

Änderungsantrag 75
Damiano Zoffoli
 im Namen der S&D-Fraktion

Bericht
Bas Eickhout
 CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge
 (COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

A8-0354/2018

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(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)

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 **gegen diesen Hersteller bzw. den Vertreter der Emissionsgemeinschaft**, die nach folgender Formel berechnet wird:

Für den Zeitraum 2025 bis 2029

(Abgabe wegen Emissionsüberschreitung)
 = (Emissionsüberschreitung x
5 000 EUR/g CO₂/tkm).

Ab 2030

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

Die Kommission stellt sicher, dass die Abgabe wegen Emissionsüberschreitung immer höher ist als die durchschnittlichen Grenzkosten der für die Erfüllung der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Ziele erforderlichen Technologien.

Or. en

7.11.2018

A8-0354/76

Änderungsantrag 76
Damiano Zoffoli
im Namen der S&D-Fraktion

Bericht
Bas Eickhout
CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge
(COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

A8-0354/2018

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Die Kommission entwickelt bis spätestens 31. Dezember 2020 entwickelt eine spezifische Methode, um für Anwendungen mit komprimiertem Erdgas (CNG) und Flüssigerdgas (LNG) die Auswirkungen der Verwendung von fortgeschrittenen und erneuerbaren gasförmigen Kraftstoffen, die den in der Richtlinie RED II festgelegten Nachhaltigkeitskriterien entsprechen, bei der Berechnung der durchschnittlichen Flottenemissionen zu berücksichtigen. Dieser Methode wird gegebenenfalls ein Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung beigefügt.

Or. en

7.11.2018

A8-0354/77

Änderungsantrag 77
Damiano Zoffoli
im Namen der S&D-Fraktion

Bericht
Bas Eickhout
CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge
(COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

A8-0354/2018

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 16a

Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates

In Anhang I zur Richtlinie 96/53/EG werden nach Nummer 2.2.4.2 folgende Nummern eingefügt:

„2.2.5 Das zulässige Höchstgewicht von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugkombinationen im Sinne von Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) .../2018 [Vorschlag für eine Verordnung COM(2018)0284] wird um das zusätzliche Gewicht erhöht, das für die alternative Antriebstechnik erforderlich ist, höchstes jedoch um 1 t.

2.2.6 Das zulässige Höchstgewicht von emissionsfreien Fahrzeugkombinationen wird um das zusätzliche Gewicht erhöht, das für die von der emissionsfreien Reichweite des Fahrzeugs abhängige Technologie für den emissionsfreien Betrieb erforderlich ist, höchstens jedoch um 2 t. Die Kommission legt spätestens bis zum 1. Juli 2019 eine Formel für die Berechnung des erforderlichen Gewichts fest.“

¹ Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der

höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59).

Or. en

Begründung

Für mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge im Sinne von Anhang I Artikel 2.3 wird bereits ein spezieller Faktor angewandt, um dem zusätzlichen, für die alternative Antriebstechnik erforderlichen Gewicht Rechnung zu tragen. Dieser Faktor gilt jedoch nur für starre Fahrzeuge und nicht für Gelenkfahrzeuge. Aus Gründen der Kohärenz und um alternative Technologien in diesem Marktsegment zu ermöglichen, sollte die Ausnahmeregelung bezüglich des Gewichts auch für Gelenkfahrzeuge gelten. Emissionsfreie Fahrzeuge (z. B. batteriebetriebene Elektrofahrzeuge) sind noch schwerer, daher sollte eine höhere Abweichung erlaubt werden, um ihre Marktdurchdringung zu ermöglichen. Die Ausnahmeregelung bezüglich des Gewichts sollte auf der Reichweite des Fahrzeugs basieren.