



A8-0010/2018

30.1.2018

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge
(COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und
Lebensmittelsicherheit

Berichterstatter: Damiano Zoffoli

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Anhörungsverfahren
- *** Zustimmungsverfahren
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Entwurf eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts

Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform

Streichungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der linken Spalte gekennzeichnet. Textänderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in beiden Spalten gekennzeichnet. Neuer Text wird durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der rechten Spalte gekennzeichnet.

Aus der ersten und der zweiten Zeile des Kopftextes zu jedem der Änderungsanträge ist der betroffene Abschnitt des zu prüfenden Entwurfs eines Rechtsakts ersichtlich. Wenn sich ein Änderungsantrag auf einen bestehenden Rechtsakt bezieht, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst der Kopftext auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden.

Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes

Neue Textteile sind durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol **■** hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen. Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in ***Fett- und Kursivdruck*** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.

Rein technische Änderungen, die von den Dienststellen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes vorgenommen werden, werden allerdings nicht gekennzeichnet.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG	33
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR VERKEHR UND FREMDENVERKEHR	37
VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES.....	58
NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS ...	59

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge (COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2017)0279),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 192 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C8-0168/2017),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 18. Oktober 2017¹,
 - nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
 - gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Umwelt, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit sowie die Stellungnahme des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A8-0010/2018),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

¹ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Damit dieses Ziel erreicht wird, sollten die Mitgliedstaaten bessere Verfahren für die Schulung im Bereich energieeffizientes Fahren zusammenstellen und solche Schulungen fördern. Außerdem sollten der Einsatz von neuen Technologien, die die Effizienz verbessern und den Kraftstoffverbrauch sowie die CO₂-Emissionen senken, der Rückgriff auf ein aerodynamischeres Design und die Optimierung des Beladeplans gefördert werden. Zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs sollten die Mitgliedstaaten erwägen, Mittel für die Modernisierung der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge und die Wartung und Verbesserung von Autobahnen einzusetzen sowie den Einsatz von rollwiderstandsarmen Reifen und leichteren Anhängern und die Verwendung alternativer Kraftstoffe wie Wasserstoff oder durch Kunststoff-Recycling und Verwertung gewonnener Kraftstoffe zu fördern.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3b) Wenn das Übereinkommen von Paris erfüllt werden soll, müssen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 nahe null liegen.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Auf Lastkraftwagen, Busse und Reisebusse, d. h. schwere Nutzfahrzeuge, entfällt derzeit rund ein Viertel der straßenverkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in der Union, und **bis 2030 wird ein weiterer Anstieg erwartet**. Um einen Beitrag zu den erforderlichen Emissionsminderungen im Verkehrssektor zu leisten, müssen wirksame Maßnahmen zur Drosselung der Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge eingeführt werden.

Geänderter Text

(4) Auf Lastkraftwagen, Busse und Reisebusse, d. h. schwere Nutzfahrzeuge, entfällt derzeit rund ein Viertel der straßenverkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in der Union, und **auf sie werden 2030 30 % der straßenverkehrsbedingten CO₂-Emissionen insgesamt entfallen, sofern keine zusätzlichen Maßnahmen getroffen werden. Die Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge werden zwischen 2010 und 2030 um 10 % und zwischen 2010 und 2050 um 17 % zunehmen**. Um einen Beitrag zu den erforderlichen Emissionsminderungen im Verkehrssektor zu leisten, müssen wirksame Maßnahmen zur Drosselung der Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge eingeführt werden. **Gleichzeitig muss die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie gesteigert werden, und Verkehrsunternehmen müssen Informationen erhalten, die ihnen bei ihren Entscheidungen als Orientierungshilfe dienen können. Darüber hinaus lassen sich die Emissionen auch mit neuen Lösungen und Anreizen in den Bereichen Ladungsoptimierung, automatisierte Konvois, Schulung von Fahrern, Flottenerneuerung, Staureduzierung und mit Investitionen in die Instandhaltung der Infrastruktur senken.**

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(5) In ihrer Mitteilung über eine Strategie zur Minderung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-

Geänderter Text

(5) In ihrer Mitteilung über eine Strategie zur Minderung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-

Emissionen¹³ schwerer Nutzfahrzeuge aus dem Jahr 2014 erkannte die Kommission an, dass die Einführung solcher Maßnahmen ein geregeltes Verfahren zur Ermittlung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs voraussetzt.

¹³ COM(2014) 285 final.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Emissionen¹³ schwerer Nutzfahrzeuge aus dem Jahr 2014 erkannte die Kommission an, dass die Einführung solcher Maßnahmen ein geregeltes Verfahren zur Ermittlung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs voraussetzt. **Die Kommission hat 2017 in ihrem Mobilitätspaket „Europa in Bewegung“ für das erste Halbjahr 2018 einen Vorschlag über Normen für schwere Nutzfahrzeuge angekündigt. Wenn die neuen Normen zügig erlassen werden sollen, muss dieser Vorschlag rechtzeitig veröffentlicht werden.**

¹³ COM(2014) 285 final.

Geänderter Text

(6a) Bei Verkehrsunternehmen handelt es sich weitgehend um KMU. Darüber hinaus haben sie bisher noch keinen Zugang zu standardisierten Informationen, die sie heranziehen könnten, um Technologien zur Verbesserung der Kraftstoffeffizienz zu beurteilen oder Fahrzeuge zu vergleichen und somit möglichst sachkundige Kaufentscheidungen zu treffen und ihre Kraftstoffkosten, die mehr als ein Viertel ihrer Betriebsausgaben ausmachen, zu senken.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) Informationen über die

PE612.142v02-00

Geänderter Text

(7) Informationen über die

8/59

RR\1144590DE.docx

Leistungsmerkmale des Fahrzeugs hinsichtlich der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs sollten öffentlich zugänglich gemacht werden, um Fahrzeugbetreiber in die Lage zu versetzen, fundierte Kaufentscheidungen zu treffen. Alle Fahrzeughersteller werden die Leistungsmerkmale ihrer Fahrzeuge mit anderen Marken vergleichen können. Dadurch werden stärkere Anreize für Innovationen geschaffen und die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert. Diese Informationen werden auch den politischen Entscheidungsträgern auf Ebene der EU und der Mitgliedstaaten eine solide Grundlage bieten, um Strategien zur Förderung der Nutzung energieeffizienterer Fahrzeuge zu entwickeln. Daher ist es angezeigt, dass die CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte, die für jedes neue schwere Nutzfahrzeug gemäß der Verordnung (EU) [.../...]¹⁵ [Amt für Veröffentlichungen fügt entsprechenden Verweis ein] ermittelt werden, überwacht, der Kommission gemeldet und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

¹⁵ Verordnung (EU) [.../...] der Kommission zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Bestimmung von CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch schwerer Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission (ABl. L ... vom ..., S. ...).

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

Leistungsmerkmale des Fahrzeugs hinsichtlich der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs sollten öffentlich zugänglich gemacht werden, um Fahrzeugbetreiber in die Lage zu versetzen, fundierte Kaufentscheidungen zu treffen, *sodass für ein Höchstmaß an Transparenz gesorgt ist*. Alle Fahrzeughersteller werden die Leistungsmerkmale ihrer Fahrzeuge mit anderen Marken vergleichen können. Dadurch werden stärkere Anreize für Innovationen geschaffen, *die Entwicklung energieeffizienterer Fahrzeuge gefördert* und die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert. Diese Informationen werden auch den politischen Entscheidungsträgern auf Ebene der EU und der Mitgliedstaaten eine solide Grundlage bieten, um Strategien zur Förderung der Nutzung energieeffizienterer Fahrzeuge zu entwickeln. Daher ist es angezeigt, dass die CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte, die für jedes neue schwere Nutzfahrzeug gemäß der Verordnung (EU) [.../...]¹⁵ [Amt für Veröffentlichungen fügt entsprechenden Verweis ein] ermittelt werden, überwacht, der Kommission gemeldet und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

¹⁵ Verordnung (EU) [.../...] der Kommission zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Bestimmung von CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch schwerer Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission (ABl. L ... vom ..., S. ...).

Vorschlag der Kommission

(8) Um die genaue Zusammensetzung der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge in der Union, deren Entwicklung im Laufe der Zeit und potenzielle Auswirkungen auf die CO₂-Emissionen in Erfahrung zu bringen, empfiehlt es sich, die Zulassungsdaten aller neuen schweren Nutzfahrzeuge und neuen Anhänger, einschließlich der Daten über den Antrieb sowie die einschlägigen Aufbaumerkmale, zu überwachen und zu melden.

Geänderter Text

(8) Um die genaue Zusammensetzung der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge in der Union, deren Entwicklung im Laufe der Zeit und potenzielle Auswirkungen auf die CO₂-Emissionen in Erfahrung zu bringen, empfiehlt es sich, die Zulassungsdaten aller neuen schweren Nutzfahrzeuge und neuen Anhänger, einschließlich der Daten über den Antrieb sowie die einschlägigen Aufbaumerkmale, zu überwachen und zu melden. ***Die spezifischen Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Überwachung und der Meldung von Daten sind in den Artikeln 4 bzw. 5 beschrieben.***

Änderungsantrag 8

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 8 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Das Überwachungs- und Meldesystem muss für alle Unternehmen des Verkehrssektors unabhängig von ihrer Größe und den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln leicht verwendbar sein.

Änderungsantrag 9

**Vorschlag für eine Verordnung
Erwägung 9**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9) Daten über die CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch werden für bestimmte neue schwere Nutzfahrzeuge, die im [Jahr 2019] zugelassen werden, verfügbar sein. Ab diesem Zeitpunkt sollten deshalb die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten dazu verpflichtet werden, Daten über die Neuzulassungen bereitzustellen, und die Hersteller sollten die technischen Daten zu ***diesen***

(9) Daten über die CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch werden für bestimmte neue schwere Nutzfahrzeuge, die im [Jahr 2019] zugelassen werden, verfügbar sein. Ab diesem Zeitpunkt sollten deshalb die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten dazu verpflichtet werden, Daten über die Neuzulassungen bereitzustellen, und die Hersteller sollten die technischen Daten zu ***den*** Fahrzeugen

Fahrzeugen vorlegen müssen.

vorlegen müssen, **die in den Geltungsbereich der Verordnung (EU) [.../...] der Kommission^{1a+} fallen.**

1a Verordnung (EU) [.../...] der Kommission zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bestimmung der CO₂-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 ... vom .., S. ..).

+ ABl.: Bitte die korrekte Fundstelle einfügen.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9a) Damit sich die Wirtschaftsakteure besser auf die regulatorischen Änderungen vorbereiten können, sollte die Kommission bis spätestens 30. Juni 2018 einen Zeitplan für die geplante Verwendung der gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 der Kommission entwickelten Software VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) für Schlüsseltechnologien und entsprechende Innovationen, die der Verringerung der Emissionen des Straßengüterverkehrs dienen, veröffentlichen. Ferner sollte die Kommission umgehend das nach Vorgabe der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 festgelegte VECTO-Prüfverfahren aktualisieren, d. h. alle Klassen schwerer Nutzfahrzeuge, darunter alle alternativen Antriebsstränge, Anhänger und alternativen Kraftstoffe, deren

Markteinführung bevorsteht, aufnehmen, sodass die gesamte Bandbreite möglicher schwerer Nutzfahrzeuge erfasst ist. Daher ist es von Bedeutung, dass die Kommission den Anwendungsbereich der im Rahmen dieser Verordnung bestehenden Überwachungs- und Meldepflichten kontinuierlich überprüft und gegebenenfalls Legislativvorschläge vorlegt.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9b) Das Überwachungs- und Meldesystem muss für alle Unternehmen des Verkehrssektors unabhängig von ihrer Größe und den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln leicht verwendbar sein. Die Kommission sollte dieses System aktiv fördern, damit für den Sektor auch ein wirklicher Nutzen entsteht, und sie sollte bekanntmachen, dass die gemeldeten Daten zugänglich sind.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Auch die Ergebnisse der Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion anhand der VECTO-Testparameter sollten überwacht und der Kommission gemeldet werden.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10 b (neu)

(10b) Die Analyse der Kommission in Bezug auf die von den Mitgliedstaaten und Herstellern übermittelten Daten des vorausgehenden Kalenderjahrs sollte öffentlich zur Verfügung gestellt werden. Dabei sollten die Leistungsmerkmale der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge in der Union und in den einzelnen Mitgliedstaaten sowie der Flotte der einzelnen Hersteller in Bezug auf den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen klar ersichtlich sein und verglichen werden können, und es sollte den Unterschieden der Produktportfolios der Hersteller sowie dem angegebenen Einsatzprofil Rechnung getragen werden.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11

(11) Es ist wichtig sicherzustellen, dass die überwachten und gemeldeten Daten aussagekräftig und zuverlässig sind. Die Kommission sollte aus diesem Grund die Möglichkeit haben, die endgültigen Daten zu überprüfen und erforderlichenfalls zu berichtigen. Deshalb sollten mit den Überwachungsanforderungen auch Parameter für die angemessene Rückverfolgung und Überprüfung der Daten vorgegeben werden.

(11) Es ist wichtig sicherzustellen, dass die überwachten und gemeldeten Daten aussagekräftig und zuverlässig sind. Die Kommission sollte aus diesem Grund die Möglichkeit haben, die endgültigen Daten zu überprüfen und erforderlichenfalls zu berichtigen. **Geht aus der Überprüfung der Richtigkeit und Qualität der Daten durch die Kommission hervor, dass den in dieser Verordnung niedergelegten Anforderungen vorsätzlich oder fahrlässig nicht Rechnung getragen wird, sollte die Kommission den betreffenden Hersteller wegen eines Verstoßes gegen diese Verordnung mit einer Verwaltungsstrafe belegen. Die Verwaltungsstrafe sollte wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.** Deshalb sollten mit den Überwachungsanforderungen auch

Parameter für die angemessene Rückverfolgung und Überprüfung der Daten vorgegeben werden.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(12) Aufgrund der Erfahrungen mit der Überwachung und Meldung von CO₂-Emissionsdaten für neue Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶ und für neue leichte Nutzfahrzeuge gemäß der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷ empfiehlt es sich, der Europäischen Umweltagentur die Verantwortung für den Datenaustausch mit den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und den Herstellern sowie für die Verwaltung der letztendlichen Datenbank im Namen der Kommission zu übertragen. Des Weiteren ist es angezeigt, die Überwachungs- und Meldeverfahren für schwere Nutzfahrzeuge so weit wie möglich an die bereits bestehenden Verfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge anzupassen.

¹⁶ Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 140 vom

Geänderter Text

(12) Aufgrund der Erfahrungen mit der Überwachung und Meldung von CO₂-Emissionsdaten für neue Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶ und für neue leichte Nutzfahrzeuge gemäß der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁷ empfiehlt es sich, der Europäischen Umweltagentur die Verantwortung für den Datenaustausch mit den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und den Herstellern sowie für die Verwaltung der letztendlichen Datenbank – **die für die Verkehrsunternehmen und Dritte kostenlos zugänglich und elektronisch durchsuchbar sein sollte** – im Namen der Kommission zu übertragen. Des Weiteren ist es angezeigt, die Überwachungs- und Meldeverfahren für schwere Nutzfahrzeuge so weit wie möglich an die bereits bestehenden Verfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge anzupassen.

¹⁶ Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 140 vom

5.6.2009, S. 1).

¹⁷ Verordnung (EG) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1).

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

5.6.2009, S. 1).

¹⁷ Verordnung (EG) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1).

Geänderter Text

(12a) Die Kommission hat 2017 in ihrem Mobilitätspaket „Europa in Bewegung“ für das erste Halbjahr 2018 einen Vorschlag für CO₂-Normen für schwere Nutzfahrzeuge angekündigt. Das eigentliche Ziel der Gesetzgebung sollten ambitionierte CO₂-Grenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge sein, die bis zum Jahr 2025 erfüllt werden müssen, und die Kommission sollte spätestens bis 30. April 2018 einen entsprechenden Vorschlag vorlegen.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12b) Die Kommission sollte umgehend einen Test zur Überprüfung im Fahrbetrieb auf der Straße entwickeln, der von den Erstausrüstern verpflichtend und unter der Aufsicht unabhängiger, akkreditierter Stellen durchzuführen wäre, in dessen Rahmen mögliche

Diskrepanzen zwischen den simulierten und den tatsächlichen CO₂-Werten vollständiger schwerer Nutzfahrzeuge ermittelt werden können. Unabhängigen Dritten sollte es erlaubt sein, bei technischen Diensten oder akkreditieren Laboren unabhängige Tests durchzuführen, und sie sollten Zugang zu den dafür erforderlichen Daten haben. Die Ergebnisse der entsprechenden Tests sollten gemäß dieser Verordnung überwacht und gemeldet sowie veröffentlicht werden.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12c) Im Rahmen des „Dieselgate-Skandals“ im Zusammenhang mit der Typgenehmigung für leichte Nutzfahrzeuge hat sich gezeigt, wie wichtig unabhängige Prüfstellen für die Überwachung der von den Herstellern durchgeführten Tests sind und wie wichtig es gleichzeitig ist, dafür zu sorgen, dass Dritte unabhängige Tests durchführen können, da mit der Überwachung und den Überprüfungen ein Beitrag dazu geleistet wird, die Transparenz, die Glaubwürdigkeit und die Leistung der Überprüfungs-, Überwachungs- und Meldesysteme zu erhöhen.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Umsetzung der

entfällt

Vorschriften dieser Verordnung für die Überprüfung und Berichtigung der überwachten Daten sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ausgeübt werden¹⁸.

¹⁸ **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).**

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

(14) Um sicherzustellen, dass die Datenanforderungen sowie die Überwachungs- und Meldeverfahren für die Beurteilung des Beitrags der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge zu den CO₂-Emissionen im Zeitverlauf relevant bleiben, **und** Daten über neue und fortschrittliche Technologien zur Minderung der CO₂-Emissionen weiterhin zur Verfügung stehen, sollte der Kommission zur Änderung der in den Anhängen festgelegten Datenanforderungen und Überwachungs- und Meldeverfahren die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden. Besonders wichtig ist es, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene

Geänderter Text

(14) Um sicherzustellen, dass die Datenanforderungen sowie die Überwachungs- und Meldeverfahren für die Beurteilung des Beitrags der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge zu den CO₂-Emissionen im Zeitverlauf relevant bleiben, Daten über neue und fortschrittliche Technologien zur Minderung der CO₂-Emissionen weiterhin zur Verfügung stehen **und die Überwachungs- und Meldedaten entsprechend überprüft und korrigiert werden**, sollte der Kommission zur Änderung der in den Anhängen festgelegten Datenanforderungen und Überwachungs- und Meldeverfahren **in Bezug auf Überprüfungen im Fahrbetrieb auf der Straße und die Festlegung der Überprüfungs- und Korrekturmaßnahmen für Daten, die die**

Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung **über bessere Rechtsetzung** vom 13. April 2016 niedergelegt wurden. Insbesondere sollten das Europäische Parlament und der Rat – im Interesse einer gleichberechtigten Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte – sämtliche Dokumente zur selben Zeit erhalten wie die Experten der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen sollten systematisch Zugang haben zu Sitzungen der Expertengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

Mitgliedstaaten und die Hersteller gemäß dieser Verordnung melden, die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden. Besonders wichtig ist es, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 **über bessere Rechtsetzung** niedergelegt wurden. Insbesondere sollten das Europäische Parlament und der Rat – im Interesse einer gleichberechtigten Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte – sämtliche Dokumente zur selben Zeit erhalten wie die Experten der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen sollten systematisch Zugang haben zu Sitzungen der Expertengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

Begründung

Es muss unbedingt sichergestellt werden, dass die Kommission auf angemessene Mittel, Verfahren und Maßnahmen zurückgreifen kann, um ihre Aufgaben im Zusammenhang mit der Überprüfung der Qualität der Überwachungs- und Meldedaten und deren Korrektur wahrnehmen zu können. Diese Maßnahmen sollten daher im Wege delegierter Rechtsakte erlassen werden.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Diese Verordnung regelt die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge, die in der Europäischen Union zugelassen sind.

Geänderter Text

Diese Verordnung regelt die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge, die in der Europäischen Union zugelassen sind, **sowie die Ergebnisse der Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion anhand**

der VECTO-Testparameter.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Das Herstellungsdatum ist der **Zeitpunkt** der **Unterzeichnung** der **Übereinstimmungsbescheinigung oder gegebenenfalls der Zeitpunkt der Unterzeichnung des Einzelgenehmigungsbogens.**

Geänderter Text

Das Herstellungsdatum ist **das Datum** der **Simulation gemäß den Angaben in den Kundeninformationen, die nach Vorgabe von Anhang I Anlage 2 der Verordnung (EU) .../... der Kommission gestaltet werden. [Abl.: Bitte Nummer der Verordnung gemäß Dokument Ares(2017)1900557 einfügen.]**

Begründung

Die Festlegung des Herstellungsdatums erfolgt gemäß dem Vorschlag der Kommission im Zuge eines Verfahrens, über das die Hersteller so gut wie keine Kontrolle haben. Einzelgenehmigungen werden von Händlern bzw. Vertreibern bei der Zulassung des Fahrzeugs eingeholt. Das entsprechende Datum kann daher einen Zeitpunkt betreffen, an dem sich das Fahrzeug schon lange nicht mehr in der Kontrolle des Herstellers befindet, und dem Hersteller ist das konkrete Datum daher dann auch nicht bekannt. Wird das in den Kundeninformationen betreffend die Simulation der CO₂-Werte genannte Datum verwendet, so entspricht das Datum dem Datum der Feststellung der Übereinstimmung der Produktion im Rahmen der Typgenehmigung.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Die Hersteller melden die technischen Daten der schweren Nutzfahrzeuge, die in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. [.../...]⁺ fallen.

+ Abl.: Bitte Nummer der Verordnung (EU) [.../...] der Kommission zur Durchführung der Verordnung (EG)

Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bestimmung der CO₂-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 ... vom .., S. ..) einfügen.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Kommission führt ein zentrales Register mit den gemäß den Artikeln 4 und 5 gemeldeten Daten. Das Register – mit Ausnahme der in Anhang I Teil B genannten Dateneinträge 1, 24, 25, 32, 33, 39 und **40** – ist der Öffentlichkeit zugänglich.

Geänderter Text

(1) Die Kommission führt ein zentrales Register mit den gemäß den Artikeln 4 und 5 gemeldeten Daten. Das Register – mit Ausnahme der in Anhang I Teil B genannten Dateneinträge 1, **21a**, **21b**, 24, 25, **26a**, 32, 33, **34a**, 39, **40**, **73a** und **73b** – ist der Öffentlichkeit zugänglich, *wobei die Kommission Dritten auf Anfrage im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1367/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} Zugang zu diesen Dateneinträgen gewährt.*

^{1a} Verordnung (EG) Nr. 1367/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. September 2006 über die Anwendung der Bestimmungen des Übereinkommens von Århus über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten auf Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft (ABl. L 264 vom 25.9.2006, S. 13).

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Kommission **kann** eine eigene Überprüfung der Qualität der gemäß den Artikeln 4 und 5 gemeldeten Daten **durchführen**.

Geänderter Text

(2) Die Kommission **führt** eine eigene Überprüfung der **Richtigkeit und** Qualität der gemäß den Artikeln 4 und 5 gemeldeten Daten **durch. Dieses Verfahren kann im Dialog mit den zuständigen Behörden und den Herstellern erfolgen, und im Hinblick auf weitere Unterstützung können Dritte herangezogen werden.**

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Wird die Kommission über Datenfehler unterrichtet oder stellt sie bei ihrer Überprüfung Abweichungen im Datensatz fest, ergreift sie gegebenenfalls die erforderlichen Maßnahmen zur Berichtigung der im Zentralregister gemäß Artikel 6 veröffentlichten Daten.

Geänderter Text

(3) Wird die Kommission über Datenfehler unterrichtet oder stellt sie bei ihrer Überprüfung Abweichungen im Datensatz fest, ergreift sie gegebenenfalls die erforderlichen Maßnahmen zur Berichtigung der im Zentralregister gemäß Artikel 6 veröffentlichten Daten. **Den Mitgliedsstaaten und Herstellern wird ermöglicht, Fehler binnen drei Monaten ab dem Zeitpunkt, an dem sie benachrichtigt wurden, zu korrigieren.**

Stellt die Kommission fest, dass ein Hersteller die Daten vorsätzlich gefälscht hat, fordert sie die zuständigen Behörden umgehend auf, die Daten zu korrigieren, und trifft gemäß Richtlinie 2007/46/EG angemessene Maßnahmen.

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 3 a (neu)

(3a) Geht aus der Überprüfung der Richtigkeit und Qualität der Daten durch die Kommission hervor, dass den in dieser Verordnung niedergelegten Anforderungen vorsätzlich oder fahrlässig nicht Rechnung getragen wird, belegt die Kommission den betreffenden Hersteller wegen eines Verstoßes gegen diese Verordnung mit einer Verwaltungsstrafe. Die Verwaltungsstrafe muss wirksam, verhältnismäßig und abschreckend sein.

Die Kommission erlässt zur Ergänzung dieser Verordnung gemäß Artikel 12 delegierte Rechtsakte in Bezug auf Verstöße, die Berechnung der Verwaltungsstrafen und die Festlegung der Methode für die Einziehung der Verwaltungsstrafen.

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 2

(2) Die Analyse **betrifft** mindestens **die** Angaben **über** die Leistungsmerkmale, bezogen auf den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge in der Union und der Fahrzeugflotte der einzelnen Hersteller. Dabei werden – soweit verfügbar – Daten über die Verbreitung neuer und fortschrittlicher Technologien zur Reduzierung der CO₂-Emissionen berücksichtigt.

(2) Die Analyse **umfasst** mindestens **vergleichbare** Angaben **in Bezug auf** die Leistungsmerkmale, bezogen auf den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge in der Union und der Fahrzeugflotte der einzelnen Hersteller, **wobei auch den Unterschieden der Produktportfolios der Hersteller und dem angegebenen Einsatzprofil Rechnung getragen wird.** Dabei werden – soweit verfügbar – Daten über die Verbreitung neuer und fortschrittlicher Technologien zur Reduzierung der CO₂-Emissionen **und aller alternativen Antriebsstränge** berücksichtigt. **Bei der von der Kommission zu veröffentlichenden**

Analyse wird berücksichtigt, dass es in Bezug auf die Flotte schwerer Nutzfahrzeuge viele verschiedene Einsatzprofile gibt.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Die Kommission veröffentlicht bis zum 30. Juni 2018 einen Zeitplan für die geplante Verwendung des Präventionsinstrumente gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2044 (d. h. VECTO) für Schlüsseltechnologien und entsprechende Innovationen, die der Verringerung der Emissionen des Straßengüterverkehrs dienen.

Die Kommission überprüft diese Verordnung kontinuierlich und unterbreitet gegebenenfalls Legislativvorschläge im Hinblick auf die Ausweitung der Überwachungs- und Meldepflichten auf alle Kategorien schwerer Nutzfahrzeuge, darunter auch alle alternativen Antriebsstränge, Anhänger und mit alternativen Kraftstoffen betriebene neue Motortypen.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 8a

CO₂-Normen für schwere Nutzfahrzeuge und Überprüfungen im Fahrbetrieb auf der Straße

Die Kommission legt bis 30. April 2018 gegebenenfalls einen Legislativvorschlag zu Normen für CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge für das Jahr 2025 vor, der den klimapolitischen Zielen der Europäischen Union entspricht.

Dem Legislativvorschlag wird eine Studie über Maßnahmen zur weiteren Senkung der CO₂-Emissionen des Straßengüterverkehrs – darunter auch in den Bereichen Fahrerschulung, automatisierte Konvois, das europäische modulare System (EMS), Widerstandfähigkeit Reifen und Sammelladungen – beigefügt.

Die Kommission erlässt gemäß Artikel 12 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung. In diesen delegierten Rechtsakten wird Folgendes festgelegt:

- (a) Die Erstausrüster sind verpflichtet, unter der Aufsicht einer unabhängigen, akkreditierten Stelle eine Überprüfung im Fahrbetrieb auf der Straße durchzuführen. Die Umsetzung erfolgt bis spätestens 31. Dezember 2020.***
- (b) Unabhängigen Dritten ist es erlaubt, bei technischen Diensten oder akkreditieren Laboren unabhängige Tests durchzuführen.***
- (c) Die Tests und die entsprechenden Ergebnisse werden gemäß dieser Verordnung überwacht und gemeldet, und die Kommission sorgt dafür, dass die Ergebnisse Dritten auf Anfrage zugänglich gemacht werden, und***
- (d) die Kommission erstattet jährlich auf der Grundlage der Berichte der Mitgliedstaaten über etwaige Diskrepanzen zwischen den Tests im Fahrbetrieb auf der Straße und dem tatsächlichen Kraftstoffverbrauch Bericht.***

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Übertragung von Durchführungsbefugnissen

entfällt

***Die Kommission kann die in Artikel 7
Absätze 2 und 3 genannten
Überprüfungs- und
Berichtigungsmaßnahmen im Wege von
Durchführungsrechtsakten festlegen.
Diese Durchführungsrechtsakte werden
gemäß dem in Artikel 11 genannten
Prüfverfahren erlassen.***

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz -1 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***(-1) Der Kommission wird die Befugnis
übertragen, zur Ergänzung dieser
Verordnung gemäß Artikel 12 delegierte
Rechtsakte zur Festlegung der
Überprüfungs- und
Korrekturmaßnahmen im Sinne von
Artikel 7 Absätze 2 und 3 zu erlassen.***

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 11 Ausschussverfahren

entfällt

***(1) Die Kommission wird von dem
Ausschuss für Klimaänderung, der durch
Artikel 9 der Entscheidung
Nr. 280/2004/EG des Europäischen***

Parlaments und des Rates eingesetzt wurde, unterstützt²¹. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

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

²¹Entscheidung Nr. 280/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über ein System zur Überwachung der Treibhausgasemissionen in der Gemeinschaft und zur Umsetzung des Kyoto-Protokolls (ABl. L 49 vom 19.2.2004, S. 1).

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10 wird der Kommission *auf unbestimmte Zeit* ab [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] übertragen.

Geänderter Text

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß *den Artikeln 7 Absatz 3a und Artikel 8a und 10* wird der Kommission *für einen Zeitraum von fünf Jahren* ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] übertragen.

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Verordnung Anhang 1 – Teil B – Überschrift – Spalte 3 – („Quelle“)

Vorschlag der Kommission

Quelle
*Anhang I Anlage 1 der Verordnung
[.../...]*

Geänderter Text

Quelle

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Teil B – Tabelle – Zeile 17

<i>Vorschlag der Kommission</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
17	Nennleistung des Motors	1.2.2.	Hauptmotorspezifikationen
<i>Geänderter Text</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
17	Nennleistung des Motors	1.2.2	Hauptmotorspezifikationen

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil B – Zeile 21 a (neu)

<i>Vorschlag der Kommission</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
<i>Geänderter Text</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
21a	WHSC g/kW und CO₂		Hauptmotorspezifikationen

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil B – Zeile 21 b (neu)

<i>Vorschlag der Kommission</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
<i>Geänderter Text</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
21b	WHTC g/kW und CO₂		Hauptmotorspezifikationen

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil B – Zeile 26 a (neu)

<i>Vorschlag der Kommission</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
<i>Geänderter Text</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
26a	Übertragungsverfügungen		Hauptgetriebespezifikationen

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil B – Zeile 34 a (neu)

<i>Vorschlag der Kommission</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
<i>Geänderter Text</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
34a	Achsenwirkungsgrad		Hauptachsspezifikationen

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil B – Zeile 56

<i>Vorschlag der Kommission</i>			
---------------------------------	--	--	--

Vorschlag der Kommission

56	Einsatzprofil (Langstrecke, regional, innerstädtisch, Baugewerbe)	2.1.1	Stimulationsparameter (für jedes Einsatzprofil/jede Last/jedes Kraftstoffgemisch)
----	---	-------	---

Geänderter Text

56	Einsatzprofil (Langstrecke, Langstrecke (EMS) , regional, regional (EMS) , innerstädtisch, Baugewerbe)	2.1.1	Stimulationsparameter (für jedes Einsatzprofil/jede Last/jedes Kraftstoffgemisch)
----	--	-------	---

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil B – Tabelle – Zeile 57 a (neu)

<i>Vorschlag der Kommission</i>			
---------------------------------	--	--	--

Vorschlag der Kommission

Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
-----	-----------------------	---	--------------

Geänderter Text

Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
-----	-----------------------	---	--------------

57a	<i>Kraftstoff (Diesel/Benzin/LPG/CNG/...)</i>	2.1.3	<i>Stimulation sparameter (für jedes Einsatzprofi l/jede Last/jedes Kraftstoffge misch)</i>
------------	--	--------------	--

Änderungsantrag 43

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Teil B – Tabelle – Zeile 67**

Vorschlag der Kommission

Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
67	CO ₂ -Emissionen (ausgedrückt in g/km, g/t-km, g/p-km, g/m ³ -km)	2.3.13-2.3.16	CO ₂ -Emissionen und Kraftstoffverbrauch

h (für jedes
Einsatzprofil/jede
Last/jedes
Kraftstoffgemisch)

Geänderter Text

Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
67	CO ₂ -Emissionen (ausgedrückt in g/km, g/t-km, g/p-km, g/m²-km, g/m ³ -km)	2.3.13-2.3.16	CO ₂ -Emissionen und Kraftstoffverbrauch h (für jedes Einsatzprofil/jede Last/jedes Kraftstoffgemisch)

Änderungsantrag 44

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Teil B – Zeile 73 a (neu)**

<i>Vorschlag der Kommission</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
<i>Geänderter Text</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
73a	<i>Ergebnisse der Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion</i>		<i>Übereinstimmung der Produktion</i>

Änderungsantrag 45

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Teil B – Zeile 73 b (neu)**

<i>Vorschlag der Kommission</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
<i>Geänderter Text</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
73b	<i>Testergebnisse im Fahrbetrieb auf der Straße/im realen Fahrbetrieb</i>		

Änderungsantrag 46

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil B – Zeile 74 a (neu)

<i>Vorschlag der Kommission</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
<i>Geänderter Text</i>			
Nr.	Überwachungsparameter	Quelle Anhang I Anlage 1 der Verordnung [.../...]	Beschreibung
74a	<i>Ergebnisse der Ex-post- Kontrolle</i>		

BEGRÜNDUNG

Die Erderwärmung ist ein reales Problem, das nur mithilfe entschlossener und ehrgeiziger Entscheidungen bewältigt werden kann. Auf der Tagung des Europäischen Rates vom Oktober 2014 hat die Europäische Union das verbindliche und ehrgeizige Ziel festgelegt, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 40 % zu senken.

Angesichts der Tatsache, dass im Jahr 2014 25 % der straßenverkehrsbedingten CO₂-Emissionen – und damit 5 % des gesamten CO₂-Ausstoßes in der Europäischen Union – durch schwere Nutzfahrzeuge verursacht wurden, muss auch im Verkehrswesen ein wesentlicher Beitrag zur Verwirklichung dieses Ziels geleistet werden.

Der CO₂-Ausstoß und der Kraftstoffverbrauch neuer schwerer Nutzfahrzeuge, die in der Europäischen Union auf den Markt gebracht werden, wurden bisher weder auf objektive und vergleichbare Weise zertifiziert (wie dies bei Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen der Fall ist) noch überwacht oder gemeldet. Aufgrund des Fehlens von Rechtsvorschriften in diesem Bereich liegen bisher keine verlässlichen Angaben zur Zusammensetzung des Bestands schwerer Nutzfahrzeuge, die in der Europäischen Union zugelassen sind, zu dessen Entwicklung im Laufe der Zeit und zu dessen möglichen Auswirkungen auf die CO₂-Emissionen vor.

Dieser Mangel an Transparenz stellt vor allem für die Verkehrsunternehmen, bei denen es sich größtenteils um kleine und mittlere Unternehmen handelt und bei denen die Kraftstoffkosten mehr als ein Viertel der Betriebskosten ausmachen, aber auch für die kommunalen Behörden beim Ankauf neuer öffentlicher Verkehrsmittel ein Hindernis dar, da sie nicht wissen können, welche auf dem Markt verfügbaren Modelle die effizientesten sind.

Die fehlende Transparenz führt außerdem zu einer Schwächung des Wettbewerbs zwischen den Herstellern, da es keine Anreize für Innovationen gibt, wodurch es schwierig ist, auf nationaler bzw. europäischer Ebene gemeinsame Maßnahmen umzusetzen, um die Treibhausgasemissionen schwerer Nutzfahrzeuge zu senken.

Im Rahmen der Strategie für schwere Nutzfahrzeuge von 2014 beschloss die Kommission, spezifische Maßnahmen zu ergreifen, um diese Informationslücken zu schließen, vollständige Markttransparenz zu erzielen und verlässliche und überprüfbare Daten über die CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch schwerer Nutzfahrzeuge zu erheben, damit im Hinblick auf die Emissionen dieser Fahrzeuge schließlich CO₂-Normen festgelegt werden können.

Zur vergleichbaren und kosteneffizienten Berechnung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen neuer schwerer Nutzfahrzeuge hat die Kommission zunächst das Stimulationsinstrument „VECTO“ (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) entwickelt.

Zweitens hat die Kommission im Rahmen der geltenden Typgenehmigungsverfahren eine neue Verordnung über die Bestimmung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge (die sogenannte Koordinierungsverordnungen) vorgelegt, die

im Februar 2018 in Kraft treten soll.

Gemäß der Koordinierungsverordnungen wird für jedes neue schwere Nutzfahrzeug, das in den Anwendungsbereich der Verordnung fällt und in der EU in Verkehr gebracht wird, mithilfe von VECTO eine Simulation der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs durchgeführt werden müssen.

Die ermittelten Mängel im Hinblick auf die Transparenz werden durch die Koordinierungsverordnungen nur teilweise beseitigt, da die Informationen über die Leistungsmerkmale eines bestimmten Fahrzeugs nur dem einzelnen Käufer dieses Fahrzeugs und den nationalen Behörden des Landes, in dem es zugelassen ist, zur Verfügung gestellt werden.

Drittens schlägt die Kommission mit dem vorliegenden Vorschlag für eine Verordnung die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und der Daten zum Kraftstoffverbrauch neuer schwerer Nutzfahrzeuge vor, die dem Zertifizierungsverfahren unterliegen, um die Informationslücken zu schließen und vollkommene Markttransparenz zu erzielen. Im Rahmen dieses dritten Schritts sollen die einschlägigen, von den Herstellern im Einklang mit dem Zertifizierungsverfahren berechneten Daten überwacht und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden, wobei einige davon jedoch nur der Kommission gemeldet werden sollen. Gleichzeitig müssen die Mitgliedstaaten die Angaben über alle Neufahrzeuge melden, die erstmals in der Union zugelassen werden.

Schließlich sollen ehrgeizige Normen für die CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge festgelegt werden, wobei zu hoffen ist, dass die Kommission diesen Vorschlag im ersten Drittel des Jahres 2018 vorlegen wird, damit er noch in dieser Wahlperiode angenommen werden kann.

Der Ansatz der Kommission und die bisher ergriffenen Schritte, um Normen für die CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge festzulegen, sind zu begrüßen, allerdings sind einige Veränderungen erforderlich, um den vorliegenden Vorschlag für eine Verordnung weiter zu stärken.

Erstens ist es erforderlich, die Beziehung zwischen der Verordnung über die Überwachung und Meldung und der Koordinierungsverordnungen eindeutiger darzulegen, insbesondere im Hinblick auf den jeweiligen Anwendungsbereich.

Durch die Änderungsanträge wird verdeutlicht, dass die Hersteller der Kommission ausschließlich die Angaben über jene Fahrzeugtypen melden müssen, die in den Geltungsbereich der Koordinierungsverordnungen fallen.

Gleichzeitig müssen die Mitgliedstaaten die Angaben über alle Neufahrzeuge melden, die erstmals in der Union zugelassen werden.

Da die Koordinierungsverordnungen schrittweise entwickelt wird, ist es von Bedeutung, dass die Kommission umgehend einen Zeitplan ausarbeitet, in dem die Fristen und Modalitäten für die Anwendung der Software VECTO auf die verschiedenen Typen schwerer Nutzfahrzeuge eindeutig festgelegt sind, für die noch keine Regelungen gelten (darunter alle Busse, bestimmte Typen von Lastkraftwagen und Anhängern, schwere Nutzfahrzeuge mit Elektro-

und Hybridantrieb sowie schwere Nutzfahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden und auf den Markt gebracht werden sollen). Außerdem ist es wichtig, dass das Prüfverfahren und die Funktionsweise der Software VECTO im Hinblick auf den Einsatz für diese unterschiedlichen Fahrzeugtypen aktualisiert werden.

Der Berichterstatter hat außerdem beschlossen, im Hinblick auf einen weiteren wichtigen Aspekt – die Transparenz des Systems – tätig zu werden.

Mit den Änderungsanträgen wird vorgeschlagen, für umfassende Markttransparenz zu sorgen, um die bestehenden Informationslücken zu schließen, es den Unternehmen der Branche so zu ermöglichen, sachkundigere Kaufentscheidungen zu treffen, den Herstellern mehr Anreize für Innovationen zu bieten und es den Behörden zu ermöglichen, auf sämtliche Daten zuzugreifen, damit sie politische Strategien ausarbeiten und umsetzen können, mit denen die Nutzung effizienterer und emissionsärmerer schwerer Nutzfahrzeuge etwa durch Steuermaßnahmen und Straßennutzungsgebühren gefördert wird.

Um dieses Ziel zu verwirklichen, erachtete der Berichterstatter es als erforderlich, die Ergebnisse der Überprüfungen der Übereinstimmung der Produktion in Anhang I Teil B aufzunehmen, die die von den Herstellern zu überwachenden und der Kommission zu meldenden Daten enthält.

Die in Anhang I Teil B genannten Daten sollen in zwei Hauptkategorien unterteilt werden: jene, die der Kommission gemeldet und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden müssen, und jene, die der Kommission gemeldet werden müssen, die sie – sofern die in der Verordnung (EG) Nr. 1367/2006 festgelegten Anforderungen erfüllt sind – wiederum auf Anfrage an Dritte weiterleiten kann.

Diesen Dritten, etwa Universitäten, Forschungseinrichtungen, nichtstaatlichen Organisationen, Regionen usw. wird es so ermöglicht, unabhängige Überprüfungen der von den Herstellern gemeldeten Daten durchzuführen, um neue Skandale wie jenen betreffend die Emissionen von Dieselfahrzeugen (der sogenannte Dieseldgate-Skandal) und die Bildung neuer Kartelle wie jenes, das kürzlich von der Kommission sanktioniert wurde und an dem die wichtigsten Hersteller von Lastkraftwagen beteiligt waren, zu verhindern.

Der Berichterstatter fordert die Kommission außerdem auf, umgehend eine Überprüfung der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge auf der Straße und unter realen Fahrbedingungen auszuarbeiten, um mögliche Diskrepanzen zwischen den simulierten und den tatsächlichen CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs feststellen zu können, wobei diese Überprüfungen unter der Aufsicht unabhängiger Gremien erfolgen und die Ergebnisse im Sinne der vorliegenden Verordnung überwacht und gemeldet werden sollten.

Im Hinblick auf den von der Kommission jährlich vorzulegenden Bericht vertritt der Berichterstatter die Ansicht, dass die gemeldeten Daten nicht nur nach Mitgliedstaat und Hersteller aufgeschlüsselt werden sollten, sondern dass auch die unterschiedlichen Produktportfolios der Hersteller und die Einsatzprofile der unterschiedlichen Fahrzeuge berücksichtigt werden sollten, um zu verhindern, dass die Daten nur teilweise oder verzerrt wiedergegeben werden, und um dafür zu sorgen, dass die Realität zutreffender abgebildet wird.

Außerdem ist der Berichterstatter der Ansicht, dass es erforderlich ist, für den Fall, dass

Unregelmäßigkeiten oder Diskrepanzen – etwa die Meldung von Daten, die sich von den zertifizierten Daten unterscheiden, oder die teilweise Meldung von Daten – festgestellt werden, verwaltungsrechtliche Sanktionen vorzusehen, um für die Überprüfung der Qualität der Daten zu sorgen, die die Mitgliedstaaten und Hersteller gemäß der vorliegenden Verordnung an die Kommission melden müssen.

Schließlich ist der Berichterstatter der Ansicht, dass derartige Maßnahmen im Wege delegierter Rechtsakte ergriffen werden müssen, um sicherzustellen, dass die Kommission auf angemessene Mittel, Verfahren und Maßnahmen zurückgreifen kann, um ihre Aufgaben im Zusammenhang mit der Überprüfung der Qualität der überwachten und gemeldeten Daten und deren Korrektur wahrnehmen zu können.

8.12.2017

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR VERKEHR UND FREMDENVERKEHR

für den Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge
(COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Nicola Caputo

KURZE BEGRÜNDUNG

Die EU hat sich, was die Verringerung der Emissionen bis 2030 betrifft, ehrgeizige Ziele gesetzt, zu denen auch der Verkehrssektor beitragen muss. Schwere Nutzfahrzeuge sind eine wichtige Emissionsquelle und für 5 % der Gesamtemissionen der EU, etwa 20 % aller Emissionen des Verkehrssektors und fast 25 % der Emissionen des Straßenverkehrs verantwortlich. Wenn keine weiteren Maßnahmen folgen, wird ihr Anteil an den Emissionen des Straßenverkehrs bis 2050 auf 30 % steigen.

Gleichzeitig liegen keine verlässlichen Daten über den Umfang der CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch schwerer Nutzfahrzeuge nach Flotte und Fahrzeug vor, weil diesbezüglich bisher keine objektive und vergleichbare Überwachung stattfindet. Die Daten zum Kraftstoffverbrauch, die Käufern schwerer Nutzfahrzeuge zurzeit angeboten werden, beruhen je nach Hersteller auf unterschiedlichen Test- und Simulationsverfahren und sind deshalb nicht direkt vergleichbar. Diese Informationslücke hat zur Folge, dass 1) der Konkurrenzdruck und damit der Druck auf die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge, Innovation und den Einsatz energieeffizienter Technologie zu fördern, zu gering ist, 2) Verkehrsunternehmen – meist KMU – nicht die Informationsgrundlage haben, um die kraftstoffeffizientesten Fahrzeuge wählen und Kraftstoffkosten sparen zu können und 3) auf die Senkung der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge ausgerichtete Maßnahmen auf nationaler und europäischer Ebene ins Stocken geraten.

Zur Schließung dieser Informationslücke wurde von der Kommission in ihrer Strategie zu schweren Nutzfahrzeugen von 2014 ein dreistufiger Ansatz vorgeschlagen: Als erste Maßnahme wurde ein IT-Simulationstool – VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) – entwickelt, um die CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch der

verschiedenen schweren Nutzfahrzeuge herstellerübergreifend in vergleichbarer Weise berechnen zu können. Der zweite Schritt bestand darin, im Rahmen der Typgenehmigungsvorschriften ein Bescheinigungsverfahren für die CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch von in der EU neu in Verkehr gebrachten schweren Nutzfahrzeugen zu entwickeln.

Als letzter Schritt – und darum geht es bei dem vorliegenden Vorschlag – sollten die gewonnenen Informationen allen Interessenträgern zur Verfügung gestellt, d. h. dafür gesorgt werden, dass alle einschlägigen, von den Herstellern nach dem Bescheinigungsverfahren berechneten Daten auf EU-Ebene überwacht, gemeldet und veröffentlicht werden und Behörden, Verkehrsunternehmen und Fahrzeugherstellern vorliegen.

Mit dem vorliegenden Vorschlag für eine Verordnung werden die Vorschriften für die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs in der EU neu zugelassener schwerer Nutzfahrzeuge genau festgelegt. Ab 2020 müssen die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge eine Liste mit den Parametern (z. B. Kraftstoffverbrauch für verschiedene Fahrzyklen und Messbedingungen, CO₂-Emissionen und Fahrzeugspezifikationen sowie eingesetzte Technik) aller neu in Verkehr gebrachten Fahrzeuge einreichen. Die Europäische Umweltagentur führt auf europäischer Ebene eine zentrale Datenbank mit den gemeldeten Daten, zu der – außer im Fall bestimmter sensibler Daten – öffentlicher Zugang besteht. Für die Richtigkeit und die Qualität der gemeldeten Daten sind die Hersteller und die zuständigen Behörden verantwortlich. Die Kommission kann sich jedoch selbst von der Qualität der gemeldeten Daten überzeugen und gegebenenfalls die Maßnahmen treffen, die zur Korrektur der im Zentralregister veröffentlichten Daten notwendig sind. Zu der von ihr durchgeführten Analyse der von Mitgliedstaaten und Herstellern gemeldeten Daten erstellt die Kommission alljährlich einen Bericht. Die Analyse wird Zahlen zum durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch und zu den durchschnittlichen CO₂-Emissionen der EU-Flotte schwerer Nutzfahrzeuge sowie der einzelnen Hersteller umfassen. Außerdem sollen Daten über die Einführung neuer, moderner Technologien zur Senkung der CO₂-Emissionen in diese Analyse einfließen.

Der Vorschlag, Daten zu den CO₂-Emissionen und zum Kraftstoffverbrauch in der EU neu zugelassener schwerer Nutzfahrzeuge nach einem gemeinsam vereinbarten Verfahren zu überwachen und zu verbreiten, ist zu begrüßen. Die Kraftstoffeffizienz schwerer Nutzfahrzeuge hat sich in den letzten Jahrzehnten zwar verbessert, aber EU-Verkehrsunternehmen, bei denen es sich weitgehend um KMU handelt, die nur wenige Fahrzeuge betreiben, haben bisher keinen Zugang zu standardisierten Informationen, die sie heranziehen könnten, um Technologien zur Verbesserung der Kraftstoffeffizienz zu beurteilen und Lastkraftwagen zu vergleichen und somit ihrem Bedarf entsprechend optimale, sachkundige Kaufentscheidungen zu treffen, die ihnen ermöglichen, ihre Kraftstoffkosten, die ein Viertel ihrer Betriebsausgaben ausmachen, zu senken.

Mit dem Vorschlag wird auch die europäische Strategie für emissionsarme Mobilität von 2016 umgesetzt, die u. a. auf eine Senkung der Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs um mindestens 60 % bis 2050 sowie auf eine drastische Verringerung der Luftschadstoffemissionen ausgerichtet ist. Unter diesem Gesichtspunkt darf also wirklich keine sinnvolle Maßnahme, mit der sich auch die Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge reduzieren lassen, außer Acht gelassen werden. Für Personenkraftwagen und Lieferwagen sind in den letzten 20 Jahren in der EU rechtsverbindliche CO₂-Grenzwerte eingeführt

worden. Für schwere Nutzfahrzeuge gelten bisher keine vergleichbaren CO₂-Grenzwerte. Die Kommission beabsichtigt, mit entsprechenden Vorschlägen darauf hinzuwirken, dass gegebenenfalls auch für schwere Nutzfahrzeuge Emissionsnormen vorgesehen werden. Das setzt jedoch voraus, dass die CO₂-Emissionen nach einem gemeinsam vereinbarten Verfahren ordnungsgemäß überwacht und gemeldet werden.

Aus diesem Grund muss aus Sicht des Verfassers dafür gesorgt werden, dass die amtlichen VECTO-Daten zu Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen öffentlich verfügbar gemacht werden. Außerdem sollte die Kommission nach einer Bestandsaufnahme der Erfahrungen mit dem VECTO-System Vorschläge zur Einführung von Tests unterbreiten, mit denen die Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge im praktischen Fahrbetrieb ermittelt werden.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr ersucht den federführenden Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, folgende Änderungsanträge zu berücksichtigen:

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Damit dieses Ziel erreicht wird, sollten die Mitgliedstaaten bessere Verfahren für die Schulung im Bereich energieeffizientes Fahren zusammenstellen und solche Schulungen fördern. Auch der Einsatz von neuen Technologien zur Verbesserung der Effizienz sowie zur Senkung von Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen sollte gefördert werden, und zwar in Verbindung mit aerodynamischerem Design und optimierten Lastverteilungsplänen. Zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs sollten die Mitgliedstaaten erwägen, Mittel für die Modernisierung der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge und die Wartung und Verbesserung von Autobahnen einzusetzen sowie den Einsatz von rollwiderstandsarmen Reifen und leichteren Anhängern und die Verwendung alternativer Kraftstoffe wie Wasserstoff oder durch Kunststoff-Recycling und Verwertung gewonnener Kraftstoffe zu fördern.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3b) Wenn das Übereinkommen von Paris erfüllt werden soll, müssen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 nahe null betragen.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3c) Angesichts der angestrebten Senkung der verkehrsbedingten Emissionen um 60 % im Vergleich zum Stand von 1990 bis 2050 muss die Kommission VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) überprüfen und aktualisieren, damit es bei der Berechnung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge weiter effizient funktioniert und vergleichbare Ergebnisse liefert.

Begründung

Beim VECTO-Verfahren wird beispielsweise nicht die Aerodynamik von Anhängern berücksichtigt, während sich durch Aerodynamik die Emissionen deutlich senken lassen. In der aktuellen Version von VECTO werden Verbesserungen am Anhänger nicht berücksichtigt, weil der Anhänger in Rahmen des VECTO-Verfahrens einfach als Standard-Anhänger definiert ist. Dasselbe gilt für die Senkung des Kraftstoffverbrauchs durch Hybridantrieb: Zurzeit ist VECTO nicht dafür ausgelegt, dass derartige technische Verbesserungen berücksichtigt werden.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4) Auf Lastkraftwagen, Busse und

(4) Auf Lastkraftwagen, Busse und

Reisebusse, d. h. schwere Nutzfahrzeuge, entfällt derzeit rund ein Viertel der straßenverkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in der Union, und bis 2030 wird ein weiterer Anstieg erwartet. Um einen Beitrag zu den erforderlichen Emissionsminderungen im Verkehrssektor zu leisten, müssen wirksame Maßnahmen zur Drosselung der Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge eingeführt werden.

Reisebusse, d. h. schwere Nutzfahrzeuge, entfällt derzeit rund ein Viertel der straßenverkehrsbedingten Treibhausgasemissionen **und ein Fünftel aller verkehrsbedingten Emissionen** in der Union, und bis 2030 wird ein weiterer **rasanter** Anstieg erwartet. Um einen Beitrag zu den erforderlichen Emissionsminderungen im Verkehrssektor zu leisten, müssen **verschiedene und zeitnahe** Maßnahmen zur Drosselung der Emissionen von **derzeit hergestellten oder betriebenen** schweren Nutzfahrzeugen eingeführt werden.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Ein umfassendes Konzept zur Senkung der Emissionen im Verkehrssektor kann nur entstehen, wenn in verschiedenen Bereichen Maßnahmen beigesteuert werden, einschließlich Verkehrseffizienz, alternative Kraftstoffe, Straßeninfrastruktur, Fahrzeugtechnologie und Intermodalität. Bei schweren Nutzfahrzeugen lassen sich die Emissionen auch mit neuen Lösungen und Anreizen in den Bereichen Ladungsoptimierung, automatisierte Konvois, Fahrerausbildung, Flottenerneuerung, Staureduzierung und mit Investitionen in die Instandhaltung der Infrastruktur senken.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5) In ihrer Mitteilung über eine

(5) In ihrer Mitteilung über eine

Strategie zur Minderung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge¹³ aus dem Jahr 2014 erkannte die Kommission an, dass die Einführung solcher Maßnahmen ein geregeltes Verfahren zur Ermittlung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs voraussetzt.

¹³ COM(2014) 285 final.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Strategie zur Minderung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge¹³ aus dem Jahr 2014 erkannte die Kommission an, dass die Einführung solcher Maßnahmen ein geregeltes Verfahren zur Ermittlung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs voraussetzt. ***Die Kommission hat 2017 in ihrem Mobilitätspaket „Europa in Bewegung“ für das erste Halbjahr 2018 einen Vorschlag zu Normen für schwere Nutzfahrzeuge angekündigt. Wenn die neuen Normen zügig erlassen werden sollen, muss dieser Vorschlag rechtzeitig veröffentlicht werden.***

¹³ COM(2014) 285 final.

Geänderter Text

(6a) Die Kraftstoffeffizienz schwerer Nutzfahrzeuge hat sich in den letzten Jahrzehnten zwar verbessert, aber Verkehrsunternehmen, bei denen es sich weitgehend um KMU handelt, die nur wenige Fahrzeuge betreiben, haben bisher noch keinen Zugang zu standardisierten Informationen, die sie heranziehen könnten, um Technologien zur Verbesserung der Kraftstoffeffizienz zu beurteilen und Fahrzeuge zu vergleichen sowie davon ausgehend möglichst sachkundige Kaufentscheidungen zu treffen und ihre Kraftstoffkosten, die etwa ein Viertel ihrer Betriebsausgaben ausmachen, zu senken.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

(7) Informationen über die Leistungsmerkmale des Fahrzeugs hinsichtlich der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs sollten öffentlich zugänglich gemacht werden, **um** Fahrzeugbetreiber **in die Lage zu versetzen, fundierte Kaufentscheidungen zu treffen**. Alle Fahrzeughersteller werden die Leistungsmerkmale ihrer Fahrzeuge mit anderen Marken vergleichen können. Dadurch werden stärkere Anreize für Innovationen geschaffen und die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert. Diese Informationen werden auch den politischen Entscheidungsträgern auf Ebene der EU und der Mitgliedstaaten eine solide Grundlage bieten, um Strategien zur Förderung der Nutzung energieeffizienterer Fahrzeuge zu entwickeln. **Daher** ist es angezeigt, dass die CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte, die für jedes neue schwere Nutzfahrzeug gemäß der Verordnung (EU) [.../...] ¹⁵ [Amt für Veröffentlichungen fügt entsprechenden Verweis ein] ermittelt werden, überwacht, der Kommission gemeldet und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

(7) Informationen über die Leistungsmerkmale des Fahrzeugs hinsichtlich der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs sollten öffentlich zugänglich gemacht werden, **damit** Fahrzeugbetreiber **fundierte Kaufentscheidungen treffen und Dritte die Bemühungen um die Begrenzung der CO₂-Emissionen verfolgen können**. Alle Fahrzeughersteller werden die Leistungsmerkmale ihrer Fahrzeuge mit anderen Marken vergleichen können. Dadurch werden stärkere Anreize für Innovationen geschaffen und die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert. Diese Informationen werden auch den politischen Entscheidungsträgern auf Ebene der EU und der Mitgliedstaaten eine solide Grundlage bieten, um Strategien zur Förderung der Nutzung energieeffizienterer Fahrzeuge zu entwickeln, **und sie tragen dazu bei, dass das Tool VECTO zuverlässiger wird, mehr Transparenz besteht und Innovation und Wettbewerbsfähigkeit gefördert werden. Im Interesse der Vergleichbarkeit sowie der Qualität und Transparenz der Daten** ist es **daher** angezeigt, dass die CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte, die für jedes neue schwere Nutzfahrzeug gemäß der Verordnung (EU) [.../...] ¹⁵ [Amt für Veröffentlichungen fügt entsprechenden Verweis ein] ermittelt werden, überwacht, der Kommission gemeldet und der Öffentlichkeit **unverzüglich nach einem harmonisierten Verfahren in einheitlicher Weise** zugänglich gemacht werden.

¹⁵ Verordnung (EU) [.../...] der Kommission zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Bestimmung von CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch

¹⁵ Verordnung (EU) [.../...] der Kommission zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Bestimmung von CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch

schwerer Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission (ABl. L ... vom ..., S. ...).

schwerer Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnung (EU) Nr. 582/2011 der Kommission (ABl. L ... vom ..., S. ...).

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Um die genaue Zusammensetzung der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge in der Union, deren Entwicklung im Laufe der Zeit und potenzielle Auswirkungen auf die CO₂-Emissionen in Erfahrung zu bringen, empfiehlt es sich, die Zulassungsdaten aller neuen schweren Nutzfahrzeuge und neuen Anhänger, einschließlich der Daten über den Antrieb sowie die *einschlägigen* Aufbaumerkmale, zu überwachen und zu melden.

Geänderter Text

(8) Um die genaue Zusammensetzung der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge in der Union, deren Entwicklung im Laufe der Zeit und potenzielle Auswirkungen auf die CO₂-Emissionen in Erfahrung zu bringen, empfiehlt es sich, die Zulassungsdaten aller neuen schweren Nutzfahrzeuge und neuen Anhänger, einschließlich der Daten über den *Wirkungsgrad des Antriebs und des Motors* sowie die *wichtigsten* Aufbaumerkmale *und Bauteile*, zu überwachen und zu melden. *Bei der Überwachung und Meldung der Daten müssen die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und die Fahrzeughersteller eng zusammenarbeiten.*

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

(9) Daten über die CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch werden für bestimmte neue schwere Nutzfahrzeuge, die im [Jahr 2019] zugelassen werden, verfügbar sein. Ab diesem Zeitpunkt sollten deshalb die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten dazu verpflichtet werden, Daten über die Neuzulassungen bereitzustellen, und die Hersteller sollten

Geänderter Text

(9) Daten über die CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch werden für bestimmte neue schwere Nutzfahrzeuge, die im [Jahr 2019] zugelassen werden, verfügbar sein. Ab diesem Zeitpunkt sollten deshalb die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten dazu verpflichtet werden, Daten über die Neuzulassungen bereitzustellen, und die Hersteller sollten

die technischen Daten zu *diesen* Fahrzeugen vorlegen müssen.

die technischen Daten zu *den* Fahrzeugen, *für die die angeforderten Daten vorliegen*, vorlegen müssen.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) Die zur Ermittlung der Leistungsmerkmale eines Fahrzeugs im Hinblick auf die CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch wesentlichen technischen Daten sollten öffentlich zugänglich sein, um die Transparenz der Fahrzeugspezifikationen und der damit verbundenen Leistungsmerkmale zu verbessern und den Wettbewerb zwischen den Herstellern zu fördern. Nur aus Gründen des Schutzes personenbezogener Daten oder des fairen Wettbewerbs sensible Daten sollten nicht veröffentlicht werden. Es liegt **jedoch** eindeutig im öffentlichen Interesse, dass die für die Ermittlung der Leistungsmerkmale der Fahrzeuge wesentlichen technischen Daten zur Verfügung stehen. **Solche Daten sollten daher nicht von der Veröffentlichung ausgeschlossen werden.**

Geänderter Text

(10) Die zur Ermittlung der Leistungsmerkmale eines Fahrzeugs im Hinblick auf die CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch wesentlichen technischen Daten sollten öffentlich zugänglich sein, um die Transparenz der Fahrzeugspezifikationen und der damit verbundenen Leistungsmerkmale zu verbessern und den Wettbewerb zwischen den Herstellern zu fördern. Nur aus Gründen des Schutzes personenbezogener Daten oder des fairen Wettbewerbs sensible Daten sollten nicht veröffentlicht werden. **Da** es eindeutig im öffentlichen Interesse liegt, dass die für die Ermittlung **und Bewertung** der Leistungsmerkmale der Fahrzeuge wesentlichen technischen Daten zur Verfügung stehen, **sollten alle gemeldeten Daten mit Ausnahme personenbezogener Daten oder sensibler Geschäftsinformationen öffentlich verfügbar sein.**

Die Kommission sollte prüfen, ob es angemessen ist, letztere Daten anerkannten Dritten auf Anfrage in anonymisierter Form zur Verfügung zu stellen, feststellen, unter welchen Bedingungen das möglich wäre, ohne den Wettbewerb zu gefährden, und diesbezüglich gegebenenfalls einen Legislativvorschlag zur Änderung dieser Verordnung vorlegen.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

(11) *Es* ist wichtig sicherzustellen, dass die überwachten und gemeldeten Daten aussagekräftig und zuverlässig sind. Die Kommission sollte aus diesem Grund die Möglichkeit haben, die endgültigen Daten zu überprüfen und erforderlichenfalls zu berichtigen. Deshalb sollten mit den Überwachungsanforderungen auch Parameter für die angemessene Rückverfolgung und Überprüfung der Daten vorgegeben werden.

Geänderter Text

(11) ***In Anbetracht der Tatsache, dass die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und die Fahrzeughersteller für die Genauigkeit und die Qualität der vorgelegten Daten (Auflistung der Parameter: Kraftstoffverbrauch bei verschiedenen Fahrzyklen, CO₂-Emissionen, Fahrzeugspezifikationen und eingesetzte Technik) verantwortlich sind, ist es*** wichtig sicherzustellen, dass die überwachten und gemeldeten Daten aussagekräftig und zuverlässig sind. Die Kommission sollte aus diesem Grund die Möglichkeit haben, die endgültigen Daten zu überprüfen und erforderlichenfalls zu berichtigen. Deshalb sollten mit den Überwachungsanforderungen auch Parameter für die angemessene Rückverfolgung und Überprüfung der Daten vorgegeben werden, ***wobei den Datenschutzvorschriften stets entsprechend Rechnung getragen wird.***

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11a) Die Kommission sollte nach einer Bestandsaufnahme der Erfahrungen, die mit dem Tool zur Berechnung des Energieverbrauchs von Fahrzeugen (VECTO) gewonnen wurden, Legislativvorschläge zu Tests unterbreiten, mit denen die Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge im praktischen Fahrbetrieb ermittelt werden.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13) **Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Umsetzung der Vorschriften dieser Verordnung für die Überprüfung und Berichtigung der überwachten Daten sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ausgeübt werden.**

entfällt

Begründung

Es muss unbedingt sichergestellt werden, dass die Kommission auf angemessene Mittel, Verfahren und Maßnahmen zurückgreifen kann, um ihre Aufgaben im Zusammenhang mit der Überprüfung der Qualität der Überwachungs- und Meldedaten und deren Korrektur wahrnehmen zu können. Diese Maßnahmen sollten daher im Wege delegierter Rechtsakte erlassen werden.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(14) Um sicherzustellen, dass die Datenanforderungen sowie die Überwachungs- und Meldeverfahren für die Beurteilung des Beitrags der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge zu den CO₂-Emissionen im Zeitverlauf relevant bleiben, **und** Daten über neue und fortschrittliche Technologien zur Minderung der CO₂-Emissionen weiterhin zur Verfügung stehen, sollte der Kommission zur Änderung der in den Anhängen festgelegten Datenanforderungen und Überwachungs- und Meldeverfahren die Befugnis zum

(14) Um sicherzustellen, dass die Datenanforderungen sowie die Überwachungs- und Meldeverfahren für die Beurteilung des Beitrags der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge zu den CO₂-Emissionen im Zeitverlauf relevant bleiben, Daten über neue und fortschrittliche Technologien zur Minderung der CO₂-Emissionen weiterhin zur Verfügung stehen **und die Überwachungs- und Meldedaten entsprechend überprüft und korrigiert werden**, sollte der Kommission zur Änderung der in den Anhängen

Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden. Besonders wichtig ist es, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 niedergelegt wurden. Insbesondere sollten das Europäische Parlament und der Rat – im Interesse einer gleichberechtigten Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte – sämtliche Dokumente zur selben Zeit erhalten wie die Experten der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen sollten systematisch Zugang haben zu Sitzungen der Expertengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

festgelegten Datenanforderungen und Überwachungs- und Meldeverfahren die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden. Besonders wichtig ist es, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung über bessere Rechtsetzung vom 13. April 2016 niedergelegt wurden. Insbesondere sollten das Europäische Parlament und der Rat – im Interesse einer gleichberechtigten Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte – sämtliche Dokumente zur selben Zeit erhalten wie die Experten der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen sollten systematisch Zugang haben zu Sitzungen der Expertengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

Begründung

Es muss unbedingt sichergestellt werden, dass die Kommission auf angemessene Mittel, Verfahren und Maßnahmen zurückgreifen kann, um ihre Aufgaben im Zusammenhang mit der Überprüfung der Qualität der Überwachungs- und Meldedaten und deren Korrektur wahrnehmen zu können. Diese Maßnahmen sollten daher im Wege delegierter Rechtsakte erlassen werden.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Zentrales Datenregister für schwere Nutzfahrzeuge

Geänderter Text

Zentrale Datenbank für schwere Nutzfahrzeuge

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 6 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Kommission führt ein zentrales Register mit den gemäß den Artikeln 4 und 5 gemeldeten Daten. **Das Register** – mit Ausnahme der in Anhang I Teil B genannten Dateneinträge 1, 24, 25, 32, 33, 39 und 40 – ist der Öffentlichkeit zugänglich.

Geänderter Text

(1) Die Kommission führt eine zentrale Datenbank mit den gemäß den Artikeln 4 und 5 gemeldeten Daten. **Die Datenbank** – mit Ausnahme der in Anhang I Teil B genannten Dateneinträge 1, **4, 5, 23,** 24, 25, 32, 33, 39 und 40 – ist der Öffentlichkeit **in einem digital durchsuchbaren Format kostenlos** zugänglich. **Vor der Veröffentlichung der Daten unterrichtet die Kommission die Mitgliedsstaaten und die betreffenden Hersteller. Die Kommission prüft, ob es angemessen ist, die Daten im Sinne von Unterabsatz 1 anerkannten Dritten auf Anfrage in anonymisierter Form zur Verfügung zu stellen, stellt fest, unter welchen Bedingungen das möglich wäre, ohne den Wettbewerb zu gefährden, und legt diesbezüglich gegebenenfalls einen Legislativvorschlag zur Änderung dieser Verordnung vor.**

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Kommission **kann** eine eigene Überprüfung der Qualität der gemäß den Artikeln 4 und 5 gemeldeten Daten **durchführen**.

Geänderter Text

(2) Die Kommission **führt an einer repräsentativen Stichprobe regelmäßig** eine eigene Überprüfung der Qualität der gemäß den Artikeln 4 und 5 gemeldeten Daten **durch. Sie kann Überprüfungen bezüglich der Qualität der Datenbeschaffungsmethoden durchführen und dabei alle verfügbaren und geeigneten Test- und Messtechnologien nutzen.**

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Wird die Kommission über Datenfehler unterrichtet oder stellt sie bei ihrer Überprüfung Abweichungen im Datensatz fest, ergreift sie **gegebenenfalls** die erforderlichen Maßnahmen zur Berichtigung der im **Zentralregister** gemäß Artikel 6 veröffentlichten Daten.

Geänderter Text

(3) Wird die Kommission über Datenfehler unterrichtet oder stellt sie bei ihrer Überprüfung Abweichungen im Datensatz fest, ergreift sie die erforderlichen Maßnahmen zur Berichtigung der in der **zentralen Datenbank** gemäß Artikel 6 veröffentlichten Daten. **Den Mitgliedsstaaten und Herstellern wird ermöglicht, Fehler binnen drei Monaten ab der Benachrichtigung zu korrigieren.**

Wenn die Kommission feststellt, dass ein Hersteller die Daten vorsätzlich gefälscht hat, fordert sie die zuständigen Behörden umgehend auf, die Daten zu korrigieren und im Einklang mit der Richtlinie 2007/46/EG geeignete Vorkehrungen zu treffen.

Änderungsantrag 20

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 3 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Wenn im Zusammenhang mit den der Kommission übermittelten Informationen und Daten Fehlverhalten oder Fehler gemeldet werden, wird den betreffenden Hinweisgebern aufgrund der Risiken, die sie mit der Meldung der Zuwiderhandlungen auf sich genommen haben, und im allgemeinen Interesse solcher Meldungen nach dem allgemeinen Rechtsrahmen für den Schutz von Hinweisgebern ein besonderer Status zuerkannt und Schutz gewährt. Wenn das Fehlverhalten den zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats und/oder den Fahrzeugherstellern gemeldet wurde und diese die Kommission nicht entsprechend unterrichtet haben, kann die Kommission durch Erlass delegierter

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Analyse betrifft mindestens die Angaben über die Leistungsmerkmale, bezogen auf den **durchschnittlichen** Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen **der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge in der Union und der Fahrzeugflotte der einzelnen Hersteller**. Dabei werden – soweit verfügbar – Daten über die Verbreitung neuer und fortschrittlicher Technologien zur Reduzierung der CO₂-Emissionen berücksichtigt.

Geänderter Text

(2) Die Analyse betrifft mindestens die Angaben über die Leistungsmerkmale **der Flotte schwerer Nutzfahrzeuge in der Union und der Fahrzeugflotte der einzelnen Hersteller**, bezogen auf den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen **für die verschiedenen Motorbetriebszyklen nach der Einstufung des VECTO-Systems**. Dabei werden – soweit verfügbar – Daten über die Verbreitung neuer und fortschrittlicher Technologien zur Reduzierung der CO₂-Emissionen **einschließlich alternativer Motoren bzw. Kraftstoffe** berücksichtigt. **Der Herstellervergleich erfolgt nach Verkehrsfunktionskategorien, damit die Vergleiche belastbar sind.**

Begründung

Fahrzeughersteller bieten ihre Ausstattungen oft für ganz unterschiedliche Verkehrsfunktionen an. Die Leistung der Hersteller lässt sich also nicht durch einen einfachen leistungsbezogenen Vergleich ermitteln, denn was verglichen werden soll, sind beispielsweise Fahrten auf Fernverkehrsstraßen oder kurze Stadtfahrten.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Die Kommission überarbeitet das VECTO-Testverfahren umgehend so, dass alle Klassen schwerer Nutzfahrzeuge, Anhänger und Fahrzeuge mit alternativer Antriebstechnik wie Hybridantrieb und emissionsfreier Antrieb bis spätestens 2020 technologieneutral berücksichtigt

werden, und meldet alle einschlägigen Daten.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 9

entfällt

**Übertragung von
Durchführungsbefugnissen**

**Die Kommission kann die in Artikel 7
Absätze 2 und 3 genannten
Überprüfungs- und
Berichtigungsmaßnahmen im Wege von
Durchführungsrechtsakten festlegen.
Diese Durchführungsrechtsakte werden
gemäß dem in Artikel 11 genannten
Prüfverfahren erlassen.**

Begründung

Es muss unbedingt sichergestellt werden, dass die Kommission auf angemessene Mittel, Verfahren und Maßnahmen zurückgreifen kann, um ihre Aufgaben im Zusammenhang mit der Überprüfung der Qualität der Überwachungs- und Meldedaten und deren Korrektur wahrnehmen zu können. Diese Maßnahmen sollten daher im Wege delegierter Rechtsakte erlassen werden.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 12 delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung der Überprüfungs- und Korrekturmaßnahmen im Sinne von Artikel 7 Absätze 2 und 3 zu erlassen.

Begründung

Es muss unbedingt sichergestellt werden, dass die Kommission auf angemessene Mittel, Verfahren und Maßnahmen zurückgreifen kann, um ihre Aufgaben im Zusammenhang mit der Überprüfung der Qualität der Überwachungs- und Meldedaten und deren Korrektur wahrnehmen zu können. Diese Maßnahmen sollten daher im Wege delegierter Rechtsakte erlassen werden.

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 11

entfällt

Ausschussverfahren

Die Kommission wird von dem Ausschuss für Klimaänderung, der durch Artikel 9 der Entscheidung Nr. 280/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates eingesetzt wurde, unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

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

Begründung

Es muss unbedingt sichergestellt werden, dass die Kommission auf angemessene Mittel, Verfahren und Maßnahmen zurückgreifen kann, um ihre Aufgaben im Zusammenhang mit der Überprüfung der Qualität der Überwachungs- und Meldedaten und deren Korrektur wahrnehmen zu können. Diese Maßnahmen sollten daher im Wege delegierter Rechtsakte erlassen werden.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil B – Tabelle – Reihe 26 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

26a. Übertragungswirkungsgrad

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil B – Tabelle – Reihe 34 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

34a. Achsenwirkungsgrad

VERFAHREN DES MITBERATENDEN AUSSCHUSSES

Titel	Überwachung und Meldung der CO ₂ -Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD)
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 15.6.2017
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 15.6.2017
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Nicola Caputo 30.6.2017
Prüfung im Ausschuss	11.10.2017
Datum der Annahme	4.12.2017
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 28 -: 4 0: 0
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Miltiadis Kyrkos, Marian-Jean Marinescu, Jens Nilsson, Salvatore Domenico Pogliese, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Keith Taylor, Pavel Telička, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Nicola Caputo, Jakop Dalunde, Mark Demesmaeker, Michael Gahler, Jozo Radoš, Henna Virkkunen
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)	Mike Hookem, Claudiu Ciprian Tănăsescu

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

28	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Jozo Radoš, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Mark Demesmaeker, Jacqueline Foster, Roberts Ziļe
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Michael Gahler, Dieter-Lebrecht Koch, Marian-Jean Marinescu, Salvatore Domenico Pogliese, Massimiliano Salini, Henna Virkkunen, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Nicola Caputo, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Jens Nilsson, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Janusz Zemke

4	-
EFDD	Mike Hookem
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

0	0

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung

VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES

Titel	Überwachung und Meldung der CO ₂ -Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge		
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2017)0279 – C8-0168/2017 – 2017/0111(COD)		
Datum der Übermittlung an das EP	31.5.2017		
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 15.6.2017		
Mitberatende Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	BUDG 15.6.2017	ITRE 15.6.2017	TRAN 15.6.2017
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	BUDG 29.6.2017	ITRE 21.6.2017	
Berichterstatter Datum der Benennung	Damiano Zoffoli 21.6.2017		
Prüfung im Ausschuss	6.11.2017		
Datum der Annahme	24.1.2018		
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: –: 0:	36 24 3	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Catherine Bearder, Ivo Belet, Simona Bonafè, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Alberto Cirio, Birgit Collin-Langen, Seb Dance, Mark Demesmaeker, Stefan Eck, José Inácio Faria, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Arne Gericke, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, Anneli Jäätteenmäki, Karin Kadenbach, Kateřina Konečná, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Peter Liese, Joëlle Mélin, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Gilles Pargneaux, Bolesław G. Piecha, John Procter, Julia Reid, Frédérique Ries, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Renate Sommer, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Nikos Androulakis, Eleonora Evi, Elena Gentile, Rebecca Harms, Martin Häusling, Norbert Lins, Nuno Melo, Ulrike Müller, Marijana Petir, Christel Schaldemose, Bart Staes, Keith Taylor, Carlos Zorrinho		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)	France Jamet, Teresa Jiménez-Becerril Barrio, Jiří Maštálka		
Datum der Einreichung	30.1.2018		

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

36	+
ALDE	Catherine Bearder, Gerben-Jan Gerbrandy, Anneli Jäätteenmäki, Ulrike Müller, Frédérique Ries
ECR	Mark Demesmaeker, Arne Gericke, Julie Girling, John Procter
EFDD	Eleonora Evi
GUE/NGL	Stefan Eck, Kateřina Konečná, Jiří Maštálka
S&D	Nikos Androulakis, Simona Bonafè, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Seb Dance, Elena Gentile, Jytte Guteland, Karin Kadenbach, Jo Leinen, Susanne Melior, Gilles Pargneaux, Christel Schaldemose, Daciana Octavia Sârbu, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Damiano Zoffoli, Carlos Zorrinho
Verts/ALE	Marco Affronte, Rebecca Harms, Martin Häusling, Bart Staes, Keith Taylor

24	-
ECR	Bolesław G. Piecha
EFDD:	Julia Reid
ENF :	France Jamet, Joëlle Mélin
PPE:	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Alberto Cirio, Birgit Collin-Langen, Francesc Gambús, Elisabetta Gardini, Jens Gieseke, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Teresa Jiménez-Becerril Barrio, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Nuno Melo, Miroslav Mikolášik, Marijana Petir, Annie Schreijer-Pierik, Renate Sommer, Ivica Tolić, Adina-Ioana Vălean

3	0
ECR	Urszula Krupa, Jadwiga Wiśniewska
EPP	José Inácio Faria

Erläuterungen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : enthalten