsztyński,
- powiat grodziski,
- powiat kościański,
- gminy Brodnica, Śrem, część gminy Dolsk położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 434 biegnącą od północnej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 437, a następnie na zachód od drogi nr 437 biegnącej od skrzyżowania z drogą nr 434 do południowej granicy gminy w powiecie śremskim,
- gmina Zaniemyśl w powiecie średzkim,
- gminy Rychtal, Trzcínica w powiecie kępińskim,
- powiat międzychodzki,
- powiat nowotomyski,
- część powiatu obornickiego niewymieniona w części III załącznika I,
- część gminy Połajewo na położona na południe od drogi łączącej miejscowości Chraplewo, Tarnówko-Boruszyn, Krosin, Jakubowo, Połajewo - ul. Ryczywolska do północno-wschodniej granicy gminy w powiecie czarnkowsko-trzcianeckim,
- powiat miejski Poznań,
- gminy Buk, Dopiewo, Komorniki, Kórnik, Mosina, Stęszew, Swarzędz, Tarnowo Podgórne, miasto Luboń, miasto Puszczykowo, Rokietnica w powiecie poznańskim,
- powiat rawicki,
- gminy Duszniki, Kaźmierz, Ostroróg, Pniewy, Szamotuły, Obrzycko z miastem Obrzycko, część gminy Wronki niewymieniona w części I załącznika I w powiecie szamotulskim,
- część powiatu gostyńskiego niewymieniona w części I załącznika I,
- gminy Kobylin, Zduny, Krotoszyn, miasto Sulmierzyce w powiecie krotoszyńskim,
- część gminy wiejskiej Ostrów Wielkopolski położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Sulisław – Łąkociny – Wierzbno w powiecie ostrowskim,
- powiat leszczyński,
- powiat miejski Leszno,

w województwie zachodniopomorskim:

- gmina Boleszkowice, część gminy Myślibórz położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 23 biegnącą od południowej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 26, następnie na zachód od drogi nr 26 biegnącej od tego skrzyżowania do skrzyżowania z drogą nr 119 i dalej na zachód od drogi nr 119 biegnącej od skrzyżowania z drogą nr 26 do północnej granicy gminy, część gminy Dębno położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 126 biegnącą od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 23 w miejscowości Dębno, następnie na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 23 do skrzyżowania z ul. Jana Pawła II w miejscowości Cychry, następnie na południe od ul. Jana Pawła II do skrzyżowania z ul. Ogrodową i dalej na południe od linii wyznaczonej przez ul. Ogrodową, której przedłużenie biegnie do wschodniej granicy gminy w powiecie myśliborskim,
- gminy Bielice, Kozielice w powiecie pyrzyckim,
- powiat gryfiński,
- powiat policki,
- powiat miejski Szczecin,
- gminy Goleniów i Stepnica w powiecie goleniowskim,
- gmina Kobylanka, część gminy wiejskiej Stargard położona na zachód od linii wyznaczonej przez rzekę Inę od północnej granicy miasta Stargard w powiecie stargardzkim,

w województwie opolskim:

- gminy Brzeg, Lubsza, Lewin Brzeski, Olszanka, Skarbimierz, część gminy Grodków położona na wschód od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie brzeskim,
- gminy Dąbrowa, Dobrzeń Wielki, Popielów, Murów, Niemodlin, Tułowice, część gminy Łubniany położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Świerkle – Masów, ulicę Leśną w miejscowości Masów oraz na północ od ulicy Kolanowskiej biegnącej do wschodniej granicy gminy, część gminy Turawa położona na północ od linii wyznaczonej przez ulice Powstańców Śląskich -Kolanowską -Opolską – Kotorską w miejscowości Węgry i dalej na północ od drogi łączącej miejscowości Węgry- Kotórz Mały – Turawa – Rzędów – Kadłub Turawski – Zakrzów Turawski biegnącą do wschodniej granicy gminy w powiecie opolskim,
- gminy Kluczbork, Lasowice Wielkie, Wołczyn w powiecie kluczborskim,
- powiat namysłowski.

## 8. **Słowakei**

Die folgenden Sperrzonen II in der Slowakei:

- the whole district of Gelnica,
- the whole district of Poprad
- the whole district of Spišská Nová Ves,
- the whole district of Levoča,
- the whole district of Kežmarok,
- the whole district of Michalovce,
- the whole district of Medzilaborce
- the whole district of Košice-okolie,
- the whole district of Rožnava,
- the whole city of Košice,

- the whole district of Sobrance,
- the whole district of Vranov nad Topľou,
- the whole district of Humenné,
- the whole district of Snina,
- the whole district of Prešov,
- the whole district of Sabinov,
- the whole district of Svidník,
- the whole district of Stropkov,
- the whole district of Bardejov,
- the whole district of Stará Ľubovňa,
- the whole district of Revúca,
- the whole district of Rimavská Sobota,
- in the district of Veľký Krtíš, the whole municipalities not included in part I,
- the whole district of Lučenec,
- the whole district of Poltár,
- the whole district of Zvolen,
- the whole district of Detva,
- the whole district of Krupina, except municipalities included in zone I,
- the whole district of Banská Štiavnica,
- the whole district of Žarnovica,
- the whole district of Banská Bystrica,
- the whole district of Brezno,
- the whole district of Liptovský Mikuláš,
- in the district of Ružomberok, municipalities of Ružomberok, Liptovská Štiavnica, Štiavnička, Ludrová, Sliače, Likavka, Martinček, Lisková, Turík, Ivachnová, Liptovská Teplá, Liptovský Michal, Bešeňová, Kalameny, Lúčky,
- the whole district of Trebišov,
- the whole district of Zlaté Moravce,
- in the district of Levice the municipality of Kozárovce, Kalná nad Hronom, Nový Tekov, Malé Kozmálovce, Veľké Kozmálovce, Tlmače, Rybník, Hronské Kosihy, Čajkov, Nová Dedina, Devičany, Bátovce, Pečenice, Jabloňovce, Bohunice, Pukanec, Uhliská, Drženice, Žemberovce, Hronské Kláčany, Starý Tekov, Podlužany,
- the whole district Turčianske Teplice,
- the whole district Žiar nad Hronom,
- in the district of Prievidza, municipalities of Kamenec pod Vtáčnikom, Bystričany, Čereňany, Oslany, Horná Ves, Radobica,
- in the district of Partizánske, the municipalities of Veľké Uherce, Pažiť, Kolačno, Veľký Klíž, Ješkova Ves, Klátová Nová Ves, Malé Krsteňany, Veľké Krsteňany, Malé Uherce, Partizánske, Brodzany, Krásno, Turčianky, Nednovce, Bošany,

- in the district of Nitra, the municipalities of Pohranice, Hostová, Kolínany, Malý Lapáš, Dolné Obdokovce, Čeladice, Veľký Lapáš, Babindol, Malé Chyndice, Golianovo, Klasov, Veľké Chyndice, Nová Ves nad Žitavou, Paňa, Vráble, Tajná, Lúčnica nad Žitavou, Žitavce, Melek, Telince, Čifáre,
- in the district of Topoľčany, the municipalities of Krnča, Prázdnovce, Solčany, Nitrianska Streda, Čeladince, Kovarce, Súlovce, Oponice,

## 9. Italien

Die folgenden Sperrzonen II in Italien:

Piedmont Region:

- in the Province of Alessandria the following Municipalities: Mirabello Monferrato, Occimiano, Borgo San Martino, Alessandria, Tortona, Carbonara Scrivia, Frugarolo, Paderna, Spineto Scrivia, Castellazzo Bormida, Bosco Marengo, Castelspina, Casal Cermelli, Alice Bel Colle, Terzo, Bistagno, Cavatore, Castelnuovo Bormida, Cabella Ligure, Carrega Ligure, Francavilla Bisio, Carpeneto, Costa Vescovato, Grogna, Orsara Bormida, Pasturana, Melazzo, Mornese, Ovada, Predosa, Lerma, Fraconalto, Rivalta Bormida, Fresonara, Malvicino, Ponzzone, San Cristoforo, Sezzadio, Rocca Grimalda, Garbagna, Tassarolo, Mongiardino Ligure, Morsasco, Montaldo Bormida, Prasco, Montaldeo, Belforte Monferrato, Albera Ligure, Bosio, Cantalupo Ligure, Castelletto D'orba, Cartosio, Acqui Terme, Arquata Scrivia, Parodi Ligure, Ricaldone, Gavi, Cremolino, Brignano-Frascata, Novi Ligure, Molare, Cassinelle, Morbello, Avolasca, Carezzano, Basaluzzo, Dernice, Trisobbio, Strevi, Sant'Agata Fossili, Pareto, Visone, Voltaggio, Tagliolo Monferrato, Casaleggio Boiro, Capriata D'orba, Castellania Coppi, Carrosio, Cassine, Vignole Borbera, Serravalle Scrivia, Silvano D'orba, Villalvernia, Roccaforte Ligure, Rocchetta Ligure, Sardigliano, Stazzano, Borghetto Di Borbera, Grondona, Cassano Spinola, Montacuto, Gremiasco, San Sebastiano Curone, Fabbria Curone, Spigno Monferrato, Montechiaro d'Acqui, Castelletto d'Erro, Ponti, Denice, Pozzolo Formigaro, Cerreto Grue, Casasco, Montegioco, Montemarzino, Momperone, Merana, Pozzol Groppo, Villaromagnano, Sarezzano, Monleale, Volpedo, Casalnoceto, Alluvioni Piovera, Alzano Scrivia, Bassignana, Berzano di Tortona, Bozzole, Castellar Guidobono, Castelnuovo Scrivia, Frassineto Po, Giarole, Guazzora, Isola Sant'antonio, Molino dei Torti, Montecastello, Pecetto di Valenza, Pietra Marazzi, Pomaro Monferrato, Pontecurone, Rivarone, Sale, San Salvatore Monferrato, Ticineto, Valenza, Valmacca, Viguzzolo, Volpeglino, Gamalero, Bergamasco, Borgoratto Alessandrino, Carentino, Frascaro, Masio, Oviglio, Felizzano, Quattordio, Solero,
- in the province of Asti the following Municipalities: Moasca, Montaldo Scarampi, Castelnuovo Calcea, Calosso, Montegrosso d'Asti, Agliano Terme, Mombaldone, Castel Rocchero, Montabone, Sessame, Monastero Bormida, Roccaverano, Vesime, Cessole, Loazzolo, San Giorgio Scarampi, Olmo Gentile, Bubbio, Rocchetta Palafea, Cassinasco, Castel Boglione, Serole, Calamandran, Castelletto Molina, Fontanile, Maranzana, Mombaruzzo, Quaranti, Bruno, Canelli, Castelnuovo Belbo, Cortiglione, Incisa Scapaccino, Nizza Monferrato, San Marzano Oliveto, Vaglio Serra, Belveglio, Castello di Annone, Cerro Tanaro, Mombercelli, Rocca d'Arazzo, Rocchetta Tanaro, Vinchio,
- In the Province of Cuneo, the following Municipalities: Castiglione Tinella, Saliceto, Cortemilia, Perletto, Pezzolo Valle Uzzone, Santo Stefano Belbo,
- In the Province of Vercelli, the following Municipalities: Motta de' Conti,

Liguria Region:

- in the province of Genova the following Municipalities: Bogliasco, Arenzano, Ceranesi, Ronco Scrivia, Mele, Isola Del Cantone, Lumarzo, Genova, Masone, Serra Riccò, Campo Ligure, Mignanego, Busalla, Bargagli, Savignone, Torriglia, Rossiglione, Sant'Olcese, Valbrevenna, Sori, Tiglieto, Campomorone, Cogoleto, Pieve Ligure, Davagna, Casella, Montoggio, Crocefieschi, Vobbia, Fascia, Gorreto, Propata, Rondanina, Neirone, Montebruno, Uscio, Avegno, Recco, Tribogna, Moconesi, Favale Di Malvaro, Cicagna, Lorsica, Rapallo, Rezzoaglio, Fontanigorda, Rovegno, Coreglia Ligure, Mezzanego, Borzonasca, Orero, Ne, San Colombano Certenoli, Carasco, Santo Stefano D'aveto, Cogorno, Chiavari, Leivi, Camogli, Sestri Levante, Casarza Ligure, Lavagna, Zoagli, Santa Margherita Ligure, Portofino,

- in the province of Savona the following Municipalities: Savona, Cairo Montenotte, Quiliano, Altare, Albisola Superiore, Celle Ligure, Stella, Pontinvrea, Varazze, Urbe, Sassello, Mioglia, Giusvalla, Dego, Vado Ligure, Albissola Marina, Carcare, Plodio, Cosseria, Piana Crixia, Mallare, Pallare, Roccavignale, Millesimo, Cengio,
- In the Province of La Spezia the following Municipality: Varese Ligure, Maissana, Sesta Godano,

Lombardia Region:

- In the Province of Pavia the following Municipalities: Candia Lomellina, Castello D'Agogna, Cernago, Cozzo, Langosco, Olevano di Lomellina, Valle Lomellina, Zeme, Albuzzano, Belgioioso, Copiano, Costa de' Nobili, Cura Carpignano, Filighera, Gerenzago, Inverno e Monteleone, Lardirago, Linarolo, Maghero, Marzano, Roncaro, Sant'Alessio con Vialone, San Zenone al Po, Torre d'Arse, Torre de' Negri, Villanterio, Vistarino, Corteleona e Genzone, Ponte Nizza, Bagnaria, Brallo di Pregola, Menconico, Zavattarello, Romagnese, Varzi, Val di Nizza, Santa Margherita di Staffora, Cecima, Colli Verdi, Godiasco, Breme, Casei Gerola, Frascarolo, Gambarana, Mede, Sartirana Lomellina, Semiana, Suardi, Torre Beretti e Castellaro, Velezzo Lomellina, Villa Biscossi, Rocca de' Giorgi, Dorno, Lomello, Montalto Pavese, Montesegale, Pieve del Cairo, Alagna, Borgo Priolo, Bressana Bottarone, Barbianello, Ferrera Erbognone, Rivanazzano, Zinasco, Silvano Pietra, Torrazza Coste, Retorbido, Villanova d'Ardenghi, Sannazzaro de' Burgondi, Scaldasole, Calvignano, Carbonara al Ticino, Cava Manara, Codevilla, Cervesina, Galliavola, Gropello Cairoli, Corvino San Quirico, Corana, Mornico Losana, Casatisma, Bastida Pancarana, Castelletto di Branduzzo, Borgoratto Mormorolo, Casteggio, Fortunago, Rocca Susella, Redavalle, Lungavilla, Robecco Pavese, Garlasco, Mezzana Rabattone, Pinarolo Po, San Martino Siccomario, Pizzale, Torricella Verzate, Mezzana Bigli, Montebello della Battaglia, Oliva Gessi, Pieve Albignola, Pancarana, Pietra de' Giorgi, Santa Giuletta, Verretto, Sommo, Valeggio, Voghera, Cornale e Bastida, Zerbolò, Battuda, Bereguardo Borgarello, Borgo San Siro, Certosa di Pavia, Marcignago, Pavia, Rognano, Torre d'isola, Trivolzio, Trovo, Vellezzo Bellini, Gambolò, Tromello, Vigevano, Ottobiano, San Giorgio di Lomellina, Rea, Travacò Siccomario, San Genesio ed Uniti, Verrua Po, Montescano, Canneto Pavese, Casanova Lonati, Bosnasco, Santa Maria della Versa, Valle Salimbene, Stradella, Lirio, Albaredo Arnaboldi, Cigognola, Campospinoso, Castana, Arena Po, Broni, Golferenzo, Montù Beccaria, Mezzanino, Montecalvo Versiggia, Portalbera, Zenevredo, Rovescala, San Damiano al Colle, Volpara, San Cipriano Po, Cassolnovo, Spessa, Casorate Primo, Cerreto Lomellina, Mortara, Cilavegna, Gravellona Lomellina, Sant'Angelo Lomellina, Nicorvo, Parona, Albonese, Castelnovetto, In the Province of Milan, the following Municipalities: Motta Visconti, Besate, Ozzero, Morimondo, Abbiategrasso, Vernate, Casarile, Calvignasco, Bubbiano,

Emilia-Romagna Region:

- in the province of Piacenza, the following Municipalities: Vernasca, Ottone, Zerba, Cerignale, Corte Brugnatella, Ferriere, Agazzano, Gropparello, Bettola, Bobbio, Coli, Farini, Gazzola, Pianello Val Tidone, Piozzano, Ponte dell'Olio, Rivergaro, Travo, Vigolzone, Alta Val Tidone, Borgonovo Val Tidone, Castel San Giovanni, Gossolengo, Gragnano Trebbiense, Lugagnano Val d'Arda, Morfasso, Podenzano, Rottofreno, San Giorgio Piacentino, Sarmato, Ziano Piacentino, Calendasco, Castell'Arquato, Alseno, Fiorenzuola D'Arda, Pontenure, Cadeo, Carpaneto Piacentino, Piacenza,
- In the Province of Parma, the following Municipalities: Sala Baganza, Fornovo di Taro, Terenzo, Collecchio, Solignano, Varano de' Melegari, Noceto, Medesano, Felino, Salsomaggiore Terme, Pellegrino Parmense, Calestano, Bore, Tornolo, Bedonia, Compiano, Albareto, Bardi, Borgo Val di Taro, Varsi, Valmozzola, Berceto,

Toscana Region

- In the Province of Massa Carrara, the following Municipalities: Zeri, Pontremoli,

Lazio Region:

- the Area of Rome Municipality within the administrative boundaries of the Local Health Unit “ASL RM1”,

Calabria Region:

- In Reggio Calabria Province the following Municipalities: Cardeto, Motta San Giovanni, Montebello Ionico, Sant'eufemia D'aspromonte, Sant'Alessio in Aspromonte, Sinopoli, San Roberto, San Lorenzo, San Procopio, Palmi, Melito di Porto Salvo, Laganadi, Calanna, Melicuccà, Santo Stefano in Aspromonte, Seminara, Reggio Calabria, Scilla, Condofuri, Bagaladi, Bagnara Calabria, Fiumara, Bova Marina, Villa San Giovanni, Campo Calabro,

In Basilicata Region

- In Potenza Province the following Municipalities: Moliterno, Lagonegro, Grumento Nova, Paterno, Tramutola,

In Campania Region:

- In Salerno Province the following Municipalities: Sassano, Casaleto Spartano, Montesano sulla Marcellana, Casalbuono, Buonabitacolo, Sanza, Padula, Caselle in Pittari.

## 10. Tschechien

Die folgenden Sperrzonen II in Tschechien:

Liberecký kraj:

- v okrese Liberec katastrální území obcí Arnoltice u Bulovky, Hajniště pod Smrkem, Nové Město pod Smrkem, Dětrichovec, Bulovka, Horní Řasnice, Dolní Pertoltice, Krásný Les u Frýdlantu, Jindřichovice pod Smrkem, Horní Pertoltice, Dolní Řasnice, Raspenava, Dolní Oldřiš, Ludvíkov pod Smrkem, Lázně Libverda, Háj u Habartic, Habartice u Frýdlantu, Kunratice u Frýdlantu, Víška u Frýdlantu, Poustka u Frýdlantu, Višňová u Frýdlantu, Předláneč, Černousy, Boleslav, Ves, Andělka, Frýdlant, Srbská, Hejnice, Bílý Potok pod Smrkem, Horní Vítkov, Dolní Vítkov, Václavice u Hrádku nad Nisou, Mníšek u Liberce, Mlýnice, Nová Ves u Chrastavy, Dolní Chrastava, Horní Chrastava, Chrastava I, Oldřichov v Hájích, Albrechtice u Frýdlantu, Dětrichov u Frýdlantu, Heřmanice u Frýdlantu, Kristiánov, Polesí u Rynoltic, Loučná, Hrádek nad Nisou, Bílý Kostel nad Nisou, Petrovice v Lužických horách, Rynoltice, Grabštejn, Lvová, Jítrava, Donín u Hrádku nad Nisou, Oldřichov na Hranicích, Kněžice v Lužických horách, Chotyně, Dolní Suchá u Chotyně, Dolní Sedlo, Fojtka, Kateřinky u Liberce, Krásná Studánka, Kunratice u Liberce, Radčice u Krásné Studánky, Rudolfov, Ruprechtice, Staré Pavlovice, Starý Harcov, Stráž nad Nisou, Svárov u Liberce,
- v okrese Jablonec nad Nisou katastrální území obcí Albrechtice v Jizerských horách, Antonínov, Bedřichov u Jablonce nad Nisou, Desná I, Desná III, Dolní Maxov, Horní Maxov, Hranická nad Nisou, Jablonec nad Nisou, Jablonecké Paseky, Janov nad Nisou, Jindřichov nad Nisou, Jiřetín pod Bukovou, Jizerka, Josefův Důl u Jablonce nad Nisou, Karlov u Josefova Dolu, Loučná nad Nisou, Lučany nad Nisou, Lukášov, Mšeno nad Nisou, Polubný, Proseč nad Nisou, Rýnovice, Smržovka, Tanvald.

## 11. Kroatien

Die folgenden Sperrzonen II in Kroatien:

Karlovačka županija:

- općina Rakovica
- grad Slunj

- Arapovac, Bandino Selo, Blagaj, Crno Vrelo, Cvijanović Brdo, Cvitović, Čamerovac, Donja Glina, Donje Primišlje, Donje Taborište, Donji Cerovac, Donji Furjan, Donji Kremen, Donji Lađevac, Donji Nikšić, Donji Popovac, Dubrave, Glinsko Vrelo, Gornja Glina, Gornje Primišlje, Gornje Taborište, Gornji Cerovac, Gornji Furjan, Gornji Kremen, Gornji Lađevac, Gornji Nikšić, Gornji Popovac, Grobnik, Jame, Klanac Perjasički, Kosa, Kosijer Selo, Kutanja, Kuzma Perjasička, Lađevačko Selište, Lapovac, Lumbardenik, Mali Vuković, Marindolsko Brdo, Miljevac, Mjesto Primišlje, Novo Selo, Pavlovac, Podmelnica, Polje, Rabinja, Rastoke, Salopek Luke, Sastavak, Slunj, Slunjčica, Snos, Stojmerić, Šlivnjak, Tržić Primišljanski, Veljun, Veljunska Glina, Videkić Selo, Zapoljak, Zečev Varoš,
- općina Cetingrad
- općina Plaški
  - Janja Gora, Jezero I Dio, Lapat, Latin, Plaški, Pothum Plaščanski,
- općina Saborsko
- općina Tounj
  - Tržić Tounjski
- općina Vojnić
  - Donja Brusovača, Dunjak, Jagrovac, Kestenovac, Klokoč, Kusaja, Lipovac Krstinjski, Mračaj Krstinjski, Petrova Poljana, Široka Rijeka,

Sisačko-moslavačka županija:

- općina Dvor
  - Bansko Vrpolje, Buinja, Buinjski Riječani, Ćore, Divuša, Donja Oraovica, Donja Stupnica, Donji Javoranj, Draškovac, Dvor, Gage, Glavičani, Golubovac Divuški, Gorička, Gornja Oraovica, Gornja Stupnica, Gornji Javoranj, Grabovica, Grmušani, Gvozdansko, Hrtić, Javnica, Javornik, Jovac, Kepčije, Kosna, Kozibrod, Kuljani, Lotine, Ljeskovac, Ljubina, Majdan, Matijevići, Paukovac, Pedalj, Rogulje, Rudeži, Rujevac, Sočanica, Struga Banska, Šakanlije, Šegestin, Švrakarica, Trgovi, Udetin, Unčani, Vanići, Volinja, Zakopa, Zamlaća, Zrin, Zrinska Draga, Zrinski Brđani, Zut, Kotarani, Donji Dobretin, Gornji Dobretin, Stanić Polje,
- općina Donji Kukuruzari
- općina Majur
- općina Hrvatska Dubica
  - naselje Slabinja, naselje Živaja,
- grad Hrvatska Kostajnica,
- grad Glina,
  - naselje Brestik, naselje Momčilović Kosa, naselje Trnovac Glinski, naselje Martinovići, naselje Mali Gradac, naselje Veliki Gradac,
- grad Petrinja
  - naselje Tremušnjak, naselje Veliki Šušnjar, naselje Donja Pastuša, naselje Gornja Pastuša, naselje Mačkovo Selo, naselje Begovići, naselje Blinja, naselje Dodoši, naselje Miočinovići, naselje Bijelnik, naselje Jabukovac, naselje Jošavica, naselje Gornja Mlinoga,
- općina Sunja

- naselje Radonja Luka, naselje Čapljeni, naselje Drljača, naselje Kladari, naselje Vukoševac, naselje Šaš, naselje Slovinci, naselje Četvrtkovac, naselje Jasenovčani, naselje Papići, naselje Mala Gradusa, naselje Velika Gradusa, naselje Timarci, naselje Mala Paukova, naselje Staza, naselje Kostreši Šaški, naselje Pobrđani, naselje Sjeverovac, naselje Donji Hrastovac.

## 12. **Schweden**

Die folgenden Sperrzonen II in Schweden:

### **County of Västmanland:**

- 34 % of the municipality of Fagersta, north of road 66 and east of road 68/69,
- 9 % of the south parts of the municipality of Norberg, east of road 68/69 and south of road 256,

## 13. **Griechenland**

Die folgenden Sperrzonen II in Griechenland:

- in the regional unit of Serres:
  - the municipal departments of Ligaria and Sisamia (Visaltia Municipality),
  - the municipal departments of Agio Pnevma, Emmanouil Pappas, Metalla, Neo Souli, Pentapoli, Toumba, Chryso, Valtotopi, Mesokomi, Monovrisi, Neos Skopos, Neochori Serron, Paralimni and Psychiko (Emmanouil Pappas Municipality)
  - the municipal departments of Melenikitsi, Nea Tiroloi, Palaiokastro and Skotousa (Irakleia Municipality)
  - the municipal departments of Kala Dendra, Lefkonas, Christos, Elaionas, Eptamila, Oinoussa, Serres, Agia Eleni, Adelfiko, Vamvakousa, Kato Kamila, Kouvouklia, Koumaria, Konstantinato, Peponia, Skoutari, Ano Vrontou, Ano Kamila, Mitrousi, Monoklisia and community department of Orini (Serres Municipality),
  - the municipal departments of Vamvakofito and Sidirokastro and the community departments of Agkistro, Achladochori and Kapnofito (Sintiki Municipality)
- in the regional unit of Drama:
  - the municipal departments of Vathitopos, Granitis, Dasoto, Exohi, Katafito, Kato Vrontou, Ochiro and Perithorio (Kato Nevrokopi Municipality) in the regional unit of Pella:
  - the municipal departments of Vorino, Garefio, Dorothea, Notia, Periklia, Archaggelos, Foustani, Thiriopetra, Filoteia, Neromili, Ida, Konstantia, Milea, Sosandra, Aloros, Aridaia, Theodorakio, Chrisi and Exaplatanios (in Almopia Municipality).
  - the municipal departments of Lakka and Milotopos (Pella Municipality)
  - the municipal departments of Kranea and Mandalo (Skidra Municipality)
- in the regional unit of Kilkis:
  - the municipal departments of Axioupoli, Goumenissa, Polykastro, Evropos, and the community departments of Gorgopi, Idomeni, Plagies, Rizia, Fanos, Grivas, Karpi, Pentalofos, Stathis, Filiria, Mesia, Polypetro, Toumpa, Aspro, Vafiochori, Iriniko, Evzoni, Korona, Limnotopos, Mikro Dasos, Pefkodasos, Pontoirakleia Skra, Kastaneri and Livadia (Peonia Municipality)
  - the community departments of Akritas, Vaptistis, Kastanies, Kristoni, Megali Vrissi, Mesiano, Chorigi, Iliolousto and Megali Sterna (Kilkis Municipality)
- in the regional unit of Kastoria:

- the community departments of Vissinea, Macrochori and Melas (Kastoria Municipality)
- in the regional unit of Florina:
- the community departments of Aetos, Agios Panteleimonas, Kelli, Kleidi, Xino Nero, Petres, Fanos and municipal department of Amyntaio (Amyntaio Municipality)
- the community departments of Vatochori, Krystallopigi, Kottas, Agios Achillios, Agios Germanos, Antartiko, Vrontero, Kallithea, Karies, Lemos, Lefkonas, Mikrolimni, Pissoderi, Plati, Prasino and Psarades (Prespes Municipality)
- the community departments of Agia Paraskevi, Akritas, Ano Kalliniki, Ano Kleines, Ethniko, Kato Kalliniki, Kato Kleines, Kladorrachi, Kratero, Marini, Mesokampos, Mesochori, Neos Kafkasos, Niki, Paroreio, Polyplatanos, Achlada, Vevi, Itea, Lofoi, Meliti, Neochoraki, Palaistra, Papagiannis, Sitaria, Skopos, Tripotamos, Agios Vartholomaïos, Ammochori, Ano Idroussa, Atrapos, Kolchiki, Leptokaries, Perasma, Polipotamos, Triantafyllia, Tropaïouchos, Idroussa, Flampouro, Alona, Armenochori, Korifi, Mesonisi, Proti, Skopia, Trivouno and municipal department of Florina (Florina Municipality)
- in the regional unit of Pella:
- the community departments of Aloros, Apsalos, Voreino, Garefi, Dorothea, Loutraki, Lykostomo, Megaplatanos, Xifiani, Orma, Piperies, Polikarpi, Promachi, Sarakinoi, Sosandra, Tsaki, Archagellos, Exaplatanos, Theodoraki, Thiriopetra, Ida, Konstantia, Milea, Neromili, Notia, Periklia, Filoteia, Foustani, Chrisi and municipal department of Aridea (Almopia Municipality)
- the community departments of Agios Athanasios, Arnissa, Panagitsa, Perea, Agras, Vrita, Karydia, Mesimeri, Nisi, Platani, Rizari, Sotiras and municipal department of Edessa (Edessa Municipality)
- the community departments of Ampelies, Melissi, Agios Loukas, Esovalta, Axos, Aravissos, Achladchori, Lakka, Paleos Milotopos, Plagiari, Agios Georgios, Drosero, Kariotissa, Liparo, Palefito, Trifilli and the municipal departments of Giannitsa, Milotopos and Galatades (Pella Municipality)
- the community departments of Anidro, Kalli, Kallipoli, Kranea, Mandalos, Profitis Ilias, Arseni, Aspro, Dafni, Kalivia, Lipochori, Mavrovouni, Nea Zoi, Petrea, Rizo, Sevastiana and municipal departments of Skidra (Skidra Municipality)

### TEIL III

#### 1. Italien

Die folgenden Sperrzonen III in Italien:

Sardinia Region:

- In the Province of Nuoro the following Municipalities: Arzana, Baunei, Desulo, Orgosolo, Talana, Triei, Urzulei, Villagrande Strisaili.

Calabria Region:

- In Reggio Calabria Province, Municipalities of: Cosoleto, Delianuova, Varapodio, Oppido Mamertina, Molochio, Terranova Sappo Minulio, Platì, Ciminà, Santa Cristina D'aspromonte, Scido, Ardore, Benestare, Careri, Casignana, Bianco, Bovalino, Sant'agata del Bianco, Samo, Africo, Brancaleone, Palizzi, Staiti, Ferruzzano, Bova, Caraffa del Bianco, Bruzzano Zeffirio, San Luca, Roghudi, Roccaforte del Greco.

## 2. Litauen

Die folgenden Sperrzonen III in Litauen:

- Marijampolės savivaldybės: Gudelių, Igliaukos, Liudvinavo, Marijampolės, Šunskų, Marijampolės miesto seniūnijos,
- Kalvarijos savivaldybė,
- Vilkaviškio rajono savivaldybės: Bartnikų, Gižų, Gražiškių, Keturvalakių, Kybartų, Pajevonio, Šeimenos, Vilkaviškio miesto, Virbalio, Vištyčio seniūnijos,

## 3. Polen

Die folgenden Sperrzonen III in Polen:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gmina Banie Mazurskie w powiecie godłapskim,
- gmina Budry, część gminy Pozezdrze położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63, część gminy Węgorzewo położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 650 biegnącą od wschodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 63 w miejscowości Węgorzewo, a następnie od tego skrzyżowania na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 biegnącą do południowej granicy gminy w powiecie węgorzewskim,
- część gminy Kruklanki położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od wschodniej do północnej granicy gminy i łączącej miejscowości Leśny Zakątek – Podleśne – Jeziorowskie – Jasieniec – Jakunówko w powiecie giżyckim,

w województwie wielkopolskim:

- część gminy Oborniki położona na północny – wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 178 biegnącą od północnej granicy gminy do przecięcia z ul. Staszica w miejscowości Oborniki, następnie na wschód od linii wyznaczonej przez tę ulicę do skrzyżowania z ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego i dalej na wschód od linii wyznaczonej przez ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego przechodzącą w ul. Armii Poznań, i dalej do skrzyżowania z ul. Objezierską, następnie na wschód od linii wyznaczonej przez ulicę Objezierską łączącą miejscowości Oborniki – Objezierze do skrzyżowania z drogą łączącą miejscowości Objezierze – Kowalewko, następnie na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Objezierze – Kowalewko – Zielątkowo do południowej granicy gminy, część gminy Rogoźno położona na południe od linii wyznaczonej przez drogi łączące miejscowości Rożnowo – Szczytno – Boguniewo – Studzieniec – Budziszewko – Budziszewice w powiecie obornickim,
- gminy Czerwonak, Murowana Goślina, Suchy Las w powiecie poznańskim,
- część gminy Skoki położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę 197 biegnącą od południowej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 196, następnie na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 196 biegnącą od tego skrzyżowania do miejscowości Skoki i dalej na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Skoki – Rościno – Grzybowo biegnącą od skrzyżowania z drogą nr 196 do zachodniej granicy gminy w powiecie wągrowieckim,

w województwie lubelskim:

- gmina Milanów, Jabłoń, Parczew, Siemień, część gminy Dębowa Kłoda położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Przewłoka-Dębowa Kłoda biegnącą od północnej granicy gminy do miejscowości Dębowa Kłoda, a następnie na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 819 biegnącą od miejscowości Dębowa Kłoda do południowej granicy gminy w powiecie parczewskim,

- gmina Wołyń, Komarówka Podlaska, część gminy Radzyń Podlaski położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 biegnącą od północnej granicy gminy do granicy miasta Radzyń Podlaski oraz na wschód od miasta Radzyń Podlaski w powiecie radzyńskim,
- część gminy Drelów położona na południe od kanału Wieprz – Krzna, część gminy Wisznice położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 812 w powiecie białskim,
- gminy Niedźwiada, Ostrów Lubelski, Serniki, Uścimów w powiecie lubartowskim.

#### 4. **Rumänien**

Die folgenden Sperrzonen III in Rumänien:

- Zona oraşului Bucureşti,
- Judeţul Constanţa,
- Judeţul Satu Mare,
- Judeţul Tulcea,
- Judeţul Bacău,
- Judeţul Bihor,
- Judeţul Bistriţa Năsăud,
- Judeţul Brăila,
- Judeţul Buzău,
- Judeţul Călăraşi,
- Judeţul Dâmboviţa,
- Judeţul Galaţi,
- Judeţul Giurgiu,
- Judeţul Ialomiţa,
- Judeţul Ilfov,
- Judeţul Prahova,
- Judeţul Sălaj,
- Judeţul Suceava
- Judeţul Vaslui,
- Judeţul Vrancea,
- Judeţul Teleorman,
- Judeţul Mehedinţi,
- Judeţul Gorj,
- Judeţul Argeş,
- Judeţul Olt,
- Judeţul Dolj,
- Judeţul Arad,

- Județul Timiș,
- Județul Covasna,
- Județul Brașov,
- Județul Botoșani,
- Județul Vâlcea,
- Județul Iași,
- Județul Hunedoara,
- Județul Alba,
- Județul Sibiu,
- Județul Caraș-Severin,
- Județul Neamț,
- Județul Harghita,
- Județul Mureș,
- Județul Cluj,
- Județul Maramureș.

## 5. Deutschland

Die folgenden Sperrzonen III in Deutschland:

Bundesland Brandenburg:

- Kreisfreie Stadt Cottbus,
- Landkreis Spree-Neiße:
  - Gemeinde Kolkwitz mit den Gemarkungen Hänchen, Klein Gaglow, Kolkwitz, Gulben, Papitz, Glinzig, Limberg und Krieschow,
  - Gemeinde Drebkau mit den Gemarkungen Jehserig, Domsdorf, Drebkau, Laubst, Leuthen, Siewisch, Casel und der Gemarkung Schorbus bis zur L521,
  - Gemeinde Neuhausen/Spree mit den Gemarkungen Groß Oßnig, Klein Döbbern, Groß Döbbern, Haasow, Kathlow, Frauendorf, Koppatz, Roggosen, Sergen, Komptendorf, Laubsdorf, Neuhausen, Drieschnitz, Kahsel und Bagenz,
  - Gemeinde Spremberg mit den Gemarkungen Sellessen, Bühlow, Groß Buckow, Klein Buckow, Spremberg, Radeweise und Straußdorf.

## 6. Griechenland

Die folgenden Sperrzonen III in Griechenland:

- in the regional unit of Drama
  - the municipal departments of Achladea, Mikrokleisoura, Pagoneri, Potamoi, Volakas, Kato Nevrokopi, Lefkogeia, Mikromilea and Chrysokefalo (Kato Nevrokopi Municipality),
  - part of the community department of Sidironero (Drama Municipality),

- in the regional unit of Serres:
  - the municipal departments of Irakleia, Valtero, Dasochori, Karperi, Koimisi, Lithotopos, Limnochori, Pontismeno, Chrysochorafa, Ammoudia, Gefiroudi, Triada, Cheimaros, Zeugolatio, Kalokastro, Livadochori and Strimoniko (Irakleia Municipality),
  - the municipal departments of Kamaroto, Kerkini, Livadia, Makrynitsa, Neochori Sintikis, Platanakia, Kastanousi, Rodopoli, Ano Poroia, Kato Poroia, Akritochori, Neo Petritsi, Vyroneia, Megalochori, Mandraki, Strymonochori, Charopo, Chortero and Gonimo, part of the municipal department of Sidirokastro and the community department of Promahonas (Sintiki Municipality),
  - the municipal departments of Anagennisi, Vamvakia and Provatas (Serres Municipality),
  - the municipal departments of Ampeloi, Vergi, Dimitritsi, Nikokleia, Triantafilia, Agios Dimitrios, Aidonochori, Eukarpia, Ivira, Mavrothalasa, Tragilos, Achinos, Dafni, Zervochori, Lefkotopos, Patrikios, Sitochori, Choumniko, Agia Paraskevi, Anthi, Therma, Nigrita, Terpni, Flampouro and Kastanochori (Visaltia Municipality),
  - the municipal department of Nea Kerdilia (Amfipoli Municipality),
- in the regional unit of Kilkis:
  - the municipal departments of Vathi, Agios Markos, Pontokerasea, Drosato, Amaranta, Antigoneia, Gerakario, Kokkinia, Tripotamos, Fyska, Myriofyto, Kentriko, Mouries, Agia Paraskevi, Stathmos Mourion, Kato Theodoraki, Melanthio, Anavrito, Elliniko, Eptalofos, Eukarpia, Theodosia, Isoma, Koiladi, Koronouda, Kilkis, Lipsidrio, Stavrochori, Plagia, Cherso and Terpillios (Kilkis Municipality),
- in the regional unit of Thessaloniki:
  - the municipal departments of Vertiskos, Ossa, Karteres, Lahanas, Leukochori, Nikopoli, Xilopoli, Krioneri, Askos and Sochos (Lagadas Municipality),
  - the municipal departments of Arethousa, Mavrouda, Skepasto, Stefanina, Asprovalta, Vrasna, Melisourgos, Nea Apolonia, Peristeronas, Nimfopetra, Profitis, Apolonia, Modi, Nea Maditos, Ano Stauros, Volvi, Stauros and Philadelphio (Volvi Municipality),
- in the regional unit of Chalkidiki:
  - the municipal departments of Arnaia, Varvara, Neochori, Palaiochori, Stanos, Olimpiada and Stagira (Aristotelis Municipality),
  - the municipal departments of Krimni and Marathousa (Poligiros Municipality).

## 7. Kroatien

Die folgenden Sperrzonen III in Kroatien:

Vukovarsko srijemska županija:

- općina Drenovci
- općina Gunja
- općina Privlaka
- općina Babina Greda
- grad Županja
- grad Otok

- grad Vinkovci
- općina Vrbanja
- općina Nijemci
- općina Bošnjaci
- općina Cerna
- općina Štitar
- općina Gradište
- općina Stari Jankovci
- općina Andrijaševci
- općina Tompojevci
- općina Bogdanovci
- općina Vođinci
- općina Nuštar
- općina Ivankovo
- općina Tovarnik
- općina Jarmina
- općina Stari Mikanovci
- općina Markušica
- općina Borovo
- općina Lovas
- općina Negoslavci
- grad Ilok
- grad Vukovar
- općina Tordinci
- općina Trpinja
- Brodsko-posavska županija
- općina Sikirevci
- općina Gundinci
- općina Slavonski Šamac
- općina Velika Kopanica
- općina Oprisavci
- općina Vrpolje
- Osječko-baranjska županija
- općina Semeljci
- općina Viškovci

- općina Strizivojna
  - općina Vuka
  - grad Đakovo
  - općina Gorjani
  - općina Šodolovci
  - općina Vladislavci
  - općina Antunovac, naselje Ivanovac
  - općina Ernestinovo
  - općina Punitovci
  - općina Satnica Đakovačka, naselje Satnica Đakovačka
  - općina Čepin
  - općina Podgorač, naselja Poganovci i Budimci
-

ANHANG II

AUF UNIONSEBENE ALS INFIZIERTE ZONEN ODER ALS SCHUTZ- UND ÜBERWACHUNGSZONEN  
UMFASSENDE SPERRZONEN AUSGEWIESENE GEBIETE

(gemäß Artikel 6 Absatz 2 und Artikel 7 Absatz 2)

Teil A – In einem zuvor seuchenfreien Mitgliedstaat oder einer zuvor seuchenfreien Zone nach einem Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen als infizierte Zonen ausgewiesene Gebiete:

Mitgliedstaat: Polen

| Gemäß Artikel 1 in Polen als infizierte Zone ausgewiesene Gebiete                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Gültig bis |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| w województwie pomorskim: <ul style="list-style-type: none"><li>— gminy, Kolbudy, Pruszcz Gdański w powiecie gdańskim;</li><li>— gminy Przodkowo i w powiecie kartuskim;</li><li>— gmina Kosakowo w powiecie puckim;</li><li>— gminy Reda, Rumia, Szemud i Wejherowo w powiecie wejherowskim;</li><li>— powiat miejski Sopot;</li><li>— powiat miejski Gdynia;</li><li>— część powiatu miejskiego Gdańsk z wyłączeniem obszaru dzielnicy Nowy Port oraz Wyspy Portowej ograniczonej wodami Zatoki Gdańskiej, Martwej Wisły i Wisły Śmiałej oraz obszaru położonego na północ od linii wyznaczonej przez ulice: Przemysławą, biegnącą od Kanału Portowego do skrzyżowania z ul. Ignacego Krasickiego, a następnie na północ od linii wyznaczonej przez ulicę Ignacego Krasickiego biegnącej od tego skrzyżowania do skrzyżowania z ul. Zdrojową i dalej na wschód od linii wyznaczonej przez ul. Zdrojową biegnącą od skrzyżowania z ul. I. Krasickiego do linii brzegowej Zatoki Gdańskiej;</li></ul> | 24.7.2024  |

Teil B – In einem zuvor seuchenfreien Mitgliedstaat oder einer zuvor seuchenfreien Zone nach einem Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest bei gehaltenen Schweinen als Sperrzonen ausgewiesene Gebiete, die Schutz- und Überwachungszonen umfassen:

Mitgliedstaat: Bulgarien

| Gemäß Artikel 1 in Bulgarien als Sperrzone ausgewiesene Gebiete                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Gültig bis     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| Schutzzone:<br>Plovdiv region:<br>municipality of Saedinenie – Saedinenie village                                                                                                                                                                                                                                                                        | 25. Juni 2024  |
| Überwachungszone:<br>The Plovdiv region:<br>Municipality of Saedinenie, the following villages –Malak Chardak, Golyam Chardak, Nedelevo, Pravishte, Tsarimir;<br>in the municipality of Maritsa, the following villages: Kostievo, Radinovo, Benkovski, Voisil, Stroevo, Tsaratsovo<br>in the municipality of Rodopi, the following villages: Tsalapitsa | 25. Juni 2024“ |



2024/1671

6.6.2024

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2024/1671 DER KOMMISSION**

**vom 6. Juni 2024**

**zur Festlegung der Modalitäten für die Überwachung der in Artikel 4 Absatz 7 der Verordnung  
(EU) 2024/1392 genannten Einfuhrmengen**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 207 Absatz 2,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2024/1392 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Mai 2024 über vorübergehende Maßnahmen zur Liberalisierung des Handels in Ergänzung der Handelszugeständnisse für ukrainische Waren im Rahmen des Assoziierungsabkommens zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Ukraine andererseits <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 7,

nach Anhörung des Ausschusses für Schutzmaßnahmen und für die gemeinsame Ausfuhrregelung gemäß dem Beratungsverfahren nach Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Infolge des am 24. Februar 2022 begonnenen unprovokierten und ungerechtfertigten Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine hat die Europäische Union zur Unterstützung der ukrainischen Wirtschaft mit der Verordnung (EU) 2022/870 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(3)</sup> Maßnahmen zur Liberalisierung des Handels in Ergänzung der Handelszugeständnisse für ukrainische Waren im Rahmen des Assoziierungsabkommens zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Ukraine andererseits <sup>(4)</sup> (im Folgenden „Assoziierungsabkommen“) eingeführt. Diese Maßnahmen zur Liberalisierung des Handels wurden durch die Verordnung (EU) 2023/1077 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(5)</sup> und die Verordnung (EU) 2024/1392 verlängert. Insbesondere sieht Artikel 1 der Verordnung (EU) 2024/1392 (im Folgenden „Verordnung“) unter anderem die Aussetzung aller in Anhang I-A des Assoziierungsabkommens festgelegten Zollkontingente vor. Er sieht ferner vor, dass die unter diese Kontingente fallenden Waren zollfrei zur Einfuhr aus der Ukraine in die Union zugelassen werden.
- (2) Die Unterstützung der EU für die Ukraine wurde durch die Verlängerung der Maßnahmen zur Liberalisierung des Handels um ein weiteres Jahr bestätigt. Gleichzeitig ist die Lage der Unionsmärkte für Geflügel, Eier, Zucker, Hafer, Mais, Grobgrieß und Honig (im Folgenden „Waren“) besonders prekär, sodass die landwirtschaftlichen Erzeuger in der Union durch steigende Einfuhren aus der Ukraine geschädigt werden können.
- (3) Dementsprechend wurde mit Artikel 4 Absatz 7 der Verordnung eine automatische Schutzmaßnahme für diese Waren eingeführt, die die Wiedereinführung des gemäß Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung ausgesetzten Zollkontingents bei Überschreitung bestimmter Einfuhrmengen vorsieht.

<sup>(1)</sup> ABl. L 2024/1392, 29.5.2024.

<sup>(2)</sup> Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

<sup>(3)</sup> Verordnung (EU) 2022/870 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2022 über vorübergehende Maßnahmen zur Liberalisierung des Handels in Ergänzung der Handelszugeständnisse für ukrainische Waren im Rahmen des Assoziierungsabkommens zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Ukraine andererseits (ABl. L 152 vom 3.6.2022, S. 103).

<sup>(4)</sup> ABl. L 161 vom 29.5.2014, S. 3.

<sup>(5)</sup> Verordnung (EU) 2023/1077 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. Mai 2023 über vorübergehende Maßnahmen zur Liberalisierung des Handels in Ergänzung der Handelszugeständnisse für ukrainische Waren im Rahmen des Assoziierungsabkommens zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Ukraine andererseits (ABl. L 144 vom 5.6.2023, S. 1).

- (4) Um diese Einfuhrmengen zu überwachen, wurde der Kommission mit Artikel 4 Absatz 7 der Verordnung die Befugnis übertragen, einen Durchführungsrechtsakt zur Festlegung der erforderlichen Modalitäten zu erlassen.
- (5) Um eine angemessene und zeitnahe, leicht zugängliche und transparente Überwachung der Einfuhrmengen für die Wirtschaftsakteure zu ermöglichen, sollte die Kommission die Einfuhren dieser Waren der Zollförmlichkeit gemäß Artikel 49 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission <sup>(6)</sup> unterstellen. Insbesondere die Angabe einer laufenden Nummer wäre obligatorisch.
- (6) Aus Gründen der Transparenz sind im Anhang dieser Durchführungsverordnung die in Artikel 4 Absatz 7 der Verordnung genannten betreffenden arithmetischen Mittel der Einfuhrmengen festgelegt.
- (7) Diese Durchführungsverordnung wurde gemäß Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung erlassen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Die Einfuhr der im Anhang dieser Verordnung aufgeführten Waren mit Ursprung in der Ukraine unterliegt der Zollförmlichkeit gemäß Artikel 49 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447.

#### *Artikel 2*

Die in Artikel 4 Absatz 7 der Verordnung genannten betreffenden arithmetischen Mittel der Einfuhrmengen sind im Anhang dieser Verordnung aufgeführt.

#### *Artikel 3*

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

Diese Verordnung gilt ab dem Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* bis zum 5. Juni 2025.

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

Brüssel, den 6. Juni 2024

*Für die Kommission*  
*Die Präsidentin*  
Ursula VON DER LEYEN

---

<sup>(6)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission vom 24. November 2015 mit Einzelheiten zur Umsetzung von Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2013 zur Festlegung des Zollkodex der Union (ABl. L 343 vom 29.12.2015, S. 558).

## ANHANG

| Warenbezeichnung | Laufende Nummer | Warencodes                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | In Anhang I-A des Assoziierungsabkommens festgelegte Zollkontingente in Tonnen | Arithmetisches Mittel der zwischen dem 1. Juli und 31. Dezember 2021, im Jahr 2022 und im Jahr 2023 verzeichneten Einfuhrmengen in Tonnen | 5/12 des arithmetischen Mittels der zwischen dem 1. Juli und 31. Dezember 2021, im Jahr 2022 und im Jahr 2023 verzeichneten Einfuhrmengen in Tonnen |
|------------------|-----------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Geflügel         | 09.6740         | 0207 11 30<br>0207 11 90<br>0207 12<br>0207 13 10<br>0207 13 20<br>0207 13 30<br>0207 13 50<br>0207 13 60<br>0207 13 70<br>0207 13 99<br>0207 14 10<br>0207 14 20<br>0207 14 30<br>0207 14 50<br>0207 14 60<br>0207 14 70<br>0207 14 99<br>0207 24<br>0207 25<br>0207 26 10<br>0207 26 20<br>0207 26 30<br>0207 26 50<br>0207 26 60<br>0207 26 70<br>0207 26 80<br>0207 26 99<br>0207 27 10<br>0207 27 20<br>0207 27 30<br>0207 27 50<br>0207 27 60<br>0207 27 70<br>0207 27 80<br>0207 27 99<br>0207 41 30<br>0207 41 80<br>0207 42<br>0207 44 10<br>0207 44 21<br>0207 44 31<br>0207 44 41<br>0207 44 51<br>0207 44 61<br>0207 44 71<br>0207 44 81<br>0207 44 99<br>0207 45 10<br>0207 45 21<br>0207 45 31<br>0207 45 41<br>0207 45 51<br>0207 45 61<br>0207 45 81 | 2 Zollkontingente:<br>70 000 + 20 000                                          | 137 042,80                                                                                                                                | 57 101,17                                                                                                                                           |

|                   |         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                          |            |            |
|-------------------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
|                   |         | 0207 45 99<br>0207 51 10<br>0207 51 90<br>0207 52 90<br>0207 54 10<br>0207 54 21<br>0207 54 31<br>0207 54 41<br>0207 54 51<br>0207 54 61<br>0207 54 71<br>0207 54 81<br>0207 54 99<br>0207 55 10<br>0207 55 21<br>0207 55 31<br>0207 55 41<br>0207 55 51<br>0207 55 61<br>0207 55 81<br>0207 55 99<br>0207 60 05<br>0207 60 10<br>ex 0207 60 21<br>0207 60 21 10<br>0207 60 31<br>0207 60 41<br>0207 60 51<br>0207 60 61<br>0207 60 81<br>0207 60 99<br>0210 99 39<br>1602 31<br>1602 32<br>1602 39 21 |                                                                                                                          |            |            |
| Eier und Albumine | 09.6741 | 0407 21 00<br>0407 29 10<br>0407 90 10<br>0408 11 80<br>0408 19 81<br>0408 19 89<br>0408 91 80<br>0408 99 80<br>3502 11 90<br>3502 19 90<br>3502 20 91<br>3502 20 99                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 2 Zollkontingente:<br>3 000 Tonnen ausgedrückt in Schaleneieräquivalent und<br>3 000 Tonnen ausgedrückt als Eigengewicht | 23 188,96  | 9 662,07   |
| Zucker            | 09.6742 | 1701 12<br>1701 91<br>1701 99<br>1702 20 10<br>1702 90 30<br>1702 90 50<br>1702 90 71<br>1702 90 75<br>1702 90 79<br>1702 90 80<br>1702 90 95                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 20 070                                                                                                                   | 262 652,68 | 109 438,62 |
| Honig             | 096743  | 0409                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 6 000                                                                                                                    | 44 417,56  | 18 507,32  |

|                                      |         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |         |               |              |
|--------------------------------------|---------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------------|--------------|
| Mais                                 | 09.6744 | 1005 90<br>1102 20 10<br>1102 20 90<br>1103 13 10<br>1103 13 90<br>1103 20 40<br>1104 23 40<br>1104 23 98                                                                                                                                                                                           | 650 000 | 11 155 449,04 | 4 648 103,77 |
| Hafer                                | 09.6745 | 1004                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 4 000   | 2 440,56      | 1 016,90     |
| Grobgrieß, Pellets,<br>Getreide usw. | 09.6746 | ex 1103 19 20<br>1103 19 20 10<br>1103 19 90<br>1103 20 90<br>1104 19 10<br>1104 19 50<br>1104 19 61<br>1104 19 69<br>1104 29 04<br>1104 29 05<br>1104 29 08<br>ex 1104 29 17<br>1104 29 17 90<br>ex 1104 29 30<br>1104 29 30 90<br>1104 29 51<br>1104 29 59<br>1104 29 81<br>1104 29 89<br>1104 30 | 7 800   | 20 648,24     | 8 603,43     |