

ÄNDERUNGSANTRÄGE 001-073

vom Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

Bericht

Bas Eickhout

A8-0354/2018

CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge

Vorschlag für eine Verordnung (COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 1

Vorschlag der Kommission

(1) **Die Europäische Strategie für emissionsarme Mobilität gibt ein klares Ziel vor: Bis Mitte des Jahrhunderts müssen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um mindestens 60 % niedriger sein als im Jahr 1990 und eine klare Tendenz Richtung Null aufweisen. Die verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen, die unsere Gesundheit beeinträchtigen, müssen ebenfalls drastisch und unverzüglich reduziert werden.**

Geänderter Text

(1) **Um die Verpflichtungen einhalten zu können, die die Union auf der 21. Tagung der Konferenz der Vertragsparteien des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) eingegangen ist, muss die Verringerung der CO₂-Emissionen des Verkehrssektors beschleunigt werden, und die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen müssen bis 2050 eine klare Tendenz Richtung Null aufweisen. Auch die verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen, die der Umwelt und der menschlichen Gesundheit erheblich schaden – jährlich sterben mehr als 400 000 europäische Bürger vorzeitig aufgrund dieser Emissionen –, müssen unverzüglich drastisch reduziert werden. Dafür müssen die Emissionen aus konventionellen Verbrennungsmotoren auch nach 2020 weiter verringert und**

emissionsfreie und emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge eingeführt werden; diese müssen entwickelt, hergestellt und vermarktet werden, damit sie bis 2030 einen wesentlichen Marktanteil in der Union erlangen können.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Mit der Einführung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge soll ein Beitrag zur Lösung großer Mobilitätsprobleme in städtischen Gebieten geleistet werden. Diese Fahrzeuge sind nicht nur wesentlich, damit im Straßentransport weniger CO₂-Emissionen erzeugt werden, sondern sie müssen auch unbedingt von den Herstellern gefördert werden, damit die Luftschadstoffe und übermäßiger Lärm in Städten und städtischen Gebieten wirksam reduziert werden können.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Nach der Strategie für emissionsarme Mobilität hat die Kommission im Mai¹⁹ und im November 2017²⁰ zwei Mobilitätspakete verabschiedet. Diese Pakete enthalten eine positive Agenda für die Umsetzung der Strategie für emissionsarme Mobilität und für einen reibungslosen Übergang zu *sauberer*, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle.

(2) Nach der Strategie für emissionsarme Mobilität hat die Kommission im Mai¹⁹ und im November 2017²⁰ zwei Mobilitätspakete verabschiedet. Diese Pakete enthalten eine positive Agenda für die Umsetzung der Strategie für emissionsarme Mobilität und für einen reibungslosen Übergang zu *emissionsfreier*, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle.

¹⁹ Europa in Bewegung: Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer,

¹⁹ Europa in Bewegung: Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer,

wettbewerbsfähiger und vernetzter
Mobilität für alle, COM(2017)0283.

²⁰ Verwirklichung emissionsarmer
Mobilität – Eine Europäische Union, die
den Planeten schützt, seine Bürger stärkt
und seine Industrie und Arbeitnehmer
verteidigt, COM(2017)0675.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

Vorschlag der Kommission

(3) Diese Verordnung ist Teil des dritten Pakets „Europa in Bewegung“, mit dem die neue industriepolitische Strategie von September 2017²¹ umgesetzt wird und das den Prozess abschließen soll, der es der Union ermöglicht, vollen Nutzen aus der Modernisierung und Dekarbonisierung der Mobilität zu ziehen. Die Ziele des Pakets sind eine sicherere und zugänglichere Mobilität in Europa, eine wettbewerbsfähigere europäische Industrie, sicherere Arbeitsplätze in Europa sowie ein **umweltschonenderes und besser auf die Belange des Klimaschutzes zugeschnittenes Mobilitätssystem. Voraussetzungen hierfür sind das uneingeschränkte Engagement der Union, der Mitgliedstaaten und der Interessenträger und nicht zuletzt auch stärkere Anstrengungen zur Senkung der CO₂-Emissionen und zur Verringerung der Luftverschmutzung.**

²¹ Investitionen in eine intelligente, innovative und nachhaltige Industrie – Eine neue Strategie für die Industriepolitik der EU, COM(2017) 479 final.

wettbewerbsfähiger und vernetzter
Mobilität für alle, COM(2017)0283.

²⁰ Verwirklichung emissionsarmer
Mobilität – Eine Europäische Union, die
den Planeten schützt, seine Bürger stärkt
und seine Industrie und Arbeitnehmer
verteidigt, COM(2017)0675.

Geänderter Text

(3) Diese Verordnung ist Teil des dritten Pakets „Europa in Bewegung“, mit dem die neue industriepolitische Strategie von September 2017²¹ umgesetzt wird und das den Prozess abschließen soll, der es der Union ermöglicht, vollen Nutzen aus der Modernisierung und Dekarbonisierung der Mobilität zu ziehen. Die Ziele des Pakets sind eine sicherere und zugänglichere Mobilität in Europa, eine wettbewerbsfähigere europäische Industrie, sicherere Arbeitsplätze in Europa sowie ein **Verkehrssektor, dessen Emissionen bis Mitte des Jahrhunderts eine klare Tendenz Richtung Null aufweisen und der uneingeschränkt mit dem Übereinkommen von Paris im Einklang steht. Damit ein angemessener Ausgleich zwischen der Intensivierung der Bemühungen um die Senkung der CO₂-Emissionen und der Luftverschmutzung, der Förderung von Innovation in der Automobilindustrie der Union und der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Union gefunden wird, bedarf es des uneingeschränkten Engagements der Union, der Mitgliedstaaten und der Interessenträger.**

²¹ Investitionen in eine intelligente, innovative und nachhaltige Industrie – Eine neue Strategie für die Industriepolitik der EU, COM(2017) 479 final.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) **Zusammen mit den CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge gibt diese Verordnung** eine klare Marschroute für die Senkung der CO₂-Emissionen aus dem Straßenverkehrssektor vor und trägt zu dem verbindlichen Ziel bei, die EU-internen Emissionen von Treibhausgasen in der gesamten Wirtschaft bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber 1990 zu senken, **wie vom Europäischen Rat in seinen Schlussfolgerungen vom 23. und 24. Oktober 2014 gebilligt und als angestrebter nationaler Beitrag (Intended Nationally Determined Contribution) der Union im Rahmen des Übereinkommens von Paris auf der Tagung des Rates „Umwelt“ am 6. März 2015 angenommen.**

²² Verordnung (EU) .../... des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (ABl. L ... vom ..., S. ...).

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4) **Diese Verordnung gibt zusammen mit der Verordnung (EU) .../...²² des Europäischen Parlaments und des Rates** eine klare Marschroute für die Senkung der CO₂-Emissionen aus dem Straßenverkehrssektor vor und trägt zu dem verbindlichen Ziel bei, die EU-internen Emissionen von Treibhausgasen in der gesamten Wirtschaft bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber 1990 zu senken, **was für die Erfüllung der mit dem Übereinkommen von Paris eingegangenen Verpflichtungen erforderlich ist.**

²² Verordnung (EU) .../... des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (ABl. L ... vom ..., S. ...).

(4a) Daher sollten für das Jahr 2025 und für das Jahr 2030 Zielwertvorgaben für die Verringerung der CO₂-Emissionen der

unionsweiten Flotten neuer schwerer Nutzfahrzeuge festgelegt werden, wobei der Zeit für die Flottenerneuerung und der Tatsache, dass der Straßenverkehrssektor zu den Klima- und Energiezielen der Union für 2030 und darüber hinaus beitragen muss, Rechnung getragen werden sollte. Dieses schrittweise Vorgehen signalisiert ferner der Branche eindeutig und frühzeitig, dass die Markteinführung energieeffizienter Technologien sowie emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge nicht verzögert werden darf.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

(5) In seinen Schlussfolgerungen von Oktober 2014 befürwortete der Europäische Rat eine Senkung der Treibhausgasemissionen bis 2030 um 30 % gegenüber 2005 in den Sektoren, die nicht unter das Emissionshandelssystem der Europäischen Union fallen. **Der Straßenverkehr trägt wesentlich zu den Emissionen dieser Sektoren bei**, und seine Emissionen liegen weiterhin deutlich über den Werten von 1990. Würden die Emissionen aus dem Straßenverkehr weiter zunehmen, würden sie die Emissionssenkungen, die andere Sektoren zur Bekämpfung des Klimawandels verwirklichen, wieder aufheben.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5) In seinen Schlussfolgerungen von Oktober 2014 befürwortete der Europäische Rat eine Senkung der Treibhausgasemissionen bis 2030 um 30 % gegenüber 2005 in den Sektoren, die nicht unter das Emissionshandelssystem der Europäischen Union fallen. **Auf den Straßenverkehr entfielen 2016 25 % der Treibhausgasemissionen der Union**, und seine Emissionen **stiegen im dritten Jahr in Folge und** liegen weiterhin deutlich über den Werten von 1990. Würden die Emissionen aus dem Straßenverkehr weiter zunehmen, würden sie die Emissionssenkungen, die andere Sektoren zur Bekämpfung des Klimawandels verwirklichen, wieder aufheben.

Geänderter Text

(8a) Angesichts des prognostizierten Anstiegs des Anteils der Emissionen

schwerer Nutzfahrzeuge auf etwa 9 % und der Tatsache, dass es zur Zeit keine Anforderungen zur Verringerung der CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen gibt, bedarf es konkreter Maßnahmen für diese Fahrzeugkategorie.

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

(9) Um das Energieeffizienzpotenzial vollständig auszuschöpfen und zu gewährleisten, dass der Straßenverkehrssektor als **Ganzer** zu den vereinbarten Treibhausgasemissionssenkungen beiträgt, empfiehlt es sich, die bereits bestehenden CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge um CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge zu ergänzen. Solche Normen werden zu einer treibenden Kraft für Innovation in kraftstoffeffiziente Technologien und tragen dazu bei, die technologische Führungsposition der Hersteller und Zulieferer in der Union zu stärken.

Geänderter Text

(9) Um das Energieeffizienzpotenzial vollständig auszuschöpfen und zu gewährleisten, dass der Straßenverkehrssektor als **Ganzes** zu den vereinbarten Treibhausgasemissionssenkungen beiträgt, empfiehlt es sich, die bereits bestehenden CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge um CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge zu ergänzen. Solche Normen werden zu einer treibenden Kraft für Innovation in kraftstoffeffiziente Technologien und tragen dazu bei, die technologische Führungsposition der Hersteller und Zulieferer in der Union zu stärken **und Arbeitsplätze für hochqualifizierte Arbeitnehmer langfristig zu sichern.**

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 10

Vorschlag der Kommission

(10) Angesichts der Tatsache, dass der Klimawandel ein grenzüberschreitendes Problem ist, und der Notwendigkeit, sowohl für Straßenverkehrsdienste als auch für schwere Nutzfahrzeuge einen reibungslos funktionierenden Binnenmarkt

Geänderter Text

(10) Angesichts der Tatsache, dass der Klimawandel ein grenzüberschreitendes Problem ist, und der Notwendigkeit, sowohl für Straßenverkehrsdienste als auch für schwere Nutzfahrzeuge einen reibungslos funktionierenden Binnenmarkt

zu erhalten, ist es angezeigt, CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge auf EU-Ebene festzusetzen. Diese Normen sollten so gestaltet sein, dass sie dem Wettbewerbsrecht nicht zuwiderlaufen.

zu erhalten **und eine Marktfragmentierung zu verhindern**, ist es angezeigt, CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge auf EU-Ebene festzusetzen. Diese Normen sollten so gestaltet sein, dass sie dem Wettbewerbsrecht nicht zuwiderlaufen.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11a) Lkw könnten heutzutage bis zu 18 % kraftstoffeffizienter sein, sodass Verkehrsunternehmer durch die Nutzung bereits verfügbarer Technologien 5 700 EUR pro Jahr einsparen könnten. Derartige Technologien werden jedoch in lediglich 15 % der neuen Lkw eingesetzt, vor allem da die Hersteller viele davon ausschließlich als teure optionale Sonderausstattung verkaufen.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12a) Ein sozialverträglicher und gerechter Übergang zu emissionsfreier Mobilität bis Mitte des Jahrhunderts erfordert Veränderungen in der gesamten automobilen Wertschöpfungskette, wobei die potenziellen negativen Auswirkungen auf Bürger und Regionen in allen Mitgliedstaaten zu berücksichtigen sind. Es ist wichtig, die sozialen Folgen des Übergangs zu berücksichtigen und die Auswirkungen auf Arbeitsplätze proaktiv anzugehen. Daher ist es äußerst wichtig, dass die derzeitigen Maßnahmen mit gezielten Programmen auf EU-Ebene

sowie auf nationaler und regionaler Ebene zur Neuqualifizierung, Weiterqualifizierung und Umschulung von Arbeitnehmern sowie mit Initiativen in Bezug auf Bildung und Stellensuche in betroffenen Kommunen und Regionen einhergehen, die in engem Dialog mit den Sozialpartnern und den zuständigen Behörden durchgeführt werden.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12b) Es muss schnell Lade- und Tankstelleninfrastruktur eingerichtet werden, um das Vertrauen von Verbrauchern in emissionsfreie oder emissionsarme Fahrzeugen zu steigern, und zur Mobilisierung erheblicher öffentlicher und privater Investitionen müssen die verschiedenen Unterstützungsinstrumente auf Ebene der Union und der Mitgliedstaaten wirksam zusammenarbeiten.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12c) In der Strategie für emissionsarme Mobilität wurde betont, wie wichtig es ist, dass die für Elektrofahrzeuge erzeugte Energie aus nachhaltigen Energiequellen stammt, und dass auf Unionsebene möglichst bald eine langfristige Initiative zu Batterien der nächsten Generation eingeleitet werden muss. Zur Verwirklichung dieser Ziele werden höhere Finanzmittel für technologische Forschung in Bezug auf Herstellung, Verwaltung und Entsorgung der

Batterien für Elektromotoren benötigt, damit diese zunehmend ökologisch nachhaltig werden.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12d) Bei den meisten Frachtransportunternehmen in der EU handelt es sich um kleine und mittlere Unternehmen mit begrenztem Zugang zu Finanzmitteln. Daher müssen die zukünftigen Lösungen kosteneffizient und ausgewogen sein. Es bedarf unbedingt einer ausgeprägten Anreizstruktur für die Einführung kraftstoffeffizienterer Fahrzeuge sowie der Bereitstellung von Finanzierungsmechanismen der Union.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(13) Das Simulationsinstrument VECTO und die Verordnung (EU) 2017/2400 werden kontinuierlich und zeitgerecht aktualisiert, um Innovationen und der Anwendung neuer Technologien zur Verbesserung der Kraftstoffeffizienz von schweren Nutzfahrzeugen Rechnung zu tragen.

(13) Das Simulationsinstrument VECTO und die Verordnung (EU) 2017/2400 werden kontinuierlich und zeitgerecht aktualisiert, um Innovationen und der Anwendung neuer Technologien zur Verbesserung der Kraftstoffeffizienz von schweren Nutzfahrzeugen **sowie der Entwicklung der Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 bestimmten CO₂-Emissionen für den tatsächlichen Fahrbetrieb** Rechnung zu tragen, **und dementsprechend müssen ausreichende Haushaltsmittel zugewiesen werden. Da diese neuen Technologien für das Potential bezüglich der Verringerung der CO₂-Emissionen des Verkehrssektors eine wichtige Rolle spielen können, sollte die Entwicklung des**

Simulationsinstruments VECTO bei der Überprüfung im Jahr 2022 vollständig berücksichtigt werden.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

(14) Die gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 bestimmten CO₂-Emissionsdaten werden gemäß der Verordnung (EU) 2018/... des Europäischen Parlaments und des Rates²⁵ überwacht. Diese Daten sollten für die Bestimmung der Reduktionszielvorgaben für die vier Gruppen der emissionsstärksten schweren Nutzfahrzeuge in der Union und der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers in einem gegebenen Kalenderjahr zugrunde gelegt werden.

²⁵ Verordnung (EU) 2018/... des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge (ABl. L ... vom ..., S. ...).

Geänderter Text

(14) Die gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 bestimmten CO₂-Emissionsdaten werden gemäß der Verordnung (EU) 2018/**956** des Europäischen Parlaments und des Rates²⁵ überwacht. Diese Daten sollten für die Bestimmung der Reduktionszielvorgaben für die vier Gruppen der emissionsstärksten schweren Nutzfahrzeuge in der Union und der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers in einem gegebenen Kalenderjahr zugrunde gelegt werden.

(Diese Änderung betrifft den gesamten Text. Ihre Annahme wird entsprechende Abänderungen im gesamten Text erforderlich machen.)

²⁵ Verordnung (EU) 2018/**956** des Europäischen Parlaments und des Rates **vom 28. Juni 2018** über die Überwachung und Meldung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs neuer schwerer Nutzfahrzeuge (ABl. L **173** vom **9.7.2018**, S. **1**).

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15

Vorschlag der Kommission

(15) Für das Jahr 2025 sollte auf der Grundlage der durchschnittlichen CO₂-Emissionen dieser schweren Nutzfahrzeuge

Geänderter Text

(15) Für das Jahr 2025 sollte auf der Grundlage der durchschnittlichen CO₂-Emissionen dieser schweren Nutzfahrzeuge

im Jahr 2019 eine Reduktionszielvorgabe in Form einer relativen Senkung festgesetzt werden, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass für konventionelle Fahrzeuge kosteneffiziente Technologien leicht verfügbar sind. **Die Zielvorgabe für 2030 sollte als anzustrebender Wert betrachtet werden, und die endgültige Zielvorgabe sollte auf der Grundlage einer 2022 durchzuführenden Überprüfung festgelegt werden, da größere Unsicherheiten in Bezug auf die Einführung fortschrittlicherer Technologien, die derzeit noch nicht verfügbar sind, bestehen.**

im Jahr 2019 eine Reduktionszielvorgabe in Form einer relativen Senkung festgesetzt werden, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass für konventionelle Fahrzeuge kosteneffiziente Technologien leicht verfügbar sind. **Auch für 2030 sollte eine Reduktionszielvorgabe festgelegt werden, wobei 2022 eine Überprüfung stattfinden sollte, bei der das Ambitionsniveau dieser Verordnung nicht gesenkt werden sollte und berücksichtigt werden sollte, dass größere Unsicherheiten in Bezug auf die Einführung fortschrittlicherer Technologien, die derzeit noch nicht verfügbar sind, bestehen.**

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

(16) **Flüssigerdgas (LNG) ist bei schweren Nutzfahrzeugen eine verfügbare Alternative zu Dieselmotoren. Die Verbreitung von derzeitigen und künftigen, innovativeren LNG-basierten Technologien tragen kurz- und mittelfristig zum Erreichen der CO₂-Emissionszielwerte bei, da beim Einsatz von LNG-Technologien geringere CO₂-Emissionen entstehen als dies bei dieselmotorenbetriebenen Fahrzeugen der Fall ist. Das CO₂-Emissionsreduktionspotenzial von LNG-Fahrzeugen ist in VECTO bereits in vollem Umfang berücksichtigt. Darüber hinaus gewährleisten die derzeitigen LNG-Technologien, dass nur geringe Mengen Luftschadstoffe wie NO_x und Feinstaub freigesetzt werden. Eine hinreichende, minimale Betankungsinfrastruktur ist ebenfalls vorhanden und wird als Teil nationaler Strategierahmen für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe weiter ausgebaut.**

Geänderter Text

(16) **Im Sinne der Ziele dieser Verordnung sollte eine effiziente, technologieneutrale und hinreichende Tank- und Ladeinfrastruktur als Teil nationaler Strategierahmen für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe weiter ausgebaut werden.**

Begründung

Damit die Ziele dieser Verordnung erreicht werden können, ist es von entscheidender Bedeutung, dass Investitionssicherheit für Infrastrukturbetreiber sowie für den Ausbau hinreichender, technologieneutraler Infrastruktur geschaffen wird.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(17a) In Bezug auf Arbeitsfahrzeuge und Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 sollte die Kommission schnellstmöglich die technischen Kriterien für die Definition des Arbeitszwecks eines Fahrzeugs und die Definition von Bussen, die unter diese Verordnung fallen, festlegen.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(17b) Um die Genauigkeit und die Vorteile dieser Verordnung sicherzustellen, sollte ein Validierungsmechanismus für den Referenzwert für 2019 ausgearbeitet werden.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 20 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(20a) Damit der Anreizmechanismus für die Entwicklung emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge flexibel ist, sollten sich verbundene Hersteller auf offener, transparenter und diskriminierungsfreier Grundlage zu Emissionsgemeinschaften

zusammenschließen können. Eine Vereinbarung über den Zusammenschluss zu einer Emissionsgemeinschaft sollte nicht länger als fünf Jahre gültig sein, aber erneuert werden dürfen. Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, detaillierte Vorschriften und Bedingungen für die Bildung von Emissionsgemeinschaften durch verbundene Hersteller auf offener, transparenter und diskriminierungsfreier Grundlage im Einklang mit dem Wettbewerbsrecht der Union festzulegen.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21

Vorschlag der Kommission

(21) ***Anders als im Sektor Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge sind am Markt noch keine emissionsfreien oder emissionsarmen schweren Nutzfahrzeuge verfügbar, mit Ausnahme von Bussen. Deswegen sollte ein spezieller Mechanismus in Form von Begünstigungen eingeführt werden, um den reibungslosen Übergang zu emissionsfreier Mobilität zu erleichtern. So entstehen Anreize***, emissionsfreie und emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge zu entwickeln und auf dem Unionsmarkt bereitzustellen, die nachfrageseitige Instrumente, wie die Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁶ über saubere Fahrzeuge, ergänzen.

²⁶ Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April **2019** über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, in der durch die Richtlinie .../.../EU [COM(2017)0653] geänderten Fassung (ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5).

Geänderter Text

(21) ***Um*** den reibungslosen Übergang zu emissionsfreier Mobilität ***sicherzustellen und Anreize zu schaffen***, emissionsfreie und emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge zu entwickeln und auf dem Unionsmarkt bereitzustellen, die nachfrageseitige Instrumente, wie die Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁶ über saubere Fahrzeuge, ergänzen, ***sollte ein Referenzwert für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge in der Fahrzeugflotte eines Herstellers für 2025 und 2030 festgelegt werden.***

²⁶ Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April **2009** über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, in der durch die Richtlinie .../.../EU [COM(2017)0653] geänderten Fassung (ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5).

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(21a) Der Mindestanteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge sollte so festgelegt werden, dass Investitionssicherheit für die Betreiber und Hersteller von Ladeinfrastruktur gewährleistet ist, um eine rasche Verbreitung von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen auf dem Unionsmarkt zu fördern und Herstellern gleichzeitig eine gewisse Flexibilität zu ermöglichen, über ihren Investitionszeitplan zu entscheiden. Es sollte ein Mechanismus eingeführt werden, der Herstellern Anreize bietet, so bald wie möglich emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge auf den Unionsmarkt zu bringen.

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(22) Zur Berechnung der **durchschnittlichen** spezifischen **Emissionen** eines Herstellers **sollten** daher **alle emissionsfreien** und **emissionsarmen** schweren Nutzfahrzeuge **mehrfach gezählt** werden. **Die Anreize sollten entsprechend den tatsächlichen CO₂-Emissionen des Fahrzeugs unterschiedlich hoch sein. Um** eine Abschwächung der Umweltziele zu vermeiden, sollte für die resultierenden **Einsparungen** eine Obergrenze festgelegt werden.

(22) Zur Berechnung der spezifischen **CO₂-Emissionszielvorgabe** eines Herstellers **sollte** daher **seine Leistung gegenüber dem Referenzwert für emissionsfreie** und **emissionsarme** schweren Nutzfahrzeuge **für 2025 und 2030 berücksichtigt** werden. **Um Anreize für die Entwicklung und den Einsatz solcher Fahrzeuge zu schaffen und gleichzeitig** eine Abschwächung der Umweltziele **und der Effizienz herkömmlicher Verbrennungsmotoren** zu vermeiden, sollte für die resultierenden **Anpassungen** eine Obergrenze festgelegt werden.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 24

Vorschlag der Kommission

(24) Bei der Gestaltung des Anreizmechanismus für die Bereitstellung von emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen sollten auch kleinere Lastkraftwagen und **Busse** einbezogen werden, die nicht unter die CO₂-Emissionszielvorgaben dieser Verordnung fallen. Auch solche Fahrzeuge haben erheblichen Nutzen, da sie dazu beitragen, die Luftverschmutzungsprobleme in Städten zu lösen. ***Es sei jedoch darauf verwiesen, dass emissionsfreie Busse bereits auf dem Markt verfügbar sind und in Form nachfrageseitiger Maßnahmen wie der Vergabe öffentlicher Aufträge Anreize gegeben werden. Um sicherzustellen, dass sich letztere ausgewogen auf die verschiedenen Fahrzeugarten verteilen, sollten daher auch die durch emissionsfreie leichte Lastkraftwagen und Busse erzielten Einsparungen einer Obergrenze unterliegen.***

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 24 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(24) Bei der Gestaltung des Anreizmechanismus für die Bereitstellung von emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen sollten auch kleinere Lastkraftwagen und **andere Kategorien von schweren Nutzfahrzeugen** einbezogen werden, die **noch** nicht unter die CO₂-Emissionszielvorgaben dieser Verordnung fallen. Auch solche Fahrzeuge haben erheblichen Nutzen, da sie dazu beitragen, die Luftverschmutzungsprobleme in Städten zu lösen.

(24a) Da emissionsfreie Busse bereits auf dem Markt verfügbar sind und durch nachfrageseitige Maßnahmen wie die Vergabe öffentlicher Aufträge gefördert werden, sollte als verbindliches Ziel ein Anteil von 50 % emissionsfreien Stadtbussen an der Flotte solcher neuen Fahrzeuge eines Herstellers für 2025 und 75 % für 2030 festgelegt werden, um ein angemessenes Angebot dieser Fahrzeuge

auf dem Unionsmarkt sicherzustellen.

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 29

Vorschlag der Kommission

(29) Die Kommission sollte eine finanzielle Sanktion in Form einer Abgabe wegen Emissionsüberschreitung verhängen, wenn ein Hersteller seine Emissionsobergrenze überschreitet, wobei Emissionsgut- und -lastschriften zu berücksichtigen sind. Um den Herstellern einen ausreichenden Anreiz für Maßnahmen zur Senkung der spezifischen CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge zu geben, *sollte* die Abgabe höher *sein* als die durchschnittlichen Grenzkosten der für die Zielerfüllung erforderlichen Technologien. Die *Abgabe sollte* als *Einnahme* für den Gesamthaushaltsplan der Union *betrachtet* werden. Die Modalitäten der Erhebung der Abgabe sollte im Wege eines Durchführungsrechtsakts festgelegt werden, unter Berücksichtigung der gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 erlassenen Modalitäten.

Geänderter Text

(29) Die Kommission sollte eine finanzielle Sanktion in Form einer Abgabe wegen Emissionsüberschreitung verhängen, wenn ein Hersteller seine Emissionsobergrenze überschreitet, wobei Emissionsgut- und -lastschriften zu berücksichtigen sind. Um den Herstellern einen ausreichenden Anreiz für Maßnahmen zur Senkung der spezifischen CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge zu geben, *ist es wichtig, dass* die Abgabe *immer* höher *ist* als die durchschnittlichen Grenzkosten der für die Zielerfüllung erforderlichen Technologien. Die *Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten* als *Einnahmen* für den Gesamthaushaltsplan der Union *gelten. Diese Beträge sollten eingesetzt* werden, *um in enger Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern und den zuständigen Behörden den gerechten Übergang des Automobilsektors zu emissionsfreier Mobilität sowie innovative Lösungen, die Anreize für einen schnellen Einsatz von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen bieten, zu unterstützen.* Die Modalitäten der Erhebung der Abgabe sollte im Wege eines Durchführungsrechtsakts festgelegt werden, unter Berücksichtigung der gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009^{1a} *des Europäischen Parlaments und des Rates* erlassenen Modalitäten.

^{1a} *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).*

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 30

Vorschlag der Kommission

(30) Um sicherzustellen, dass die Zielvorgaben dieser Verordnung erfüllt werden, ist ein solider Konformitätsmechanismus erforderlich. Die in der Verordnung (EU) 2018/... **[Überwachung & Meldung für schwere Nutzfahrzeuge]** verankerte Verpflichtung für die Hersteller, genaue Daten zu liefern, und die möglichen Verwaltungssanktionen im Falle der Nichterfüllung dieser Verpflichtung tragen dazu bei sicherzustellen, dass die für die Zwecke der Erfüllung der Zielvorgaben im Rahmen dieser Verordnung herangezogenen Daten zuverlässig sind.

Geänderter Text

(30) Um sicherzustellen, dass die Zielvorgaben dieser Verordnung erfüllt werden, ist ein solider Konformitätsmechanismus erforderlich. Die in der Verordnung (EU) 2018/**956** verankerte Verpflichtung für die Hersteller, genaue Daten zu liefern, und die möglichen Verwaltungssanktionen im Falle der Nichterfüllung dieser Verpflichtung tragen dazu bei sicherzustellen, dass die für die Zwecke der Erfüllung der Zielvorgaben im Rahmen dieser Verordnung herangezogenen Daten zuverlässig sind. ***Es ist für Verbraucher und Öffentlichkeit interessant zu wissen, welche Hersteller die neuen Emissionsnormen einhalten und welche nicht.***

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 31

Vorschlag der Kommission

(31) Für die Erzielung der CO₂-Emissionssenkungen gemäß dieser Verordnung ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die CO₂-Emissionen von im Betrieb befindlichen schweren Nutzfahrzeugen den gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und deren Durchführungsvorschriften bestimmten Werten entsprechen. Deshalb sollte die Kommission die Möglichkeit haben, bei der Berechnung der durchschnittlichen

Geänderter Text

(31) Für die Erzielung der CO₂-Emissionssenkungen gemäß dieser Verordnung ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die CO₂-Emissionen von im Betrieb ***und auf der Straße*** befindlichen schweren Nutzfahrzeugen den gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und deren Durchführungsvorschriften bestimmten Werten entsprechen. Deshalb sollte die Kommission die Möglichkeit haben, bei der Berechnung der

spezifischen Emissionen eines Herstellers jede systematische Nichterfüllung der Zielvorgaben für CO₂-Emissionen zu berücksichtigen, die die für die Typgenehmigung zuständigen Behörden bei im Betrieb befindlichen schweren Nutzfahrzeugen feststellen.

durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers jede systematische Nichterfüllung der Zielvorgaben für CO₂-Emissionen zu berücksichtigen, die die für die Typgenehmigung zuständigen Behörden bei im Betrieb **und auf der Straße** befindlichen schweren Nutzfahrzeugen feststellen. **Außerdem sollten unabhängige Prüfungen von Fahrzeugen im Betrieb und auf der Straße durch Dritte eingeführt werden.**

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 33

Vorschlag der Kommission

(33) Die Wirksamkeit der in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben für die Senkung der CO₂-Emissionen hängt stark davon ab, wie repräsentativ die Methodik für die Bestimmung der CO₂-Emissionen ist. Im Einklang mit der Stellungnahme des Europäischen Mechanismus für wissenschaftliche Beratung (SAM)²⁷ zu Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge sollte auch für schwere Nutzfahrzeuge ein Mechanismus eingerichtet werden zur Bewertung, ob die gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelten CO₂-Emissions- und Energieverbrauchswerte für den praktischen Fahrbetrieb repräsentativ sind. Die Kommission sollte die Befugnis erhalten, die öffentliche Verfügbarkeit solcher Daten zu gewährleisten und erforderlichenfalls die Verfahren zur Ermittlung und Erhebung der für solche Bewertungen erforderlichen Daten zu entwickeln.

Geänderter Text

(33) Die Wirksamkeit der in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben für die Senkung der CO₂-Emissionen hängt stark davon ab, wie repräsentativ die Methodik für die Bestimmung der CO₂-Emissionen ist. Im Einklang mit der Stellungnahme des Europäischen Mechanismus für wissenschaftliche Beratung (SAM)²⁷ zu Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge sollte auch für schwere Nutzfahrzeuge ein Mechanismus eingerichtet werden zur Bewertung, ob die gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelten CO₂-Emissions- und Energieverbrauchswerte für den praktischen Fahrbetrieb repräsentativ sind. Die Kommission sollte die Befugnis erhalten, die öffentliche Verfügbarkeit solcher Daten zu gewährleisten und erforderlichenfalls die Verfahren zur Ermittlung und Erhebung der für solche Bewertungen erforderlichen Daten zu entwickeln. **Wird eine beträchtliche Differenz zwischen den Emissionen im praktischen Fahrbetrieb und den gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelten Emissionen festgestellt, sollte die Kommission die Befugnis haben, die**

durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers und gegebenenfalls die hinsichtlich der Erfüllung dieser Verordnung verwendeten Referenz-CO₂-Emissionen für 2019 entsprechend anzupassen.

²⁷ Hochrangige Gruppe wissenschaftlicher Berater, wissenschaftliches Gutachten 1/2016 „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing“ (Überbrückung der Diskrepanz zwischen den tatsächlichen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge und Labortests).

²⁷ Hochrangige Gruppe wissenschaftlicher Berater, wissenschaftliches Gutachten 1/2016 „Closing the gap between light-duty vehicle real-world CO₂ emissions and laboratory testing“ (Überbrückung der Diskrepanz zwischen den tatsächlichen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge und Labortests).

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 34 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(34a) In ihrem Bericht 2022 sollte die Kommission auch die Möglichkeit prüfen, eine Methode für die Beurteilung der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge über den gesamten Lebenszyklus zu erarbeiten. Auf der Grundlage dieser Prüfung sollte die Kommission gegebenenfalls vorschlagen, Meldepflichten für Hersteller einzuführen und die notwendigen Vorschriften und Verfahren für diese Meldung festlegen.

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 36

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(36) Die Durchführungsbefugnisse in Bezug auf Artikel 8 Absatz 3, Artikel 9 Absatz 3, Artikel 11 Absatz 3, und

(36) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission

Artikel 12 Absatz 2 sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁸ ausgeübt werden.

Durchführungsbefugnisse übertragen werden hinsichtlich der Festlegung der Verfahren für die Erhebung von Emissionsüberschreitungsabgaben, der Festlegung von detaillierten Vorschriften für die Verfahren zur Meldung von Abweichungen, die bei den CO₂-Emissionen von in Betrieb befindlichen schweren Nutzfahrzeugen festgestellt werden, der Veröffentlichung von Daten, der Annahme detaillierter Vorschriften über die Verfahren für die Meldung von Daten von Kraftstoffverbrauchszählern sowie der Festlegung einer Methode für die Definition eines oder mehrerer repräsentativer Fahrzeuge einer Fahrzeuguntergruppe. Diese Durchführungsbefugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁸ ausgeübt werden.

²⁸ 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).

²⁸ 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 34

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 37

Vorschlag der Kommission

(37) Zur Änderung **oder** Ergänzung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um die **Referenz-CO₂-Emissionen** gemäß **Artikel 12 Absatz 2** anzupassen und die Anhänge I und II in Bezug auf bestimmte technische

Geänderter Text

(37) Zur Änderung **und** Ergänzung nicht wesentlicher Bestimmungen dieser Verordnung sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um die **technischen Kriterien für die Definition des Arbeitszwecks eines Fahrzeugs und für die Definition von Stadtbussen**

Parameter zu ändern, einschließlich der Gewichte von Einsatzprofilen, Nutzlasten und jährlichen Kilometerleistungen sowie der Faktoren für die Anpassung der Nutzlast. Die Kommission *sollte* im *Laufe* ihrer Vorbereitungsarbeit *unbedingt* angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, *durchführen*, die mit den Grundsätzen im Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung²⁹ niedergelegt wurden. *Damit* eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte *gegeben ist, sollten* das Europäische Parlament und der Rat *insbesondere* alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten *erhalten*, und ihre Sachverständigen *sollten* systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission *haben*, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

²⁹ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Als Beitrag zur Verwirklichung des Ziels der Union, ihre Treibhausgasemissionen in den unter Artikel 2 der Verordnung (EU)

festzulegen, detaillierte Vorschriften und Bedingungen festzulegen, gemäß denen Hersteller Emissionsgemeinschaften bilden können, einen jährlichen Testzyklus an einer repräsentativen Auswahl an Komponenten, Bauteilen und Systemen jedes Herstellers festzulegen, die Referenz-CO₂-Emissionen anzupassen, einen Test für die Erfüllung der Vorgaben im Betrieb auf der Straße einzuführen und die Anhänge I und II in Bezug auf bestimmte technische Parameter zu ändern, einschließlich der Gewichte von Einsatzprofilen, Nutzlasten und jährlichen Kilometerleistungen sowie der Faktoren für die Anpassung der Nutzlast. *Es ist von besonderer Bedeutung, dass* die Kommission im *Zuge* ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, *durchführt*, die mit den Grundsätzen im Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung²⁹ niedergelegt wurden. *Um insbesondere für* eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte *zu sorgen, erhalten* das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen *haben* systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

²⁹ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

Geänderter Text

Als Beitrag zur Verwirklichung des Ziels der Union, ihre Treibhausgasemissionen in den unter Artikel 2 der Verordnung (EU)

2018/... **[Lastenteilungsverordnung]**
fallenden Sektoren bis zum Jahr 2030 um
30 % gegenüber den Werten von 2005 zu
senken, und zur Verwirklichung der Ziele
des Übereinkommens von Paris sowie zur
Sicherstellung des reibungslosen
Funktionierens des Binnenmarktes werden
mit dieser Verordnung CO₂-
Emissionsnormen für neue schwere
Nutzfahrzeuge festgelegt, um die
spezifischen CO₂-Emissionen der
Unionsflotte neuer schwerer Nutzfahrzeuge
im Vergleich zu den Referenz-CO₂-
Emissionen wie folgt zu senken:

2018/**842** fallenden Sektoren bis zum
Jahr 2030 um 30 % gegenüber den Werten
von 2005 zu senken, und zur
Verwirklichung der Ziele des
Übereinkommens von Paris sowie zur
Sicherstellung des reibungslosen
Funktionierens des Binnenmarktes werden
mit dieser Verordnung **Anforderungen an
die CO₂-Emissionsleistung neuer
schwerer** Nutzfahrzeuge festgelegt, um die
spezifischen CO₂-Emissionen der
Unionsflotte neuer schwerer Nutzfahrzeuge
im Vergleich zu den Referenz-CO₂-
Emissionen wie folgt zu senken:

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) im Zeitraum 1. Januar 2025 bis
31. Dezember 2029 um **15 %**;

Geänderter Text

(a) im Zeitraum 1. Januar 2025 bis
31. Dezember 2029 um **20 %**;

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) ab dem 1. Januar 2030 um
mindestens **30 %**, vorbehaltlich der
Überprüfung gemäß Artikel 13.

Geänderter Text

(b) ab dem 1. Januar 2030 um
mindestens **35 %**, vorbehaltlich der
Überprüfung gemäß Artikel 13.

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***Um den reibungslosen Übergang zu
emissionsfreier Mobilität sicherzustellen
und Anreize zu schaffen, emissionsfreie***

und emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge und die zugehörige Infrastruktur zu entwickeln und auf dem Unionsmarkt bereitzustellen, wird in dieser Verordnung ein Referenzwert für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge an allen Fahrzeugflotten eines Herstellers für 2025 und 2030 gemäß Artikel 5 festgelegt.

Die spezifischen CO₂-Emissionen werden auf der Grundlage der Leistung im Verhältnis zum Richtwert gemäß Anhang I Nummer 4 angepasst.

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Damit im Verhältnis zu nachfrageseitigen Maßnahmen wie Zielen für die Vergabe öffentlicher Aufträge eine angemessene Versorgung mit emissionsfreien Stadtbussen sichergestellt ist, wird in dieser Verordnung ein verbindlicher Mindestanteil emissionsfreier Stadtbusse an der Flotte neuer Stadtbusse eines Herstellers wie folgt festgelegt:

(a) 50 % vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2029;

(b) 75 % ab dem 1. Januar 2030.

Änderungsantrag 40

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Diese Verordnung gilt für neue Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 mit folgenden Merkmalen:

Diese Verordnung gilt *als erster Schritt* für neue Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 mit folgenden Merkmalen:

Änderungsantrag 41

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

Vorschlag der Kommission

Für die Zwecke von Artikel 5 und Anhang I Nummer 2.3 gilt sie außerdem für Fahrzeuge der **Klassen M2 und M3 und für Fahrzeuge der Klasse N**, die nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 fallen und die nicht die in den Buchstaben a bis d genannten Merkmale haben.

Geänderter Text

Für die Zwecke von Artikel **1 Absatz 2a**, **Artikel 5** und Anhang I Nummer **4** gilt sie außerdem für Fahrzeuge der Klasse N, die nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 **des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a}** fallen und die nicht die in den Buchstaben a bis d genannten Merkmale haben. **Außerdem gilt sie für die Zwecke von Artikel 1 Absatz 2b für Fahrzeuge der Klassen M2 und M3, die die in Absatz 2a dieses Artikels genannten Kriterien erfüllen.**

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

Änderungsantrag 42

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Die Kommission erlässt bis spätestens 1. Juli 2019 delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 15 zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung der technischen Kriterien für die Definition des Arbeitszwecks eines Fahrzeugs und die Definition von

Stadtbussen, die unter diese Verordnung fallen.

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe h

Vorschlag der Kommission

h) „Arbeitsfahrzeug“ ein schweres Nutzfahrzeug, das nicht für den Gütertransport bestimmt ist und dessen CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und ihrer Durchführungsvorschriften ausschließlich für andere Einsatzprofile als die in Anhang I Nummer 2.1 der vorliegenden Verordnung definierten bestimmt wurden;

Geänderter Text

h) „Arbeitsfahrzeug“ ein schweres Nutzfahrzeug, das nicht für den Gütertransport bestimmt ist, **dessen Arbeitszweck auf der Grundlage der gemäß Artikel 2 Absatz 2a festgelegten technischen Kriterien definiert wurde** und dessen CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch gemäß der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und ihrer Durchführungsvorschriften ausschließlich für andere Einsatzprofile als die in Anhang I Nummer 2.1 der vorliegenden Verordnung definierten bestimmt wurden;

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe k

Vorschlag der Kommission

k) „emissionsarmes schweres Nutzfahrzeug“ ein schweres Nutzfahrzeug, das kein emissionsfreies Nutzfahrzeug ist und dessen nach Anhang I Nummer 2.1 bestimmte spezifische CO₂-Emissionen weniger als **350 g CO₂/km** betragen;

Geänderter Text

k) „emissionsarmes schweres Nutzfahrzeug“ ein schweres Nutzfahrzeug, das kein emissionsfreies **schweres** Nutzfahrzeug ist und dessen nach Anhang I Nummer 2.1 bestimmte spezifische CO₂-Emissionen weniger als **50 % der Referenz-CO₂-Emissionen für jede Untergruppe gemäß Anhang I Nummer 3** betragen;

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe n a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

na) „Stadtbus“ ein Fahrzeug der Klasse M2 oder M3, das für die Beförderung von Fahrgästen bestimmt ist und dessen technische Kriterien gemäß Artikel 2 Absatz 2a festgelegt wurden.

Änderungsantrag 46

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) den gemäß Artikel 5 bestimmten Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge.

entfällt

Änderungsantrag 47

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Ab dem Jahr 2020 und anschließend in jedem nachfolgenden Kalenderjahr bestimmt die Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 10 Absatz 1 für jeden Hersteller den Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge gemäß Artikel 4 Buchstabe b für das vorangegangene Kalenderjahr.

Ab dem 1. Januar 2025 wird der spezifische Anteil emissionsfreier und emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge in der Flotte eines Herstellers in einem Kalenderjahr anhand folgender Richtwerte bewertet:

ab 2025: mindestens 5 %;

ab 2030: 20 %, vorbehaltlich der Überprüfung gemäß Artikel 13.

Änderungsantrag 48

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Der Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge trägt der Zahl und den CO₂-Emissionen der emissionsfreien und emissionsarmen schweren Nutzfahrzeugen in der Flotte des Herstellers in einem Kalenderjahr Rechnung, einschließlich emissionsfreier Fahrzeuge der Fahrzeugklassen gemäß Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 sowie emissionsfreier und emissionsarmer Arbeitsfahrzeuge.

entfällt

Änderungsantrag 49

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 1 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Der Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge wird gemäß Anhang I Nummer 2.3 berechnet.

entfällt

Änderungsantrag 50

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Für die Zwecke von Absatz 1 werden emissionsfreie und emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge wie folgt gezählt:

Damit die in Absatz 1 genannten Zielvorgaben erreicht werden, gilt diese Verordnung außerdem für Fahrzeuge der Klasse N, die nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 fallen und die nicht die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a bis d der vorliegenden Verordnung genannten Merkmale haben.

(a) ein emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug wird als zwei (2) Fahrzeuge gezählt;

(b) ein emissionsarmes schweres Nutzfahrzeug wird – abhängig von einer

Funktion seiner spezifischen CO₂-Emissionen und des EmissionsSchwellenwerts von 350 g CO₂/km – als bis zu zwei Fahrzeuge gezählt.

Änderungsantrag 51

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3) Der Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge verringert die durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers um höchstens 3 %. Der Anteil von emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen der in Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 genannten Klassen an diesem Faktor verringert die durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers um höchstens 1,5 %.

entfällt

Änderungsantrag 52

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Die in Absatz 1 Buchstabe a genannte CO₂-Emissionsreduktionskurve wird für jeden Hersteller gemäß Anhang I Nummer 5.1 festgelegt und beruht auf einer linearen Kurve zwischen den Referenz-CO₂-Emissionen gemäß Artikel 1 Unterabsatz 2 und der Zielvorgabe für das Jahr 2025 gemäß Artikel 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a sowie zwischen der Zielvorgabe für das Jahr 2025 und der Zielvorgabe für das Jahr 2030 gemäß Artikel 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b.

(2) Die in Absatz 1 Buchstabe a genannte CO₂-Emissionsreduktionskurve wird für jeden Hersteller gemäß Anhang I Nummer 5.1 festgelegt und beruht auf einer linearen Kurve zwischen den Referenz-CO₂-Emissionen gemäß Artikel 1 **Absatz 1** Unterabsatz 2 und der Zielvorgabe für das Jahr 2025 gemäß Artikel 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a sowie zwischen der Zielvorgabe für das Jahr 2025 und der Zielvorgabe für das Jahr 2030 gemäß Artikel 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b.

Änderungsantrag 53

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 7a

Emissionsgemeinschaften

(1) Verbundene Hersteller können eine Emissionsgemeinschaft bilden, um ihren Verpflichtungen gemäß Artikel 5 nachzukommen.

(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 15 zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, um detaillierte Vorschriften und Bedingungen festzulegen, gemäß denen verbundene Hersteller sich auf offener, transparenter und diskriminierungsfreier Grundlage zu Emissionsgemeinschaften zusammenschließen können.

Änderungsantrag 54

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Wird bei einem Hersteller in einem bestimmten Kalenderjahr ab dem Jahr 2025 eine Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 2 festgestellt, so verhängt die Kommission eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung, die nach folgender Formel berechnet wird:

(Abgabe wegen Emissionsüberschreitung)
= (Emissionsüberschreitung x 6 800 EUR/g CO₂/tkm)

(1) Wird bei einem Hersteller in einem bestimmten Kalenderjahr ab dem Jahr 2025 eine Emissionsüberschreitung gemäß Absatz 2 festgestellt, so verhängt die Kommission eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung **gegen diesen Hersteller bzw. den Vertreter der Emissionsgemeinschaft**, die nach folgender Formel berechnet wird:

(Abgabe wegen Emissionsüberschreitung)
= (Emissionsüberschreitung x 6 800 EUR/g CO₂/tkm)

Die Kommission stellt sicher, dass die Emissionsüberschreitungsabgabe immer höher ist als die durchschnittlichen

Grenzkosten der für die Erfüllung der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Ziele erforderlichen Technologien.

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe gelten als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Union.

Geänderter Text

(4) Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe gelten als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Union. ***Diese Beträge werden dazu verwendet, in enger Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern und den zuständigen Behörden die Maßnahmen der Union und der Mitgliedstaaten zur Förderung der Entwicklung der Qualifikationen oder des Arbeitsplatzwechsels der Arbeitnehmer der Automobilbranche in allen betroffenen Mitgliedstaaten zu ergänzen, insbesondere in den vom Übergang am stärksten betroffenen Regionen und Gemeinden, um zu einem gerechten Übergang zu emissionsfreier und emissionsarmer Mobilität beizutragen.***

Änderungsantrag 56

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Kommission berücksichtigt solche Abweichungen bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers.

Geänderter Text

(2) Die Kommission berücksichtigt solche Abweichungen bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers ***und passt die gemäß Anhang I Nummer 3 berechneten Referenz-CO₂-Emissionen für 2019 bei Bedarf an.***

Änderungsantrag 57

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Um die Genauigkeit der von den Herstellern gemäß der Verordnung (EU) 2018/956 und der Verordnung (EU) 2017/2400 gemeldeten Daten sicherzustellen, wird der Kommission die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 15 zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, um ab 2019 einen jährlichen Testzyklus an einer repräsentativen Auswahl an Komponenten, Bauteilen und Systemen jedes Herstellers durchzuführen, die in Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2017/2400 festgelegt sind und Bestandteil von Fahrzeugen sind, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen. Die Ergebnisse dieser Tests sind mit den Daten, die von den Herstellern gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 angegeben wurden, zu vergleichen, und wenn systematische Unregelmäßigkeiten festgestellt werden, sind die im Einklang mit Anhang I Nummer 2.7 berechneten durchschnittlichen spezifischen Emissionen sowie gegebenenfalls die im Einklang mit Anhang I Nummer 3 berechneten Referenz-CO₂-Emissionen für 2019 anzupassen.

Änderungsantrag 58

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) ab dem Jahr 2020 ***den Faktor für emissionsfreie und emissionsarme***

b) ab dem Jahr 2020 ***für jeden Hersteller seinen spezifischen Anteil an emissionsfreien und emissionsarmen***

Fahrzeuge gemäß Artikel 5;

schweren Nutzfahrzeugen im vorangegangenen Kalenderjahr gemäß Artikel 5 *Absatz 1*;

Änderungsantrag 59

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11

Vorschlag der Kommission

Artikel 11

CO₂-Emissionen und tatsächlicher Energieverbrauch im Fahrbetrieb

- (1) Die Kommission überwacht und bewertet die Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 **im Fahrbetrieb** ermittelten CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte. **Sie stellt sicher, dass die Öffentlichkeit über die Entwicklung dieser Repräsentativität im Laufe der Zeit informiert wird.**
- (2) Hierzu sorgt die Kommission dafür, dass die Hersteller oder gegebenenfalls die nationalen Behörden zuverlässige **nicht personenbezogene** Daten über die CO₂-Emissionen und den tatsächlichen Energieverbrauch von schweren Nutzfahrzeugen im Fahrbetrieb zur Verfügung stellen.

Geänderter Text

Artikel 11

CO₂-Emissionen und tatsächlicher Energieverbrauch im Fahrbetrieb

- (1) Die Kommission überwacht und bewertet die Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelten CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte **für den tatsächlichen Fahrbetrieb**
- (2) Hierzu sorgt die Kommission dafür, dass die Hersteller oder gegebenenfalls die nationalen Behörden zuverlässige Daten über die CO₂-Emissionen und den tatsächlichen Energieverbrauch von schweren Nutzfahrzeugen im Fahrbetrieb **auf der Grundlage von Daten von standardisierten Kraftstoffverbrauchszählern** zur Verfügung stellen, **auch für Dritte zwecks unabhängiger Tests.**
- (2a) Die Kommission erlässt bis spätestens 31. Dezember 2019 delegierte Rechtsakte im Einklang mit Artikel 15 zur Ergänzung dieser Verordnung durch Einführung eines Tests der Erfüllung der Vorgaben im Betrieb auf der Straße, durch den sichergestellt wird, dass die CO₂-Emissionen und der Kraftstoffverbrauch schwerer Nutzfahrzeuge auf der Straße die gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 und der Verordnung (EU) 2018/956 gemeldeten Überwachungsdaten nicht um mehr als 10 % übersteigen. Die Kommission**

berücksichtigt jegliche Abweichungen, die diesen Schwellenwert überschreiten, bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers und passt die Referenz-CO₂-Emissionen für 2019 bei Bedarf an.

(2b) Die Kommission stellt sicher, dass die Öffentlichkeit darüber informiert wird, wie sich die in Absatz 1 genannte Repräsentativität für den realen Fahrbetrieb im Laufe der Zeit entwickelt.

(3) Die Kommission *kann* die in den Absätzen 1 und 2 genannten **Maßnahmen** im Wege von Durchführungsrechtsakten *erlassen*. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 14 Absatz 2 erlassen.

(3) Die Kommission *erlässt* die in den Absätzen 1 und 2 genannten **detaillierten Vorschriften über die Verfahren für die Meldung von Daten der Kraftstoffverbrauchszähler** im Wege von Durchführungsrechtsakten. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 14 Absatz 2 erlassen.

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Um zu gewährleisten, dass die technischen Parameter, die zur Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers gemäß Artikel 4 und zur Berechnung der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen gemäß Artikel 6 herangezogen werden, technischen Fortschritten und der Entwicklung der Güterverkehrslogistik Rechnung tragen, *wird* die Kommission ermächtigt, delegierte Rechtsakte im Sinne von Artikel 15 zur Änderung der nachstehenden Bestimmungen der Anhänge I und II zu erlassen:

Geänderter Text

(1) Um zu gewährleisten, dass die technischen Parameter, die zur Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers gemäß Artikel 4 und zur Berechnung der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen gemäß Artikel 6 herangezogen werden, technischen Fortschritten und der Entwicklung der Güterverkehrslogistik Rechnung tragen, *aktualisiert* die Kommission **das Simulationsinstrument VECTO kontinuierlich und zeitnah und wird** ermächtigt, delegierte Rechtsakte im Sinne von Artikel 15 zur Änderung der nachstehenden Bestimmungen der Anhänge I und II zu erlassen:

Änderungsantrag 61

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2022 Bericht über die Wirksamkeit dieser Verordnung, die gemäß Artikel 1 für 2030 **festzulegende CO₂-Reduktionszielvorgabe** und die Festlegung von CO₂-**Reduktionszielvorgaben** für andere Arten schwerer Nutzfahrzeuge einschließlich **Anhänger**. Der Bericht umfasst darüber hinaus eine Bewertung der Wirksamkeit der Modalitäten, die insbesondere **emissionsfreie** und **emissionsarme** Fahrzeuge und hier namentlich Busse unter Berücksichtigung der Zielvorgaben der Richtlinie 2009/33/EG³⁰, sowie das CO₂-Gutschriftensystem und die Frage betrifft, ob diese Modalitäten im Jahr 2030 und danach weiter angewendet werden sollten, und **wird gegebenenfalls von einem Vorschlag** für die Änderung dieser Verordnung **begleitet**.

Geänderter Text

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2022 Bericht über die Wirksamkeit dieser Verordnung, die **gegebenenfalls anzupassende CO₂-Reduktionszielvorgabe** gemäß Artikel 1 für 2030, **den gegebenenfalls anzupassenden Richtwert für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge gemäß Artikel 5 für 2030** und die Festlegung von CO₂-**Reduktionszielvorgaben** für andere Arten schwerer Nutzfahrzeuge einschließlich **Anhängern und Arbeitsfahrzeugen wie Müllfahrzeugen**. Der Bericht umfasst darüber hinaus eine Bewertung der Wirksamkeit der Modalitäten, die insbesondere **die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer** Fahrzeuge und hier namentlich Busse unter Berücksichtigung der Zielvorgaben der Richtlinie 2009/33/EG³⁰, sowie das CO₂-Gutschriftensystem und die Frage betrifft, ob diese Modalitäten im Jahr 2030 und danach weiter angewendet werden sollten, **den Aufbau der notwendigen Lade- und Tankstelleninfrastruktur, die Möglichkeit der Einführung von CO₂-Normen für Motoren insbesondere von Arbeitsfahrzeugen, die verschiedenen Fahrzeugkombinationen mit anderen Standardabmessungen und -gewichten, als sie für den nationalen Transport gelten (z. B. modulare Konzepte), die Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 ermittelten CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte für den tatsächlichen Fahrbetrieb sowie eine Bewertung der Aktualisierung des**

Simulationsinstruments VECTO. Diesem Bericht wird gegebenenfalls ein Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung beigelegt.

³⁰ Richtlinie 2009/33/EG über saubere Fahrzeuge, in der durch die Richtlinie .../.../EU geänderten Fassung.

³⁰ Richtlinie 2009/33/EG über saubere Fahrzeuge, in der durch die Richtlinie .../.../EU geänderten Fassung.

Änderungsantrag 73

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Kommission wird die Möglichkeit weiter prüfen, eine Methode für die Beurteilung der CO₂-Emissionen aller auf den Unionsmarkt gebrachten schweren Nutzfahrzeuge über den gesamten Lebenszyklus zu erarbeiten. Auf der Grundlage dieser Prüfung wird die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat gegebenenfalls einen Legislativvorschlag unterbreiten, um eine Verpflichtung der Hersteller zur Meldung der Emissionen über den gesamten Lebenszyklus einzuführen und die notwendigen Vorschriften und Verfahren für diese Meldung festzulegen.

Änderungsantrag 62

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Die Kommission wird von dem durch **die** Verordnung (EU) 2018/... **[Governance] eingesetzten Ausschuss für xxx unterstützt**. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(1) Die Kommission wird von dem **Ausschuss für Klimaänderung unterstützt, der durch Artikel 26 der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} eingesetzt wurde**. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU)

1a Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2013 über ein System für die Überwachung von Treibhausgasemissionen sowie für die Berichterstattung über diese Emissionen und über andere klimaschutzrelevante Informationen auf Ebene der Mitgliedstaaten und der Union und zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 280/2004/EG (ABl. L 165 vom 18.6.2013, S. 13).

Begründung

Mit dem Vorschlag wird die bestehende Ausschussstruktur aufrechterhalten; er entspricht außerdem der neuen Verordnung über das Governance-System der Energieunion, wonach der Ausschuss für Klimaänderung für die einzelnen Rechtsakte im Bereich des Klimaschutzes bestehen bleiben soll.

Änderungsantrag 63

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10 Absatz 2 und Artikel 12 Absatz 1 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] übertragen.

Geänderter Text

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel **2 Absatz 2a, Artikel 7a, Artikel 9 Absatz 3a, Artikel 10 Absatz 2, Artikel 11 Absatz 2a** und Artikel 12 Absatz 1 wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] übertragen.

Änderungsantrag 64

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 10 Absatz 2 und Artikel 12

Geänderter Text

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel **2 Absatz 2a, Artikel 7a, Artikel 9**

Absatz 1 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Er berührt nicht die Gültigkeit von bereits in Kraft getretenen delegierten Rechtsakten.

Absatz 3a, Artikel 10 Absatz 2, Artikel 11 Absatz 2a und Artikel 12 Absatz 1 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Er berührt nicht die Gültigkeit von bereits in Kraft getretenen delegierten Rechtsakten.

Änderungsantrag 65

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 10 Absatz 2 und Artikel 12 Absatz 1 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Geänderter Text

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß **Artikel 2 Absatz 2a, Artikel 7a, Artikel 9 Absatz 3a, Artikel 10 Absatz 2, Artikel 11 Absatz 2a** und Artikel 12 Absatz 1 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Änderungsantrag 66

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 1

Verordnung (EC) Nr. 595/2009
Artikel 5 – Absatz 4 – Buchstabe l

Vorschlag der Kommission

„1) ein Verfahren zur Überprüfung auf der Grundlage geeigneter, repräsentativer Stichproben, ob zugelassene und in Betrieb genommene Fahrzeuge die in der Verordnung (EU) 2018/... und ihren Durchführungsvorschriften festgelegten Werte für die CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch einhalten.“

Geänderter Text

„1) ein Verfahren zur Überprüfung auf der Grundlage geeigneter, repräsentativer Stichproben, ob zugelassene und in Betrieb genommene Fahrzeuge die in der Verordnung (EU) 2018/... und ihren Durchführungsvorschriften festgelegten Werte für die CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch einhalten; **das Verfahren ist zudem von akkreditierten und unabhängigen Dritten im Einklang mit Artikel 13 Absatz 10 der Verordnung (EU) 2018/858^{1a} des Europäischen Parlaments und des Rates durchzuführen.**“

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

Änderungsantrag 67

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.3**

Vorschlag der Kommission

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

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

Geänderter Text

entfällt

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

Dabei ist

die Anzahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers, ohne Arbeitsfahrzeuge, gemäß Artikel 4 Buchstabe a.

die Anzahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers, ohne Arbeitsfahrzeuge, gemäß Artikel 4 Buchstabe a und ohne emissionsfreie und emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge;

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

Dabei ist bzw. sind

null

die Summe über alle neuen emissionsfreien und emissionsarmen schweren Nutzfahrzeuge mit den in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a bis d genannten Merkmalen;

null

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

die Gesamtzahl der emissionsfreien schweren Nutzfahrzeuge der in Artikel 2 Absatz 1 Unterabsatz 2 genannten Klassen, multipliziert mit 2, mit einem Anteil von höchstens 1,5 % V_{conv} .

Änderungsantrag 68

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.7 – Formel

Vorschlag der Kommission

$$CO_2 = ZLEV \times \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2,sg}$$

Dabei ist bzw. sind

\sum_{sg} die Summe über alle

Geänderter Text

$$CO_2 = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times avgCO_{2,sg}$$

Dabei ist bzw. sind

\sum_{sg} die Summe über alle

Untergruppen;

ZLEV wie in Nummer 2.3 bestimmt

share_{sg} wie in Nummer 2.4
bestimmt

MPW_{sg} wie in Nummer 2.6
bestimmt

avgCO₂_{sg} wie in Nummer 2.2 bestimmt

Untergruppen;

share_{sg} wie in Nummer 2.4
bestimmt

MPW_{sg} wie in Nummer 2.6
bestimmt

avgCO₂_{sg} wie in Nummer 2.2 bestimmt

Änderungsantrag 69

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 4 – Absatz 1 – Formel – Zeile 1

Vorschlag der Kommission

$$T = \sum_{sg} \text{share}_{sg} \times \text{MPW}_{sg} \times (1 - \text{rf}) \times \text{rCO}_{2sg}$$

Geänderter Text

$$T = \text{ZLEV_benchmark_factor} * \sum_{sg} \text{share}_{sg} \times \text{MPW}_{sg} \times (1 - \text{rf}) \times \text{rCO}_{2sg}$$

Änderungsantrag 70

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 4 – Absatz 1 – Formel – Zeile 4

Vorschlag der Kommission

rf die Zielvorgabe für die Senkung der CO₂-Emissionen (in %), die in Artikel 1 Buchstaben a und b genannt ist, für das spezifische Kalenderjahr;

Geänderter Text

rf die Zielvorgabe für die Senkung der CO₂-Emissionen (in %), die in Artikel 1 **Absatz 1** Buchstaben a und b genannt ist, für das spezifische Kalenderjahr;

Änderungsantrag 71

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 4 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ZLEV_benchmark_factor für den Zeitraum 2025 bis 2029 (1+y-x), es sei denn, diese Summe ist größer als 1,03 oder kleiner als 0,97; in diesem Fall wird **ZLEV_benchmark_factor** jeweils auf 1,03 bzw. 0,97 festgesetzt.

Dabei ist bzw. sind

x 5 %;

y der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an der Flotte neu zugelassener schwerer Nutzfahrzeuge eines Herstellers, berechnet als die Summe der Gesamtzahl der emissionsfreien Fahrzeuge der Klasse N, die nicht in den Geltungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 fallen und nicht die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a bis d genannten Merkmale haben, und der Gesamtzahl emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, die die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a bis d genannten Merkmale haben, wobei jedes von ihnen gemäß der unten stehenden Formel als $ZLEV_specific$ angerechnet wird, geteilt durch die Gesamtzahl der in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen Fahrzeuge;

*$ZLEV_specific = 1 - (CO_{2v} / (0,5 * rCO_{2sg}))$;
dabei ist bzw. sind:*

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

$rCO_{20,97}$ wie in Abschnitt 3 bestimmt.

Änderungsantrag 72

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Nummer 4 – Absatz 1 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

$ZLEV_benchmark_factor$ für 2030 $(1+y-x)$, es sei denn, diese Summe ist größer als 1,05; in diesem Fall wird $ZLEV_benchmark_factor$ auf 1,05 festgesetzt;

liegt die Summe zwischen 1,0 und 0,98, wird $ZLEV_benchmark_factor$ auf 1,0 festgesetzt;

*ist die Summe kleiner als 0,95, wird
ZLEV_benchmark_factor auf 0,95
festgesetzt.*

Dabei ist bzw. sind

*x 20 %, vorbehaltlich der Überprüfung
gemäß Artikel 13;*

*y der Anteil emissionsfreier und
emissionsarmer Fahrzeuge an der Flotte
neu zugelassener schwerer Nutzfahrzeuge
eines Herstellers, berechnet als die
Summe der Gesamtzahl der
emissionsfreien Fahrzeuge der Klasse N,
die nicht in den Geltungsbereich der
Verordnung (EU) Nr. 510/2011 fallen
und nicht die in Artikel 2 Absatz 1
Buchstaben a bis d genannten Merkmale
haben, und der Gesamtzahl
emissionsfreier und emissionsarmer
Fahrzeuge, die die in Artikel 2 Absatz 1
Buchstaben a bis d genannten Merkmale
haben, wobei jedes von ihnen gemäß der
unten stehenden Formel als
ZLEV_specific angerechnet wird, geteilt
durch die Gesamtzahl der in dem
betreffenden Kalenderjahr zugelassenen
Fahrzeuge;*

*ZLEV_specific 1- $(CO_{2v} / (0,5 * rCO_{2sg}))$;
dabei ist bzw. sind:*

*CO_{2v}, die spezifischen CO₂-Emissionen in
g/km eines emissionsfreien bzw.
emissionsarmen schweren
Nutzfahrzeugs v, die gemäß Nummer 2.1
bestimmt wurden;*

rCO_{20,97} wie in Abschnitt 3 bestimmt.