



A8-0354/2018

25.10.2018

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge
(COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

Berichtersteller: Bas Eickhout

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	47
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR VERKEHR UND TOURISMUS.....	50
VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES.....	77
NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS ...	78

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge (COM2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2018)0284),
 - 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 (C8-0197/2018),
 - 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 17. Oktober 2018¹,
 - nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,
 - gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit sowie die Stellungnahme des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (A8-0354/2018),
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.

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 1

¹ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

(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.**

(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)

(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

(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.

¹⁹ Europa in Bewegung: Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle, COM(2017) 283 final.

²⁰ Verwirklichung emissionsarmer Mobilität – Eine Europäische Union, die den Planeten schützt, seine Bürger stärkt und seine Industrie und Arbeitnehmer verteidigt, COM(2017) 675 final.

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

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 *emissionsfreier*, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle.

¹⁹ Europa in Bewegung: Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle, COM(2017) 283 final.

²⁰ Verwirklichung emissionsarmer Mobilität – Eine Europäische Union, die den Planeten schützt, seine Bürger stärkt und seine Industrie und Arbeitnehmer verteidigt, COM(2017) 675 final.

(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.

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**

PE625.231v02-00

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.

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**

8/78

RR\1167264DE.docx

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

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. ...).

Geänderter Text

(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

(9) Um das Energieeffizienzpotenzial vollständig auszuschöpfen und zu gewährleisten, dass der Straßenverkehrssektor als **Ganzer** zu den

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

Geänderter Text

(9) Um das Energieeffizienzpotenzial vollständig auszuschöpfen und zu gewährleisten, dass der Straßenverkehrssektor als **Ganzes** zu den

vereinbaren
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.

vereinbaren
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 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.

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 **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 Verkehrsunternehmen 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 Frachttransportunternehmen 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

(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.

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 ***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

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.

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

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 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.

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. **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 Dieselmotorkraftstoff. 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 dieselmotortriebenen 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 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, in der durch die Richtlinie .../.../EU [COM(2017) 653 final] 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

(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) 653 final] geänderten Fassung (ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5).

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

(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.

Geänderter Text

(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-

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

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

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.

Geänderter Text

(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

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, *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.

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

(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.

(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

(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 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.

(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 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.

²⁷ Hochrangige Gruppe wissenschaftlicher Berater, wissenschaftliches Gutachten 1/2016 „Closing the gap

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).

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

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

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 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**

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) 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

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) 2018/842 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:

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

Geänderter Text

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

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

genannten Merkmale haben.

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

Geänderter Text

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

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

die in Anhang I Nummer 2.1 der vorliegenden Verordnung definierten bestimmt wurden;

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

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.

Geänderter Text

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

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.

Geänderter Text

entfällt

Änderungsantrag 49

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

Vorschlag der Kommission

Der Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge wird gemäß

Geänderter Text

entfällt

Anhang I Nummer 2.3 berechnet.

Änderungsantrag 50

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

Vorschlag der Kommission

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

- (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

(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 %.

Geänderter Text

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.

entfällt

Änderungsantrag 52

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(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.

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 **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

(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:

(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***

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

b) ab dem Jahr 2020 *den Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge* gemäß Artikel 5;

Geänderter Text

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

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, **wird** die Kommission ermächtigt, delegierte Rechtsakte im Sinne von Artikel 15 zur Änderung der nachstehenden Bestimmungen der Anhänge I und II zu erlassen:

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 beigefügt.

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 62

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(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) Nr. 182/2011.

^{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*

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 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.

Geänderter Text

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

„l) 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

„l) 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

Geänderter Text

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

entfällt

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:

$ZLEV = V / (V_{conv} + V_{zlev})$ 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;

Vzlev die Summe aus Vin und Vout

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_{2v} die spezifischen CO₂-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 % Vconv.

Änderungsantrag 68

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Nummer 2 – Nummer 2.7 – Formel

Vorschlag der Kommission

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

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

$avgCO_{2sg}$ wie in Nummer 2.2 bestimmt

Geänderter Text

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

Dabei ist bzw. sind

\sum_{sg} die Summe über alle Untergruppen;

$share_{sg}$ wie in Nummer 2.4 bestimmt

MPW_{sg} wie in Nummer 2.6 bestimmt

$avgCO_{2sg}$ wie in Nummer 2.2 bestimmt

Änderungsantrag 69

Vorschlag für eine Verordnung

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

Vorschlag der Kommission

$$T = \sum_{sg} \text{share}_{sg} \times \text{MPW}_{sg} \times (1 - rf) \times r\text{CO2}_{sg}$$

Geänderter Text

$$T = \text{ZLEV_benchmark_factor} * \sum_{sg} \text{share}_{sg} \times \text{MPW}_{sg} \times (1 - rf) \times r\text{CO2}_{sg}$$

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 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.

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-
($CO2_v / (0,5 * rCO2_{sg})$); dabei ist bzw. sind:*

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

$rCO2_{0,97}$ wie in Abschnitt 3 bestimmt.

BEGRÜNDUNG

Die Union und ihre Mitgliedstaaten sind dem Übereinkommen von Paris beigetreten, das dem Ziel dient, den weltweiten Temperaturanstieg bei deutlich weniger als 2 °C über dem vorindustriellen Niveau zu halten und eine Begrenzung des Anstiegs auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau anzustreben. Der Verkehrssektor, dessen Emissionen zunehmen und auf den 2016 25 % der gesamten Treibhausgasemissionen der EU entfielen, muss einen wesentlichen Beitrag zu den Klimaschutzbemühungen der EU leisten. Die Verringerung der CO₂-Emissionen des Verkehrssektors muss beschleunigt werden, und die verkehrsbedingten Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen sollten sich spätestens Mitte des Jahrhunderts netto auf Null belaufen.

Die Festlegung von Anforderungen an die Emissionsleistung von neuen schweren Nutzfahrzeugen birgt Potenzial zur Verringerung der CO₂-Emissionen, wodurch zur Verringerung der Treibhausgasemissionen und zur Eindämmung des Klimawandels beigetragen wird, während Verkehrsunternehmen gleichzeitig erhebliche Kraftstoffeinsparungen erzielen, ein hohes Maß an Innovation und Technologieführerschaft für Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen in der EU beibehalten wird und die Luftqualität entscheidend verbessert wird.

Der Berichterstatter ist der Ansicht, dass die Verringerung der CO₂-Emissionen des Verkehrssektors entscheidend ist für die Verwirklichung des Ziels der Union, ihre Treibhausgasemissionen gemäß der Verordnung (EU) 2018/842 [Lastenteilungsverordnung] auf möglichst kosteneffiziente Weise bis 2030 um mindestens 30 % unter das Niveau von 2005 zu senken. Jegliche Verzögerung in diesem Sektor würde erhebliche Anstrengungen anderer Sektoren erforderlich machen, um die Verpflichtungen der EU im Rahmen des Übereinkommens von Paris einzuhalten, unter anderem Landwirtschaft.

Die CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge machten 2015 etwa 6 % der gesamten Treibhausgasemissionen der EU aus. Wenn die EU nichts unternimmt, wird dieser Anteil voraussichtlich weiter steigen, und zwar um bis zu 6 % im Zeitraum 2015–2030. In ihrer Strategie aus dem Jahr 2014 zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen hat die Kommission bereits anerkannt, dass die Entwicklung der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge mittel- und langfristig untragbar ist, und sich daher für einen „schrittweisen Ansatz“ zur Regulierung der CO₂-Emissionen in diesem Sektor ausgesprochen. Nach der Verordnung (EU) 2017/2400 [Zertifizierung] und der Verordnung (EU) 2018/956 [Überwachung und Meldung] ist diese Verordnung der letzte und wichtigste Rechtsakt zur Festlegung von Anforderungen an die Emissionsleistung von neuen schweren Nutzfahrzeugen. Der Berichterstatter befürwortet den von der Kommission bevorzugten Ansatz, als ersten Schritt Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung der Fahrzeuge mit den höchsten Emissionen einzuführen, bevor der Anwendungsbereich in naher Zukunft auf alle Kategorien schwerer Nutzfahrzeuge ausgeweitet wird.

Auf wichtigen Märkten für schwere Nutzfahrzeuge wie in den Vereinigten Staaten, Kanada, Japan oder China wurden vor kurzem Anforderungen bezüglich des Kraftstoffverbrauchs und/oder der Emissionsreduzierung für schwere Nutzfahrzeuge eingeführt, um Innovationen anzuregen und für eine rasche Entwicklung und Verbreitung von emissionsfreien und emissionsarmen Technologien in diesem Sektor zu sorgen. Um auf diesen zunehmenden globalen Wettbewerbsdruck zu reagieren, müssen die Hersteller von schweren

Nutzfahrzeugen in der EU rasch in emissionsfreie und emissionsarme Technologien investieren. Damit solche Investitionen nicht nur auf Märkte außerhalb der EU abzielen, in denen Regulierungen zur Eindämmung von Emissionen eingeführt wurden, muss die EU mit Emissionsreduktionsanforderungen nachziehen.

Der Berichterstatter vertritt die Auffassung, dass die Festlegung der richtigen Ambitionen für die CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge eine entscheidende Rolle dabei spielt, den Herstellern ein klares Signal für zeitnahe Investitionen in Technologien zur Emissionsverringerung zu geben. Der Folgenabschätzung der Kommission zufolge ist ein Reduktionsziel von 20 % bis 2025 (gegenüber dem Referenzwert 2019) nicht nur technisch machbar, sondern bringt den größten wirtschaftlichen und sozialen Nettonutzen. Dadurch könnten Verkehrsunternehmen in den ersten 5 Jahren der Nutzung eines Lkw netto zwischen 33 002 und 37 589 EUR sparen, während CO₂- und Luftschadstoffemissionen gleichzeitig erheblich reduziert würden. Damit die EU-Verkehrsunternehmen diese Vorteile voll ausschöpfen können, müssen Schlupflöcher wie „Begünstigungen“ jedoch vermieden werden. Durch solche Maßnahmen würde die emissionsreduzierende Wirkung der Zielvorgaben gefährdet, und es könnten sogar Fahrzeuge mit höheren Emissionen und höherem Verbrauch nach 2025 auf den Markt gebracht werden.

Der Berichterstatter hält es für entscheidend, dass die gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400 [Zertifizierung] ermittelten CO₂-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerte die Leistung schwerer Nutzfahrzeuge im tatsächlichen Fahrbetrieb korrekt widerspiegeln. Jede Abweichung hätte beträchtliche Folgen für Verkehrsunternehmen, Luftqualität und Klimawandel. Der Berichterstatter vertritt die Auffassung, dass Tests der Erfüllung der Vorgaben im Betrieb auf der Straße eingeführt werden müssen, um sicherzustellen, dass die zertifizierten CO₂-Emissionen und der zertifizierte Kraftstoffverbrauch schwerer Nutzfahrzeuge für den tatsächlichen Fahrbetrieb repräsentativ sind.

Der Berichterstatter ist sich der Besonderheiten des Marktes für schwere Nutzfahrzeuge bewusst. Insbesondere die Entwicklung emissionsfreier Technologien ist noch nicht so weit fortgeschritten wie bei Personenkraftwagen, vor allem wenn es sich um Langstreckenfahrzeuge handelt. Andererseits ändert sich der Markt für emissionsfreie Lieferwagen für den Regional- und Stadtverkehr rasch, da diese Fahrzeuge wahrscheinlich innerhalb der nächsten fünf Jahre in Europa Kostenparität mit Diesel erreichen werden. Der Berichterstatter hält es in ökologischer und wirtschaftlicher Hinsicht eindeutig für geboten, solche Fahrzeuge zu vermarkten, sobald sie verfügbar sind. Daher ist er der Auffassung, dass in dieser Verordnung ein verbindlicher Mindestanteil an emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen für alle Hersteller ab 2025 und 2030 festgelegt werden sollte. Dieser Mindestanteil sollte so festgelegt werden, dass Investitionssicherheit für die rasche Verbreitung solcher Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt und für die Entwicklung angemessener Ladeinfrastruktur gewährleistet ist, während Hersteller, die frühzeitig innovativ sind, für ihre Bemühungen, emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge so früh wie möglich auf den Unionsmarkt zu bringen, belohnt werden. Dieser verbindliche Mindestanteil sollte auch andere Fahrzeuge der Klasse N als die in der vorgeschlagenen Verordnung identifizierten vier Untergruppen umfassen. Dieser schrittweise Ansatz hätte den Vorteil, für eine starke Investitionssicherheit zu sorgen und ein klares Signal zu senden, die Markteinführung solcher Fahrzeuge nicht mangels Anforderungen bezüglich der Reduzierung der CO₂-Emissionen zu verzögern.

Aus Sorge angesichts der Verschlechterung der Luftqualität in vielen europäischen Städten entscheiden sich immer mehr Behörden und öffentliche Verkehrsunternehmen für emissionsfreie Busse. In diesem Zusammenhang und unter Berücksichtigung nachfrageseitiger Maßnahmen wie Anforderungen bei der Vergabe öffentlicher Aufträge dürfte der Anteil der elektrischen Busse an der EU-Flotte von Stadtbussen im Jahr 2030 etwa 60 % erreichen. Um eine angemessene Versorgung auf dem Unionsmarkt sicherzustellen, ist es angebracht, verbindliche Mindestanteile emissionsfreier Stadtbusse an den Flotten neuer Stadtbusse der Hersteller für 2025 und 2030 festzulegen.

10.10.2018

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR VERKEHR UND TOURISMUS

für den Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge (COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD))

Verfasserin der Stellungnahme: Henna Virkkunen

KURZE BEGRÜNDUNG

Mobilität ist ein Muss: Menschen und Waren legen immer weitere Wege zurück, und diese Tendenz wird sich in der Zukunft noch verstärken. Es wird davon ausgegangen, dass der Güterverkehr bis 2050 um 60 % gegenüber 2010 zunimmt, da die Lieferketten immer globaler werden. Die Mobilitätsbranche spielt eine wichtige Rolle in Wirtschaft und Gesellschaft der EU. Der Straßengüterverkehr verursacht zudem einen großen Teil der Treibhausgasemissionen, die in den kommenden Jahren gesenkt werden müssen, damit die EU ihre ehrgeizigen Klimaziele verwirklichen kann. Für eine Senkung in diesem Sinne bedarf es einer Kombination aus mehreren praxistauglichen und realistischen Lösungen, die in einen robusten und berechenbaren Regulierungsrahmen eingebettet sind. Die Verfasserin ist deshalb der Ansicht, dass die Normen für den CO₂-Ausstoß schwerer Nutzfahrzeuge auf europäischer Ebene reguliert werden müssen, damit es nicht zu einer Fragmentierung des Marktes und unterschiedlichen Regelungen in der Union kommt.

Die Verfasserin vertritt die Auffassung, dass es einer ausgewogenen Kombination aus den ehrgeizigen Emissionsvorgaben für den Verkehr, der Förderung von Innovation in der Automobilindustrie der EU, der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit Europas und der Schaffung von Arbeitsplätzen für hoch qualifizierte Arbeitnehmer bedarf. Die vorgeschlagenen CO₂-Emissionsvorgaben für schwere Nutzfahrzeuge sind nach Ansicht der Verfasserin zwar ehrgeizig, aber auch realistisch. Da die Treibstoffkosten einen großen Teil der Betriebskosten bei schweren Nutzfahrzeugen ausmachen, ist ihre Effizienz aus wirtschaftlichen Gründen bereits vergleichsweise hoch. Wenn jedoch ein eindeutiges Signal für eine weitere Effizienzsteigerung gesetzt wird, werden sich Forschung und Entwicklung im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge zunehmend auf eine Erhöhung der Effizienz der Fahrzeuge und somit auf eine Senkung der Emissionen konzentrieren.

Was noch wichtiger ist: Künftig müssen mehrere Maßnahmen für den Straßenverkehrssektor

wie etwa Digitalisierung, Automatisierung, alternative Kraftstoffe, Straßeninfrastruktur und Fahrzeugtechnologie einbezogen werden, damit eine umfassende Herangehensweise an die Senkung der Emissionen in dieser Branche gefunden wird. Die diesbezüglichen Rechtsvorschriften müssen eine klare Richtung vorgeben, unzweideutig sein und die richtigen Anreize setzen, damit auf lange Sicht für Investitionssicherheit in der Branche gesorgt ist.

Der Verfasserin ist bewusst, dass die Lösungen für eine Senkung der CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen aus verschiedenen Bereichen kommen werden, weshalb unbedingt auch künftig technologieneutral vorgegangen werden muss, damit beispielsweise neue Technologien in der Zukunft rasch eingeführt werden können. Sämtliche Bemühungen der Akteure um die Senkung von Emissionen sollten belohnt und bestärkt werden. Erneuerbare Kraftstoffe und Energiequellen sind eine effiziente Möglichkeit zur Senkung von Emissionen. Um dieser Tatsache Rechnung zu tragen und die Treibhausgasemissionen schwerer Nutzfahrzeuge genauer erfassen zu können, sollte die Kommission bis 2022 die Methode für die Berechnung der „Well-to-wheel“-Emissionen festlegen und nach ihrer Einführung erforderlichenfalls die entsprechenden Rechtsvorschriften überarbeiten. Ein weiterer wichtiger Aspekt bei der künftigen Senkung der Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge ist die Verfügbarkeit einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, die eine Grundvoraussetzung für den Übergang zu mehreren neuen Fahrzeugtechnologien darstellt.

Diese Verordnung zielt zwar auf eine Verbesserung der Energieeffizienz von Fahrzeugen ab, bei schweren Nutzfahrzeugen können die Emissionen aber auch im Wege der Entwicklung von Lösungen gesenkt werden, zu denen etwa Ladungsoptimierung, Platooning, Fahrerunterstützung, Fahrerschulungen, die Schaffung von Anreizen für eine Flottenmodernisierung und -erneuerung und die Sicherung von Investitionen in den Aufbau und die Instandhaltung der Infrastruktur gehören.

Der Vorschlag der Kommission umfasst vier Kategorien, auf die 65 bis 70 % des Marktes entfallen, was jedoch die Frage der etwaigen Auswirkungen der Einhaltung der Vorschriften auf die anderen Fahrzeuge, die nicht in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallen, aufwirft. Der Verfasserin ist zwar bewusst, dass diese Verordnung nicht für alle schweren Nutzfahrzeuge gelten sollte, es sollte jedoch dafür Sorge getragen werden, dass der neue Regulierungsrahmen den Marktzugang dieser Fahrzeuge nicht erschwert.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

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

Änderungsantrag 1

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.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

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 umweltschonenderes, **nachhaltigeres** und besser auf die Belange des Klimaschutzes zugeschnittenes Mobilitätssystem. **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)0479.

(4a) Daher sollten für das Jahr 2025 und für das Jahr 2030 Zielvorgaben für die Verringerung der CO₂-Emissionen der unionsweiten Flotte neuer schwerer Nutzfahrzeuge festgelegt werden, wobei der für die Flottenerneuerung benötigten

Zeitspanne 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 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Angesichts des prognostizierten Anstiegs des Anteils schwerer Nutzfahrzeuge an den Emissionen 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 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(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

(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.

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 5

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 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.

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 **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 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11a) Den von schweren Nutzfahrzeugen zu erzielenden Reduktionszielwerten und dem für die Erneuerung der Flotte erforderlichen Zeitraum sollte Rechnung getragen werden.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12a) Bei den meisten Frachttransportunternehmen in der EU handelt es sich um KMU mit begrenztem Kapitalzugang. Daher müssen die zukünftigen Lösungen kosteneffizient und ausgewogen sein. Es bedarf unbedingt einer ausgeprägten Anreizstruktur für die Einführung treibstoffeffizienterer Fahrzeuge sowie der Bereitstellung von EU-Finanzierungsmechanismen.

Änderungsantrag 8

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 müssen kontinuierlich und zeitgerecht entwickelt und aktualisiert werden, um sämtliche verfügbaren Technologien zur Kraftstoffeinsparung wie etwa Lkw-Platooning und die Neuerungen bei festen Aufbauten, Anhängern und Sattelaufliegern auf dem Markt zu berücksichtigen und Innovationen und der Anwendung neuer Technologien zur Verbesserung der Kraftstoffeffizienz von schweren Nutzfahrzeugen Rechnung zu tragen und diese zu fördern. Da diese neuen Technologien bei der Senkung der CO₂-Emissionen des Verkehrssektors eine zentrale Rolle spielen, ist die zeitnahe und umfassende Aktualisierung des Simulationsinstruments VECTO eine wichtige Voraussetzung für die Senkung der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge. Diese Aktualisierung sollte jährlich erfolgen, damit VECTO mit den neuesten Technologien Schritt hält, und die europäischen Organe sollten dementsprechend ausreichende Finanzmittel bereitstellen. Die

Kommission legt jährlich eine digital aktualisierte Liste der in VECTO enthaltenen Technologien mit einem entsprechenden Zeitplan vor und veröffentlicht sie.

Änderungsantrag 9

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 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.

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 ***und zugänglich*** 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.

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(15a) Die Erfassung der CO₂-Emissionen sollte auf einem „Well-to-wheel“-Konzept beruhen, sodass die Umweltleistung von Kraftstoff oder Energie und die letztendliche Nutzung im Fahrzeug berücksichtigt werden. Mit einem solchen Konzept könnte die Umweltleistung von Fahrzeugen

realistischer bewertet werden. Die Kommission sollte deshalb bis zum 1. Januar 2022 eine Methode für die Aufzeichnung von „Well-to-wheel“-Emissionen entwickeln und gegebenenfalls eine entsprechende Anpassung der Vorgaben dieser Verordnung im Rahmen der in Artikel 13 dieser Verordnung vorgesehenen Überprüfung vorschlagen.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

(16) Flüssigerdgas (LNG) ist bei schweren Nutzfahrzeugen eine verfügbare Alternative zu Dieselkraftstoff. 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 dieselbetriebenen 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) ***Auf dem Markt sind bereits mehrere alternative Kraftstoffe erhältlich.*** Flüssigerdgas (LNG) ist bei schweren Nutzfahrzeugen eine verfügbare Alternative zu Dieselkraftstoff. ***Auch wasserstoffbasierte Technologien stellen insbesondere dann, wenn die Energie für die Wasserstoffsynthese aus erneuerbaren und nachhaltigen Quellen stammt, einen interessanten Ansatz für Forschung und Entwicklung dar.*** Die Verbreitung von derzeitigen und künftigen, innovativeren LNG-basierten Technologien ***trägt*** kurz- und mittelfristig zum Erreichen der CO₂-Emissionszielwerte bei, da beim Einsatz von LNG-Technologien geringere CO₂-Emissionen entstehen, als dies bei dieselbetriebenen Fahrzeugen der Fall ist. ***Mittel- bis langfristig ermöglicht flüssiges Biogas (LBG) eine deutliche Senkung der CO₂-Emissionen des Schwerlastverkehrs.*** Das CO₂-Emissionsreduktionspotenzial von LNG-Fahrzeugen ist in VECTO bereits in vollem Umfang berücksichtigt; ***künftig sollten auch andere nachhaltige alternative Kraftstoffe in VECTO berücksichtigt werden.*** 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.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16a) Alternative Kraftstoffe, insbesondere synthetische und moderne erneuerbare Kraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Buchstaben s und ee der Richtlinie 2016/0382, können bei der langfristigen Verringerung der CO₂-Emissionen des Verkehrssektors eine maßgebliche Rolle spielen. Damit diese Kraftstoffe zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden können, bedarf es technologischer Entwicklungen und eines hohen Industrialisierungsgrads. Dieser Prozess kann weiter gefördert werden, indem die Vorteile dieser Kraftstoffe im Hinblick auf die Verringerung der CO₂-Emissionen in dieser Verordnung anerkannt werden.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16b) Die Einführung von auf Platooning beruhenden Technologien wird zur Senkung von Kraftstoffverbrauch und von CO₂-Emissionen beitragen, denn mit diesen Technologien können Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen drastisch reduziert werden.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(16c) Im Interesse der Dekarbonisierung des Verkehrssektors sollten in dieser Verordnung die in Artikel 2 Nummer 1 der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates aufgelisteten alternativen Kraftstoffe berücksichtigt werden. Bereits auf dem Markt verfügbare alternative Kraftstoffe sollten von Beginn an in die Verordnung über CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch von schweren Nutzfahrzeugen einbezogen werden. Diese Verordnung sollte die Option eröffnen, dass Kraftstoffe der neuen Generation unmittelbar berücksichtigt werden. Wenn alternative Kraftstoffe bei CO₂ und Kraftstoffverbrauch einbezogen werden, werden Anreize für Fahrzeughersteller, mit alternativen Kraftstoffen angetriebene Fahrzeuge auf den Markt zu bringen, und für Kraftstoffanbieter, die Marktverfügbarkeit von alternativen Kraftstoffen zu erhöhen, geschaffen. Bei der öffentlichen Konsultation der Kommission schlossen sich 83 % der Interessenträger uneingeschränkt oder eher der Auffassung an, dass bei den CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge auch alternative Kraftstoffe berücksichtigt werden sollten.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 19

(19) Wichtig ist, dass die Gesamtreduktionsvorgaben gerecht auf die Hersteller verteilt werden und dabei die Vielfalt schwerer Nutzfahrzeuge bezogen auf Fahrzeugdesign und Fahrmuster, Kilometerleistung/Jahr, Nutzlast und Anhängerkonfiguration berücksichtigt wird. Daher ist es angezeigt, schwere Nutzfahrzeuge nach typischen Einsatzmustern und spezifischen technischen Merkmalen in unterschiedliche, getrennte Fahrzeuguntergruppen zu untergliedern. Da die spezifischen jährlichen Zielvorgaben für die Hersteller als gewichteter Durchschnitt der für die einzelnen Fahrzeuguntergruppen festgelegten Zielvorgaben festgesetzt werden, wird den Herstellern auch die Möglichkeit geboten, ein etwaiges Leistungsdefizit von Fahrzeugen in bestimmten Untergruppen durch einen Leistungsüberschuss in anderen Fahrzeuguntergruppen auszugleichen, wobei den durchschnittlichen CO₂-Lebenszyklusemissionen der Fahrzeuge in den einzelnen Untergruppen Rechnung getragen wird.

(19) Wichtig ist, dass die Gesamtreduktionsvorgaben gerecht auf die Hersteller verteilt werden und dabei die Vielfalt schwerer Nutzfahrzeuge bezogen auf Fahrzeugdesign und Fahrmuster, Kilometerleistung/Jahr, Nutzlast und Anhängerkonfiguration berücksichtigt wird. Daher ist es angezeigt, schwere Nutzfahrzeuge nach typischen Einsatzmustern und spezifischen technischen Merkmalen in unterschiedliche, getrennte Fahrzeuguntergruppen zu untergliedern. Da die spezifischen jährlichen Zielvorgaben für die Hersteller als gewichteter Durchschnitt der für die einzelnen Fahrzeuguntergruppen festgelegten Zielvorgaben festgesetzt werden, wird den Herstellern auch die Möglichkeit geboten, ein etwaiges Leistungsdefizit von Fahrzeugen in bestimmten Untergruppen durch einen Leistungsüberschuss in anderen Fahrzeuguntergruppen auszugleichen, wobei den durchschnittlichen CO₂-Lebenszyklusemissionen der Fahrzeuge in den einzelnen Untergruppen **und damit auch dem Verursacherprinzip** Rechnung getragen wird.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 20

(20) Ob ein Hersteller die spezifischen jährlichen Zielvorgaben einhält, sollte anhand seiner durchschnittlichen CO₂-Emissionen bewertet werden. Bei der Bestimmung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen sollten die Besonderheiten, die sich in den einzelnen Fahrzeuguntergruppen widerspiegeln, ebenfalls berücksichtigt werden. Deswegen

(20) Ob ein Hersteller die spezifischen jährlichen Zielvorgaben einhält, sollte anhand seiner durchschnittlichen CO₂-Emissionen bewertet werden. Bei der Bestimmung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen sollten die Besonderheiten, die sich in den einzelnen Fahrzeuguntergruppen widerspiegeln, ebenfalls berücksichtigt werden. Deswegen

sollten die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers auf den für jede Untergruppe bestimmten durchschnittlichen Emissionen basieren, die zudem nach ihrer angenommenen jährlichen Kilometerleistung und durchschnittlichen Nutzlast zu gewichten sind, um die gesamten CO₂-Lebenszyklusemissionen wiederzugeben. Wegen des geringen Einsparungspotenzials von Arbeitsfahrzeugen sollten diese nicht in die Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen einbezogen werden.

sollten die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers auf den für jede Untergruppe bestimmten durchschnittlichen Emissionen basieren, die zudem nach ihrer angenommenen jährlichen Kilometerleistung und durchschnittlichen Nutzlast zu gewichten sind, um die gesamten CO₂-Lebenszyklusemissionen wiederzugeben. Wegen des geringen Einsparungspotenzials von Arbeitsfahrzeugen sollten diese nicht in die Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen einbezogen werden, *es sei denn, es handelt sich um emissionsarme oder emissionsfreie Fahrzeuge.*

Änderungsantrag 17

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

Geänderter Text

(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 **und zu fördern**. 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 **2009** über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, in der

durch die Richtlinie .../.../EU
[COM(2017) 653 *final*] geänderten
Fassung (ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5).

durch die Richtlinie .../.../EU
[COM(2017)0653] geänderten Fassung
(ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5).

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

(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.

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. ***In Anbetracht der Schwierigkeiten bei der Entwicklung emissionsfreier und emissionsarmer Langstreckenfahrzeuge sollten Fahrzeuge mit einer Reichweite von über 400 km von der Obergrenze ausgenommen werden.***

Änderungsantrag 19

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

Geänderter Text

(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.

verwiesen, dass emissionsfreie Busse bereits auf dem Markt verfügbar sind und in Form nachfrageseitiger Maßnahmen wie der Vergabe öffentlicher Aufträge Anreize **hierfür gesetzt** werden. Um sicherzustellen, dass sich **diese Anreize** ausgewogen auf die verschiedenen Fahrzeugarten verteilen, sollten daher auch die durch emissionsfreie leichte Lastkraftwagen und Busse erzielten Einsparungen einer Obergrenze unterliegen. **Da es innerhalb eines Herstellers unterschiedliche juristische Personen für Busse und Lastkraftwagen geben kann, sollten sogenannte „Gruppen verbundener Hersteller“ im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 erlaubt werden, die als ein Hersteller auftreten.**

Änderungsantrag 20

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/... [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. ***Es ist für Verbraucher und Öffentlichkeit interessant zu wissen, welche Hersteller die neuen Emissionsnormen einhalten und welche nicht.***

Änderungsantrag 21

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. 595/2008 und deren Durchführungsvorschriften bestimmten Werten entsprechen. Deshalb sollte die Kommission die Möglichkeit haben, bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers jede systematische Nichterfüllung der Zielvorgaben für CO₂-Emissionen zu berücksichtigen, die die für die

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 durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers jede systematische Nichterfüllung der Zielvorgaben für CO₂-Emissionen zu

Typgenehmigung zuständigen Behörden bei im Betrieb befindlichen schweren Nutzfahrzeugen feststellen.

berücksichtigen, die die für die Typgenehmigung zuständigen Behörden bei im Betrieb **und auf der Straße** befindlichen schweren Nutzfahrzeugen feststellen.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 34

Vorschlag der Kommission

(34) Im Jahr 2022 sollte die Kommission Folgendes bewerten: die Wirksamkeit der mit dieser Verordnung festgelegten CO₂-Emissionsnormen und insbesondere die Höhe der bis 2030 zu erzielenden Emissionssenkungen; die Modalitäten, die erforderlich sind, um diesen Zielwert zu erreichen und zu übertreffen; die Festlegung von Zielvorgaben für die Senkung der CO₂-Emissionen für andere Arten von schweren Nutzfahrzeugen wie kleinere Lastkraftwagen, Busse und Anhänger. Ausschließlich für die Zwecke dieser Verordnung sollte die Bewertung auch schwere Nutzfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit anderen Standardabmessungen und -gewichten einbeziehen, als sie für den nationalen Transport gelten (z. B. modulare Konzepte).

Geänderter Text

(34) Im Jahr 2022 sollte die Kommission Folgendes bewerten: die Wirksamkeit der mit dieser Verordnung festgelegten CO₂-Emissionsnormen und insbesondere die Höhe der bis 2030 zu erzielenden Emissionssenkungen; die Modalitäten, die erforderlich sind, um diesen Zielwert zu erreichen und zu übertreffen; die Festlegung von Zielvorgaben für die Senkung der CO₂-Emissionen für andere Arten von schweren Nutzfahrzeugen wie kleinere Lastkraftwagen, Busse und Anhänger. Ausschließlich für die Zwecke dieser Verordnung sollte die Bewertung auch schwere Nutzfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit anderen Standardabmessungen und -gewichten einbeziehen, als sie für den nationalen Transport gelten (z. B. modulare Konzepte). ***Im letzteren Fall – und wenn diese Lastkraftwagen im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2015/719^{1a} für Beförderungen mit besonders hohem Ladevolumen eingesetzt werden – müssen sie eindeutig mithilfe von technischen Kriterien identifizierbar sein, und die Kommission sollte den Vorteil dieses Konzepts des Transports schwererer Lasten mit Blick auf den CO₂-Ausstoß anerkennen. Für die Ziele ab 2022 sollte die Kommission auf die Well-to-Wheel-Methode umstellen. Die Well-to-wheel- und die Lebenszyklus-CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen sollten überwacht und transparent dargestellt***

werden.

1a Richtlinie (EU) 2015/719 vom 29. April 2015 zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates 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 115 vom 6.5.2015.

Änderungsantrag 23

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;*

Änderungsantrag 24

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

h) „Arbeitsfahrzeug“ ein schweres Nutzfahrzeug, das nicht für den *Transport von Konsumgütern* bestimmt ist und *dem zum Zeitpunkt der Zulassung einer der Codes für Aufbauten gemäß Anhang II Anlage 2 der Richtlinie 2007/46/EG zugewiesen wurde;*

Geänderter Text

ia) Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck „Gruppe verbundener Hersteller“ einen Hersteller und seine verbundenen Unternehmen. Folgende Unternehmen gelten als „verbundene Unternehmen“ eines

Herstellers:

- a) **Unternehmen, bei denen der Hersteller mittelbar oder unmittelbar**
 - i) **über mehr als die Hälfte der Stimmrechte verfügt oder**
 - ii) **mehr als die Hälfte der Mitglieder des Aufsichtsrats, des geschäftsführenden Organs oder der zur gesetzlichen Vertretung des Unternehmens berufenen Organe bestellen kann oder**
 - iii) **zur Führung der Unternehmensgeschäfte berechtigt ist;**
- b) **Unternehmen, die über den Hersteller mittelbar oder unmittelbar die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten ausüben;**
- c) **Unternehmen, in denen ein Unternehmen nach Buchstabe b unmittelbar oder mittelbar die unter Buchstabe a bezeichneten Rechte oder Einflussmöglichkeiten ausübt;**
- d) **Unternehmen, bei denen der Hersteller zusammen mit einem oder mehreren Unternehmen gemäß den Buchstaben a, b oder c oder bei denen zwei oder mehr der letztgenannten Unternehmen gemeinsam die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten ausüben;**
- e) **Unternehmen, bei denen die unter Buchstabe a genannten Rechte oder Einflussmöglichkeiten vom Hersteller oder einem oder mehreren seiner verbundenen Unternehmen gemäß den Buchstaben a bis d und einem oder mehreren Dritten gemeinsam ausgeübt werden.**

Änderungsantrag 25

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 Nutzfahrzeug ist und dessen spezifische CO₂-Emissionen weniger als **35 % unter dem Referenzwert liegen, der sich aus dem Referenzniveau von 2019 für jede Fahrzeuguntergruppe ergibt**;

Änderungsantrag 26

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

na) Der CO₂-Korrekturfaktor entspricht dem an den Tankstellen verkauften Anteil von Gas aus erneuerbaren Quellen, der auf der Ebene der Europäischen Union zertifiziert werden muss.

Änderungsantrag 27

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

a) die gemäß der Verordnung (EU) 2018/... [HDV M&R] gemeldeten Daten zu den neuen schweren Nutzfahrzeugen des Herstellers, die in dem betreffenden Jahr zugelassen wurden, ausgenommen Arbeitsfahrzeuge;

a) die gemäß der Verordnung (EU) 2018/... [HDV M&R] gemeldeten Daten zu den neuen schweren Nutzfahrzeugen des Herstellers, die in dem betreffenden Jahr zugelassen wurden, ausgenommen Arbeitsfahrzeuge, **es sei denn, es handelt sich um emissionsarme oder emissionsfreie Fahrzeuge**;

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ba) die CO₂-Vorteile synthetischer und moderner erneuerbarer Kraftstoffe im Sinne von Artikel 2 Buchstaben s und ee der Richtlinie 2016/0382, sofern die Hersteller die Kraftstoffe freiwillig auf den Kraftstoffmarkt bringen und die Vorteile nicht auf andere Verpflichtungen zur Verringerung der CO₂-Emissionen angerechnet werden.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 1 – Buchstabe b b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

bb) den CO₂-Korrekturfaktor (CCF), der nach folgender Formel berechnet werden kann: $CCF = \text{nationaler Anteil (\%)} \text{ der verwendeten Energie aus nachhaltigen erneuerbaren Energiequellen} / 10$. Dies wird separat für mit Dieselmotoren und Methan betriebene Fahrzeuge und für die in jedem Kalenderjahr verkauften Kraftstoffe berechnet. Die Kommission sollte die Einführung des CCF fördern, damit die Well-to-Wheel-Methode zur Anwendung kommen kann.

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 2 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

a) ein emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug wird **abhängig von seiner Reichweite mehrfach gezählt: bei einer Reichweite von weniger als 100 km wird es als zwei Fahrzeuge gezählt, bei einer Reichweite von mehr als 100 km, 200 km oder 400 km wird es als drei, vier bzw. fünf** Fahrzeuge gezählt;

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

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.

Geänderter Text

b) ein emissionsarmes schweres Nutzfahrzeug wird – abhängig von einer Funktion seiner spezifischen CO₂-Emissionen und *dem Emissionsschwellenwert* von **35 % unter dem Referenzwert, der sich aus dem Referenzniveau von 2019 für jede Fahrzeuguntergruppe ergibt** – als bis zu zwei Fahrzeuge gezählt.

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(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*

Geänderter Text

(3) Der Faktor für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge verringert die durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers um höchstens 3 %. Der Anteil von emissionsfreien **und emissionsarmen** schweren Nutzfahrzeugen der **Langstreckenklasse mit einer Reichweite von über 400 km wird von der**

durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers um höchstens 1,5 %.

Obergrenze ausgenommen.

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 34

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 Mittel dürfen nur für die Finanzierung von Programmen verwendet werden, die in enger Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern durchgeführt werden, um den gerechten Übergang des Automobilsektors zu emissionsarmer Mobilität sowie innovative Lösungen zu fördern, die Anreize für eine schnelle Verbreitung von emissionsfreien und emissionsarmen schweren Nutzfahrzeugen bieten.***

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Hierzu sorgt die Kommission dafür, dass die Hersteller oder gegebenenfalls die

Geänderter Text

(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.

nationalen Behörden **der Öffentlichkeit** zuverlässige nicht personenbezogene Daten über die CO₂-Emissionen und den tatsächlichen Energieverbrauch von schweren Nutzfahrzeugen im Fahrbetrieb zur Verfügung stellen, **die auf einer Standardisierung bestehender Datenerhebungssysteme, die verschiedene Nutzungsarten abdecken, beruhen. Die Kommission prüft, ob die CO₂-Emissionen unter realen Fahrbedingungen mit portablen Emissionsmesssystemen (PEMS) bestimmt werden können.**

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Aktualisierung des Simulationsinstruments („VECTO“). Die Kommission aktualisiert jährlich das Simulationsinstrument VECTO gemäß der Verordnung (EU) 2017/2400, um der Einführung kraftstoffsparender Technologien wie Lkw-Platooning und Neuerungen bei Anhängern, Sattelaufliegern und festen Aufbauten Rechnung zu tragen. Die Aktualisierungen sollten den Abweichungen zwischen den Ergebnissen von VECTO und den tatsächlichen CO₂-Emissionen im realen Fahrbetrieb Rechnung tragen.

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Um zu gewährleisten, dass die technischen Parameter, die zur Berechnung

(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:

Änderungsantrag 38

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.

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 jährlich, und ihr wird die Befugnis übertragen, gemäß* Artikel 15 *delegierte Rechtsakte* zur Änderung der nachstehenden Bestimmungen der Anhänge I und II zu erlassen:

Geänderter Text

Die Kommission erstattet dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 2022 Bericht über die Wirksamkeit dieser Verordnung, *die Methoden für die Erfassung der „Well-to-wheel“-Emissionen*, die gemäß Artikel 1 für 2030 festzulegende CO₂-Reduktionszielvorgabe und die Festlegung von CO₂-Reduktionszielvorgaben für andere Arten schwerer Nutzfahrzeuge einschließlich Anhänger *sowie Kombinationen im Rahmen des europäischen modularen Systems. Die Kommission berichtet außerdem über die Fortschritte bei der Konzipierung einer repräsentativen Methode zur Berechnung der Lebenszyklusemissionen*. Der Bericht umfasst darüber hinaus eine Bewertung der Wirksamkeit der Modalitäten, die insbesondere emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge – namentlich Busse – *einschließlich ihrer Definition* 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. ***Für diesen Bericht beurteilt die Kommission alle wichtigen Parameter, die die Markteinführung alternativer Antriebe beeinflussen, wobei sie folgende Indikatoren berücksichtigt:***

- ***Ausbau der Ladeinfrastruktur***
- ***Fahrzeugangebot auf dem Markt (Elektrospeicherfahrzeuge, aufladbare Hybridfahrzeuge, Elektrofahrzeuge mit Brennstoffzelle usw.)***
- ***Durchschnittliche Öl- und Kraftstoffpreise***
- ***Umfang der Subventionen und der nichtmonetären Anreize***
- ***Umfang der öffentlichen Beschaffung usw.***

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.

VERFAHREN DES MITBERATENDEN AUSSCHUSSES

Titel	CO ₂ -Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge	
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD)	
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 5.7.2018	
Stellungnahme von Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 5.7.2018	
Verfasser(in) der Stellungnahme Datum der Benennung	Henna Virkkunen 3.7.2018	
Prüfung im Ausschuss	6.9.2018	8.10.2018
Datum der Annahme	9.10.2018	
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 37 –: 8 0: 2	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Daniela Aiuto, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Georg Mayer, Gesine Meissner, Renaud Muselier, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Keith Taylor, Pavel Telička, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Kosma Złotowski, Luis de Grandes Pascual, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Claudia Țapardel	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Francisco Assis, Michael Detjen, Jill Evans, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Ryszard Antoni Legutko, Marek Plura, Henna Virkkunen	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)	Nicola Danti, Angel Dzhambazki, John Howarth, Wajid Khan	

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM MITBERATENDEN AUSSCHUSS

37	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Angel Dzhambazki, Jacqueline Foster, Ryszard Antoni Legutko, Peter Lundgren, Kosma Złotowski
ENF	Georg Mayer
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Innocenzo Leontini, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Renaud Muselier, Markus Pieper, Marek Plura, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Francisco Assis, Inés Ayala Sender, Nicola Danti, Michael Detjen, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, John Howarth, Wajid Khan, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Claudia Tapardel
8	-
EFDD	Daniela Aiuto , Jill Seymour
GUE/NGL	Tania González Peñas, Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jill Evans, Keith Taylor

2	0
ECR	Peter van Dalen
ENF	Marie-Christine Arnautu

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung

VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES

Titel	CO2-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge		
Bezugsdokumente - Verfahrensnummer	COM(2018)0284 – C8-0197/2018 – 2018/0143(COD)		
Datum der Übermittlung an das EP	17.5.2018		
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	ENVI 5.7.2018		
Mitberatende Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	ITRE 5.7.2018	IMCO 5.7.2018	TRAN 5.7.2018
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	ITRE 19.6.2018	IMCO 19.6.2018	
Berichterstatter Datum der Benennung	Bas Eickhout 24.5.2018		
Prüfung im Ausschuss	29.8.2018		
Datum der Annahme	18.10.2018		
Ergebnis der Schlussabstimmung	+	47	
	-	6	
	0	0	
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Ivo Belet, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Angélique Delahaye, Mark Demesmaeker, Stefan Eck, Bas Eickhout, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Arne Gericke, Jens Gieseke, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Peter Liese, Susanne Melior, Rory Palmer, Gilles Pargneaux, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Frédérique Ries, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Renate Sommer, Nils Torvalds, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Eleonora Evi, Giorgos Grammatikakis, Rebecca Harms, Martin Häusling, Anja Hazekamp, Jan Huitema, Merja Kyllönen, Carolina Punset, Christel Schaldemose, Keith Taylor, Tiemo Wölken, Carlos Zorrinho		
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 200 Abs. 2)	Sophia in 't Veld, Kati Piri, Mirja Vehkaperä, Flavio Zanonato		
Datum der Einreichung	25.10.2018		

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

47	+
ALDE	Jan Huitema, Carolina Punset, Frédérique Ries, Nils Torvalds, Mirja Vehkaperä, Sophia in 't Veld
ECR	Mark Demesmaeker
EFDD	Eleonora Evi, Piernicola Pedicini
GUE/NGL	Stefan Eck, Anja Hazekamp, Merja Kyllönen
NI	Zoltán Balczó
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Angélique Delahaye, José Inácio Faria, Karl Heinz Florenz, Francesc Gambús, Andrzej Grzyb, Giovanni La Via, Peter Liese, Annie Schreijer Pierik, Adina Ioana Vălean
S&D	Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Giorgos Grammatikakis, Jytte Guteland, Jo Leinen, Susanne Melior, Rory Palmer, Gilles Pargneaux, Kati Piri, Pavel Poc, Christel Schaldemose, Tiemo Wölken, Flavio Zanonato, Damiano Zoffoli, Carlos Zorrinho
VERTS/ALE	Marco Affronte, Bas Eickhout, Rebecca Harms, Martin Häusling, Davor Škrlec, Keith Taylor

6	-
ECR	Arne Gericke, Urszula Krupa, Bolesław G. Piecha, John Procter
EPP	Jens Gieseke, Renate Sommer

0	0

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung