



2017/0293(COD)

14.3.2018

*****I**

ENTWURF EINES BERICHTS

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für 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 (Neufassung)
(COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))

Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und
Lebensmittelsicherheit

Berichterstatterin: Miriam Dalli

(Neufassung – Artikel 104 der Geschäftsordnung)

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
ANLAGE: SCHREIBEN DES RECHTSAUSSCHUSSES	50
ANLAGE: STELLUNGNAHME DER BERATENDEN GRUPPE DER JURISTISCHEN DIENSTE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS, DES RATES UND DER KOMMISSION	51

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

**zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für 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 (Neufassung)
(COM(2017)0676 – C8-0395/2017 – 2017/0293(COD))**

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren – Neufassung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2017)0676),
 - 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 (C8-0395/2017),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - gestützt auf die Interinstitutionelle Vereinbarung vom 28. November 2001 über die systematischere Neufassung von Rechtsakten¹,
 - unter Hinweis auf das Schreiben des Rechtsausschusses vom 14. März 2018 an den Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit gemäß Artikel 104 Absatz 3 seiner Geschäftsordnung,
 - gestützt auf die Artikel 104 und 59 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit sowie die Stellungnahmen des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie und des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (A8-0000/2018),
- A. in der Erwägung, dass der Vorschlag der Kommission nach Auffassung der beratenden Gruppe der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission keine anderen inhaltlichen Änderungen enthält als diejenigen, die im Vorschlag als solche ausgewiesen sind, und dass sich der Vorschlag in Bezug auf die Kodifizierung der unveränderten Bestimmungen der bisherigen Rechtsakte mit jenen Änderungen auf eine reine Kodifizierung der bestehenden Rechtstexte ohne inhaltliche Änderungen beschränkt;
1. legt unter Berücksichtigung der Empfehlungen der beratenden Gruppe der Juristischen Dienste des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission den folgenden

¹ ABl. C 77 vom 28.3.2002, S. 1.

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 3

Vorschlag der Kommission

(3) *Nach der eindeutigen Zielsetzung der europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität¹⁶ müssen die verkehrsbedingten Emissionen von Treibhausgasen (THG) bis Mitte des Jahrhunderts um mindestens 60 % niedriger sein als im Jahr 1990 und eine klare Tendenz Richtung null aufweisen. Die verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen, die unsere Gesundheit beeinträchtigen, müssen drastisch und unverzüglich reduziert werden. Die Emissionen aus konventionellen Verbrennungsmotoren müssen auch nach 2020 weiter reduziert werden. Der Einsatz und die Marktdurchdringung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge müssen bis 2030 deutlich voranschreiten.*

¹⁶ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität (COM(2016) 501

Geänderter Text

(3) *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) 2015 in Paris eingegangen ist, muss die Verringerung der CO₂-Emissionen des Verkehrssektors beschleunigt werden, und die Treibhausgasemissionen dieses Sektors müssen bis Mitte des Jahrhunderts eine klare Tendenz Richtung null aufweisen. Die verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen, die unsere Gesundheit beeinträchtigen, müssen drastisch und unverzüglich reduziert werden. Die Emissionen aus konventionellen Verbrennungsmotoren müssen auch nach 2020 weiter reduziert werden. Der Einsatz und die Marktdurchdringung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge müssen bis 2030 deutlich voranschreiten.*

¹⁶ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität (COM(2016) 501

final).

final).

Or. en

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Der strukturelle Übergang zu alternativen Antriebssystemen wird mit strukturellen Veränderungen in den Wertschöpfungsketten der Automobilindustrie einhergehen. Es ist von entscheidender Bedeutung, die unweigerlich zu erwartenden sozialen Auswirkungen des Übergangs zu geringen CO₂-Emissionen in der Automobilindustrie zu berücksichtigen und beim Umgang mit den unvermeidlichen Auswirkungen auf Arbeitsplätze, die sich in den am stärksten betroffenen Regionen besonders bemerkbar machen werden, proaktiv vorzugehen.

Or. en

Begründung

Es muss deutlich auf die unvermeidlichen strukturellen Veränderungen hingewiesen werden, zu denen der Übergang zu einer CO₂-armen Wirtschaft führen wird.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9) Eine Bewertung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 im Jahr 2015 kam zu dem Schluss, dass

(9) Eine Bewertung der Verordnungen (EG) Nr. 443/2009 und (EU) Nr. 510/2011 im Jahr 2015 kam zu dem Schluss, dass

diese Verordnungen relevant und im Großen und Ganzen kohärent sind sowie erhebliche Emissionseinsparungen bewirkt haben und gleichzeitig kosteneffizienter sind, als ursprünglich erwartet. Auch haben sie einen erheblichen Mehrwert für die Union erzielt, der durch nationale Maßnahmen nicht in gleichem Maße hätte realisiert werden können.

diese Verordnungen relevant und im Großen und Ganzen kohärent sind sowie erhebliche Emissionseinsparungen bewirkt haben und gleichzeitig kosteneffizienter sind, als ursprünglich erwartet. Auch haben sie einen erheblichen Mehrwert für die Union erzielt, der durch nationale Maßnahmen nicht in gleichem Maße hätte realisiert werden können. ***Diese Bewertung kam jedoch auch zu dem Schluss, dass die tatsächlich erzielten CO₂-Einsparungen deutlich geringer sind, als die Leistungen der Typgenehmigungstests erwarten ließen, und dass die „Emissionslücke“ zwischen Typgenehmigungstests und Leistung im tatsächlichen Fahrbetrieb die Wirksamkeit von CO₂-Normen sowie das Vertrauen der Verbraucher in die potenziellen Kraftstoffeinsparungen neuer Fahrzeuge wesentlich beeinträchtigt hat.***

Or. en

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12a) Bei der Bewertung der Richtlinie 1999/94/EG^{1a} durch die Kommission im Jahr 2016 wurde festgestellt, dass eine weitere Klarstellung und Vereinfachung der Rechtsvorschriften erforderlich ist, wodurch ihre Relevanz, Effektivität, Effizienz und Kohärenz verbessert werden können. Durch die Empfehlung (EU) 2017/948^{1b} der Kommission soll eine einheitliche Anwendung der Richtlinie 1999/94/EG gefördert werden. Trotzdem könnten besser konzipierte und weiter vereinheitlichte Unionsanforderungen für die Fahrzeugkennzeichnung, durch die Verbraucher vergleichbare, zuverlässige und benutzerfreundliche Informationen

über die Vorteile emissionsarmer Fahrzeuge, einschließlich Informationen über Luftschadstoffe und Betriebskosten – zusätzlich zu den Informationen über CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch – erhalten, die Verbreitung der kraftstoffeffizientesten und umweltfreundlichsten Fahrzeuge in der Union unterstützen. Die Kommission sollte die Richtlinie 1999/94/EG daher bis spätestens 31. Dezember 2019 überarbeiten und einen entsprechenden Gesetzgebungsvorschlag unterbreiten.

^{1a} Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 über die Bereitstellung von Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emission beim Marketing für neue Personenkraftwagen (ABl. L 12 vom 18.1.2000, S. 16)

^{1b} Empfehlung (EU) 2017/948 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Verwendung von nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge typgenehmigten und gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerten bei der Bereitstellung von Verbraucherinformationen gemäß der Richtlinie 1999/94/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 142 vom 2.6.2017, S. 100).

Or. en

Begründung

Die Verbraucher benötigen Zugang zu realistischen Kraftstoffverbrauchswerten, um fundierte Kaufentscheidungen zu treffen. Die Werte auf EU-Kraftstoffverbrauchsetiketten, die am Verkaufspunkt gezeigt werden, sollten so angepasst werden, dass sie den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch im realen Fahrbetrieb und nicht nur Laborwerte wiedergeben. Bei der Beurteilung der Fahrzeugkennzeichnungsrichtlinie kam die Kommission 2016 zu dem Schluss, dass die mangelnde Harmonisierung der Etiketten zwischen den Mitgliedstaaten ihre

allgemeine Effizienz untergräbt. Ihre Effektivität wird auch durch das Fehlen von Informationen über Luftschadstoffemissionen beeinträchtigt. Daher sollte der Kommission der Auftrag erteilt werden, die Richtlinie zu überarbeiten.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 13

Vorschlag der Kommission

(13) Daher sollten für das Jahr 2025 und für das Jahr 2030 Zielwerte für die Minderung der Emissionen der unionsweiten Flotte neuer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge festgelegt werden, wobei der Zeit für die Flottenerneuerung und dem Erfordernis Rechnung getragen werden sollte, dass der Straßenverkehrssektor zu den Klima- und Energiezielen für 2030 beitragen muss. Dieses schrittweise Vorgehen gibt der Automobilindustrie ferner ein klares, frühzeitiges Zeichen, dass die Markteinführung energieeffizienter Technologien sowie emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge nicht verzögert werden darf.

Geänderter Text

(13) Daher sollten für das Jahr 2025 und für das Jahr 2030 Zielwerte für die Minderung der Emissionen der unionsweiten Flotte neuer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge festgelegt werden, wobei der Zeit für die Flottenerneuerung und dem Erfordernis Rechnung getragen werden sollte, dass der Straßenverkehrssektor zu den Klima- und Energiezielen für 2030 ***und den langfristigen Klimazielen*** beitragen muss. Dieses schrittweise Vorgehen gibt der Automobilindustrie ferner ein klares, frühzeitiges Zeichen, dass die Markteinführung energieeffizienter Technologien sowie emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge nicht verzögert werden darf.

Or. en

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

(14) Zwar gehört die Union zu den weltweit größten Kraftfahrzeugherstellern und nimmt in diesem Bereich eine technologische Führungsposition ein, jedoch nimmt der Wettbewerb zu und die globale Automobilbranche verändert sich

Geänderter Text

(14) Zwar gehört die Union zu den weltweit größten Kraftfahrzeugherstellern und nimmt in diesem Bereich eine technologische Führungsposition ein, jedoch nimmt der Wettbewerb zu und die globale Automobilbranche verändert sich

durch Innovationen bei elektrischen Antriebssystemen sowie kooperativen, vernetzten und automatisierten Mobilitätslösungen rasant. Um ihre globale Wettbewerbsfähigkeit und den Zugang zu den Märkten zu erhalten, braucht die Union einen Rechtsrahmen, der **besondere Anreize** im Bereich der emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge umfasst, einen großen Binnenmarkt schafft und die technologische Entwicklung und Innovation unterstützt.

durch Innovationen bei elektrischen Antriebssystemen sowie kooperativen, vernetzten und automatisierten Mobilitätslösungen rasant. Um ihre globale Wettbewerbsfähigkeit und den Zugang zu den Märkten zu erhalten, braucht die Union einen Rechtsrahmen, der **einen besonderen politischen Mechanismus** im Bereich der emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeuge umfasst, einen großen Binnenmarkt schafft und die technologische Entwicklung und Innovation unterstützt.

Or. en

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15

Vorschlag der Kommission

(15) Ein spezieller **Anreizmechanismus** sollte eingeführt werden sollte, um den reibungslosen Übergang zu emissionsfreier Mobilität zu erleichtern. Dieses **Anrechnungssystem** sollte so gestaltet sein, dass es die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt fördert.

Geänderter Text

(15) Ein spezieller **politischer Mechanismus** sollte eingeführt werden sollte, um den reibungslosen Übergang zu emissionsfreier Mobilität zu erleichtern. Dieses **Anrechnungs- und Belastungssystem** sollte so gestaltet sein, dass es die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt fördert.

Or. en

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

(16) Die Festlegung einer Benchmark für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an der EU-

Geänderter Text

(16) Die Festlegung einer **strikten** Benchmark für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an der EU-

Flotte in Verbindung mit einem gut durchdachten Mechanismus zur Anpassung der Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers auf Basis des Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an dessen Flotte dürfte ein starkes, glaubwürdiges Signal für die Entwicklung und den Einsatz solcher Fahrzeuge setzen und gleichzeitig die weitere Verbesserung der Effizienz konventioneller Verbrennungsmotoren erlauben.

Flotte in Verbindung mit einem gut durchdachten Mechanismus zur Anpassung der Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers auf Basis des Anteils emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge an dessen Flotte dürfte ein starkes, glaubwürdiges Signal für die Entwicklung und den Einsatz solcher Fahrzeuge setzen und gleichzeitig die weitere Verbesserung der Effizienz konventioneller Verbrennungsmotoren erlauben.

Or. en

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17

Vorschlag der Kommission

(17) Bei der Festsetzung der Gutschriften für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ist es angebracht, der Differenz zwischen den CO₂-Emissionen der Fahrzeuge Rechnung zu tragen. Der Anpassungsmechanismus sollte sicherstellen, dass einem Hersteller, der den Benchmarkwert übertrifft, eine höhere Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen gewährt wird. Zur Gewährleistung eines ausgewogenen Ansatzes sollte der Umfang der im Rahmen dieses Mechanismus möglichen Anpassung begrenzt werden. Damit werden Anreize geschaffen, durch die der rasche Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gefördert und ein hoher Nutzen für die Verbraucher, die Wettbewerbsfähigkeit und den Umweltschutz erzielt wird.

Geänderter Text

(17) Bei der Festsetzung der Gutschriften für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ist es angebracht, der Differenz zwischen den CO₂-Emissionen der Fahrzeuge Rechnung zu tragen. Der Anpassungsmechanismus sollte sicherstellen, dass einem Hersteller, der den Benchmarkwert übertrifft, eine höhere Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen gewährt wird, **während ein Hersteller, der den Benchmarkwert nicht erfüllt, ein strengeres CO₂-Ziel erfüllen müsste**. Zur Gewährleistung eines ausgewogenen Ansatzes sollte der Umfang der im Rahmen dieses Mechanismus möglichen Anpassung begrenzt werden. Damit werden Anreize geschaffen, durch die der rasche Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gefördert und ein hoher Nutzen für die Verbraucher, die Wettbewerbsfähigkeit und den Umweltschutz erzielt wird.

Or. en

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(17a) Diese Lade- und Tankstelleninfrastruktur muss schnell eingerichtet werden, um das Vertrauen von Verbrauchern mit emissionsfreien oder emissionsarmen Fahrzeugen zu steigern, und zur Mobilisierung erheblicher öffentlicher und privater Investitionen müssen verschiedene Unterstützungsinstrumente auf Ebene der Union und der Mitgliedstaaten wirksam zusammenarbeiten.

Or. en

Begründung

Dies steht in Verbindung mit Erwägung 17 – logische Fortsetzung.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(17b) Damit der Übergang zu emissionsfreier Mobilität erfolgreich ist, muss es ein Umfeld geben, das dies durch den Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, ein robustes Fahrzeugkennzeichnungssystem und eine strikte Durchsetzung der Normen für Luftqualität und Klimaschutz umfassend ermöglicht. Für einen gerechten Übergang werden starke Unterstützungsmechanismen für die Arbeitnehmer in der Automobilindustrie benötigt. Dieser Übergang erfordert

ferner einen gemeinsamen politischen Rahmen für Fahrzeuge, Infrastrukturen, Stromnetze und beschäftigungspolitische und wirtschaftliche Anreize auf europäischer, nationaler, regionaler und lokaler Ebene. All dies erfordert stärkere Finanzierungsinstrumente der Union.

Or. en

Begründung

Dies steht in Verbindung mit den Erwägungen 4a, 17 und 17a – logische Fortsetzung.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 18 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(18a) Ein Nutzwertparameter, der dem Gewicht von Fahrzeugen Rechnung trägt, ist nicht mehr erforderlich. Technologische Fortschritte bedeuten, dass schwerere, größere Fahrzeuge nicht unbedingt mehr Emissionen erzeugen und Technologie zur Steigerung der Effizienz wie Hybridisierung jetzt von den CO₂-Emissionen unabhängig ist. Durch einen Nutzwertparameter für Masse könnten schwerere Fahrzeuge daher übermäßig begünstigt werden. Damit der Umweltnutzen und die anderen Vorteile des Downsizings und der Gewichtsreduzierung von Fahrzeugen ausgeschöpft werden können, sollten die CO₂-Ziele für PKW daher nicht länger nach der Fahrzeugmasse differenziert werden. Da die Emissionsziele für 2025 und 2030 in relativen prozentualen Anteilen angegeben sind, ist es richtig, keinen Nutzwertparameter aufzunehmen.

Or. en

Begründung

Dies steht im Zusammenhang mit den Änderungsanträgen, durch die der Nutzwertparameter für Masse in Anhang I gestrichen wird – siehe die Begründung dort.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 19

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(19) Damit die Vielfalt des Markts für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge und seine Fähigkeit, unterschiedlichen Wünschen der Verbraucher gerecht zu werden, erhalten bleibt, sollten die CO₂-Ziele in linearer Abhängigkeit vom Nutzwert der Fahrzeuge festgesetzt werden. Die Beibehaltung von Masse als Parameter für den Nutzwert wird als mit der bestehenden Regelung kohärent angesehen. Damit die Masse von auf der Straße betriebenen Fahrzeugen besser abgebildet wird, sollte der Parameter der Masse in fahrbereitem Zustand ab 2025 durch die Prüfmasse gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ersetzt werden. *entfällt*

Or. en

Begründung

Dies steht im Zusammenhang mit den Änderungsanträgen, durch die der Nutzwertparameter für Masse in Anhang I gestrichen wird – siehe die Begründung dort.

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 20

(20) *Es sollte vermieden werden, dass die EU-weiten Flottenziele aufgrund von Veränderungen der Durchschnittsmasse der Flotte geändert werden.*

entfällt

Veränderungen der Durchschnittsmasse sollten daher unverzüglich in die Berechnung der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen einfließen, und der hierzu verwendete Durchschnittsmassewert sollte ab 2025 alle zwei Jahre angepasst werden.

Or. en

Begründung

Dies steht im Zusammenhang mit den Änderungsanträgen, durch die der Nutzwertparameter für Masse in Anhang I gestrichen wird – siehe die Begründung dort.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21

(21) Um die Anstrengungen zur Emissionsminderung auf eine wettbewerbsneutrale und faire Weise zu verteilen, *die die Vielfalt des Marktes für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge widerspiegelt, und angesichts des Übergangs zu WLTP-basierten Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen ist es angebracht, die Neigung der Grenzwertkurve auf der Grundlage der spezifischen Emissionen aller in dem entsprechenden Jahr neu zugelassenen Fahrzeuge zu bestimmen und die Änderung der EU-weiten Flottenziele in den Jahren 2021, 2025 und 2030 zu berücksichtigen, damit sichergestellt wird, dass alle Hersteller gleichermaßen zu den*

(21) Um die Anstrengungen zur Emissionsminderung auf eine wettbewerbsneutrale und faire Weise zu verteilen, **sollte sichergestellt werden**, dass alle Hersteller gleichermaßen zu den Minderungsanstrengungen beitragen.

Minderungsanstrengungen beitragen. **Bei leichten Nutzfahrzeugen sollte für Hersteller von leichteren, von Personenkraftwagen abgeleiteten Nutzfahrzeugen der gleiche Ansatz wie für die Hersteller von Personenkraftwagen gelten; für die Hersteller von Fahrzeugen, die den schwereren Marktsegmenten zuzuordnen sind, sollte für den gesamten Zielzeitraum eine steilere, unveränderliche Neigung festgelegt werden.**

Or. en

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 23

Vorschlag der Kommission

(23) Jedoch sollte sichergestellt werden, dass ein Gleichgewicht herrscht zwischen den Anreizen für Ökoinnovationen und für jene Technologien, deren emissionsmindernde Wirkung im Rahmen des amtlichen Prüfverfahrens nachgewiesen wird. Folglich ist es angebracht, eine Obergrenze für ökoinnovationsbedingte Einsparungen aufrechtzuerhalten, die ein Hersteller zur Erreichung der Zielvorgabe einbringen kann. Die Kommission sollte die Möglichkeit haben, die Höhe der Obergrenze zu überprüfen, insbesondere um den Auswirkungen des geänderten amtlichen Prüfverfahrens Rechnung zu tragen. Es ist auch zu präzisieren, wie die Einsparungen zur Erreichung der Zielvorgabe berechnet werden sollten.

Geänderter Text

(23) Jedoch sollte sichergestellt werden, dass ein Gleichgewicht herrscht zwischen den Anreizen für Ökoinnovationen und für jene Technologien, deren emissionsmindernde Wirkung im Rahmen des amtlichen Prüfverfahrens nachgewiesen wird. Folglich ist es angebracht, eine Obergrenze für ökoinnovationsbedingte Einsparungen aufrechtzuerhalten, die ein Hersteller zur Erreichung der Zielvorgabe einbringen kann. Die Kommission sollte die Möglichkeit haben, die Höhe der Obergrenze **im Hinblick auf eine Senkung** zu überprüfen, insbesondere um den Auswirkungen des geänderten amtlichen Prüfverfahrens Rechnung zu tragen. Es ist auch zu präzisieren, wie die Einsparungen zur Erreichung der Zielvorgabe berechnet werden sollten.

Or. en

Begründung

Der Text sollte insofern präzisiert werden, als nur eine Senkung der Obergrenze ermöglicht werden sollte und mögliche Schlupflöcher, durch die der Anteil von Ökoinnovationen erhöht werden kann, vermieden werden sollten.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 28

Vorschlag der Kommission

(28) *Das Verfahren für die Gewährung von Ausnahmen vom Flottenzielwert von 95 g CO₂/km für Nischenhersteller stellt sicher, dass die Reduktionsauflagen für Nischenhersteller den Reduktionsauflagen für Hersteller großer Stückzahlen im Hinblick auf dieses Ziel entsprechen.* Die Erfahrung zeigt **jedoch**, dass Nischenhersteller über dasselbe Potenzial, die CO₂-Zielvorgaben zu erfüllen, verfügen wie große Hersteller; im Hinblick auf die Zielvorgaben ab 2025 wird es als nicht angebracht angesehen, zwischen den beiden Herstellerkategorien zu unterscheiden.

Geänderter Text

(28) Die Erfahrung zeigt, dass Nischenhersteller über dasselbe Potenzial, die CO₂-Zielvorgaben zu erfüllen, verfügen wie große Hersteller; im Hinblick auf die Zielvorgaben ab 2025 wird es **daher** als nicht angebracht angesehen, zwischen den beiden Herstellerkategorien zu unterscheiden.

Or. en

Begründung

Die Erfahrung zeigt, dass Nischenhersteller, die 10 000 bis 300 000 Fahrzeuge im Jahr herstellen, über dasselbe Potenzial, die CO₂-Zielvorgaben zu erfüllen, verfügen wie große Hersteller; im Hinblick auf die Zielvorgaben ab 2025 wird es daher als nicht mehr angebracht angesehen, zwischen den beiden Herstellerkategorien zu unterscheiden. Diese Ausnahmegenehmigung weiterhin zu gewähren würde Nachteile in Bezug auf die Wettbewerbsneutralität mit sich bringen und möglicherweise die Wirksamkeit der Verordnung beeinträchtigen.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 38 a (neu)

(38a) Es ist von entscheidender Bedeutung, die unweigerlich zu erwartenden sozialen Auswirkungen des Übergangs zu geringen CO₂-Emissionen in der Automobilindustrie zu berücksichtigen und beim Umgang mit den unvermeidlichen Auswirkungen auf Arbeitsplätze, die sich in bestimmten am stärksten betroffenen Regionen besonders bemerkbar machen werden, proaktiv vorzugehen. Daher ist es äußerst wichtig, dass die derzeitigen Maßnahmen zur Unterstützung des Übergangs hin zu einer Wirtschaft mit geringen CO₂-Emissionen mit gezielten Maßnahmen für die Umschulung, Neuqualifizierung und Weiterqualifizierung von Arbeitnehmern sowie Initiativen für allgemeine und berufliche Bildung sowie Stellensuche, die in engem Dialog mit den Sozialpartnern durchgeführt werden, einhergehen. Diese Bemühungen sollten durch zweckgebundene Einnahmen aus der Erhebung der Emissionsüberschreitungsabgabe kofinanziert werden.

Or. en

Begründung

Die Einnahmen aus der Erhebung der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten verwendet werden, um in enger Abstimmung mit den Sozialpartnern die Umschulung und Weiterqualifizierung sowie die Neuqualifizierung von Arbeitnehmern zu fördern und so zu einem gerechten Übergang zu einer Wirtschaft mit geringen CO₂-Emissionen beizutragen, insbesondere in Regionen, die vom Wandel der Automobilindustrie am stärksten betroffen sind.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 41

(41) Die tatsächliche Wirksamkeit der in dieser Verordnung festgelegten Ziele für die Senkung der CO₂-Emissionen hängt stark davon ab, wie repräsentativ das amtliche Prüfverfahren ist. Im Einklang mit der Stellungnahme im Rahmen des Europäischen Mechanismus für wissenschaftliche Beratung (SAM)²³ und der Empfehlung des Europäischen Parlaments im Anschluss an seine Untersuchung zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie²⁴ sollte ein Mechanismus eingerichtet werden, mit dem die tatsächliche Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelten CO₂-Emissions- und Energieverbrauchswerte der Fahrzeuge bewertet werden kann. Die Kommission sollte die Befugnis haben, die öffentliche Verfügbarkeit solcher Daten zu gewährleisten und *erforderlichenfalls* die Verfahren zur **Ermittlung und** Sammlung der zur Durchführung solcher Bewertungen erforderlichen **Daten** zu entwickeln.

(41) Die tatsächliche Wirksamkeit der in dieser Verordnung festgelegten Ziele für die Senkung der CO₂-Emissionen hängt stark davon ab, wie repräsentativ das amtliche Prüfverfahren ist. Im Einklang mit der Stellungnahme im Rahmen des Europäischen Mechanismus für wissenschaftliche Beratung (SAM)²³ und der Empfehlung des Europäischen Parlaments im Anschluss an seine Untersuchung zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie²⁴ sollte ein Mechanismus eingerichtet werden, mit dem die tatsächliche Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelten CO₂-Emissions- und Energieverbrauchswerte der Fahrzeuge bewertet werden kann. ***Dass der Typgenehmigungswert repräsentativ für die Emissionen im realen Fahrbetrieb ist, kann am zuverlässigsten durch die Einführung eines Tests für die CO₂-Emissionen im realen Fahrbetrieb erreicht werden, zu dessen Erarbeitung die Kommission ermächtigt werden sollte. Dieser Test sollte mittels delegierter Rechtsakte entwickelt und spätestens zwei Jahre nach Geltungsbeginn dieser Verordnung eingeführt werden. In der Zwischenzeit und bis dieser Test Anwendung findet, sollte die Einhaltung sichergestellt werden, indem von den Herstellern zu meldende Daten der Kraftstoffverbrauchsmesser in Verbindung mit einem nicht zu überschreitenden Emissionsgrenzwert, der höchstens 15 % über den gemessenen Typgenehmigungswerten liegt, verwendet werden, ab 2021 mit dem WLTP-Test gemessen.*** Die Kommission sollte die Befugnis haben, die öffentliche Verfügbarkeit solcher Daten zu gewährleisten und die Verfahren zur Sammlung der zur Durchführung solcher Bewertungen erforderlichen **Kraftstoffverbrauchsdaten** zu entwickeln.

²³ 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).

²⁴ Empfehlung des Europäischen Parlaments vom 4. April 2017 an den Rat und die Kommission im Anschluss an die Untersuchung zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie (2016/2908 (RSP)).

²³ 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).

²⁴ Empfehlung des Europäischen Parlaments vom 4. April 2017 an den Rat und die Kommission im Anschluss an die Untersuchung zu Emissionsmessungen in der Automobilindustrie (2016/2908 (RSP)).

Or. en

Begründung

Dieser Änderungsantrag steht im Zusammenhang mit den Änderungsanträgen zu Artikel 12 – siehe Begründung dort.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 41 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(41a) Derzeit gibt es kein einheitliches Verfahren zur Beurteilung der Lebenszyklusemissionen leichter Nutzfahrzeuge. Es ist angebracht, dass die Kommission eine solche Analyse bis 2026 zur Verfügung stellt, um ein umfassendes Bild der CO₂-Emissionen aus dem Sektor leichter Nutzfahrzeuge zur Verfügung zu stellen. Zu diesem Zweck sollte die Kommission mittels delegierter Rechtsakte ein gemeinsames Unionsverfahren entwickeln, gemäß dem Hersteller ab 2025 auf einheitliche Weise die CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus für alle Kraftstoffarten und

Antriebssysteme melden, die sie auf den Markt bringen. Die Methode sollte auch mit den einschlägigen ISO-Normen im Einklang stehen und dem Treibhauspotenzial der Fahrzeugemissionen Rechnung tragen, die von der Quelle zum Rad („Well-to-Wheel“), vom Tank zum Rad („Tank-to-Wheel“) und am Ende der Lebensdauer entstehen. Die Analyse der Kommission sollte auf den von Herstellern gemeldeten Daten sowie allen anderen verfügbaren relevanten Daten beruhen.

Or. en

Begründung

Obwohl die derzeitige Verordnung effektiv darauf abzielt, die Auspuff-Emissionen zu senken, fehlt ein klares Verständnis der Emissionen von Fahrzeugen mit unterschiedlichen Kraftstoffarten über den gesamten Lebenszyklus. Die Kommission sollte sich bemühen, eine gemeinsame Methode für die Berichterstattung über solche Daten durch OEM zu entwickeln. Die Kommission muss die „Well-to-Wheel“-Emissionen analysieren, damit die zukünftige Politikgestaltung in der Branche auf einer besser informierten Grundlage erfolgt.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 42

Vorschlag der Kommission

(42) **2024 ist geplant, die Fortschritte im Rahmen der [Lastenteilungsverordnung und der Richtlinie über das Emissionshandelssystem] zu prüfen.** Es ist **daher** angezeigt, die Wirksamkeit dieser Verordnung **im selben Jahr** zu bewerten, sodass eine koordinierte und kohärente Prüfung der im Rahmen all dieser Instrumente durchgeführten Maßnahmen erfolgen kann.

Geänderter Text

(42) Es ist angezeigt, die Wirksamkeit dieser Verordnung **bereits 2023** zu bewerten, sodass eine koordinierte und kohärente Prüfung der im Rahmen all dieser Instrumente durchgeführten Maßnahmen **und der im Hinblick auf die Erfüllung der festgelegten Ziele innerhalb des festgelegten Zeitrahmens erzielten Fortschritte** erfolgen kann.

Or. en

Begründung

Das Jahr der Bewertung sollte leicht vorgezogen werden, um rechtzeitig ein Bild der erzielten Fortschritte zu erhalten und festzustellen, ob die festgelegten Ziele voraussichtlich erreicht werden.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 46

Vorschlag der Kommission

(46) 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 hinsichtlich der Änderung der Anhänge II und III in Bezug auf Datenanforderungen und Datenparameter, der Ergänzung der Vorschriften für die Auslegung der Kriterien für die Gewährung von Ausnahmen von den Zielvorgaben für spezifische Emissionen, für den Inhalt der Ausnahmeanträge und für den Inhalt und die Bewertung von Programmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen, sowie hinsichtlich der Anpassung der in Artikel 13 genannten Werte M0 und TM0, der in Artikel 11 genannten Obergrenze von 7 g CO₂/km und der in Artikel 14 Absatz 3 genannten Formeln in Anhang I. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtssetzung festgelegten Grundsätzen erfolgen. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu

Geänderter Text

(46) 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 hinsichtlich der Änderung der Anhänge II und III in Bezug auf Datenanforderungen und Datenparameter, der ***Festlegung der Vorschriften und Verfahren für die Berichterstattung über die Emissionen über den gesamten Lebenszyklus gemäß Artikel 7 Absatz 8a, der Ergänzung der Vorschriften für die Auslegung der Kriterien für die Gewährung von Ausnahmen von den Zielvorgaben für spezifische Emissionen, für den Inhalt der Ausnahmeanträge und für den Inhalt und die Bewertung von Programmen zur Verringerung der spezifischen CO₂-Emissionen, sowie hinsichtlich der Anpassung der in Artikel 13 genannten Werte M0 und TM0 und der in Artikel 11 genannten Obergrenze von 7 g CO₂/km, der Erarbeitung eines Tests für die Emissionen im realen Fahrbetrieb gemäß Artikel 12 Absatz 1a*** und der ***Anpassung der*** in Artikel 14 Absatz 3 genannten Formeln in Anhang I. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass

gewährleisten, sollten das Europäische Parlament und der Rat 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 Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind .

diese Konsultationen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtssetzung festgelegten Grundsätzen erfolgen. Um insbesondere eine gleichberechtigte Beteiligung an der Ausarbeitung delegierter Rechtsakte zu gewährleisten, sollten das Europäische Parlament und der Rat 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 Ausarbeitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

Or. en

Begründung

Notwendige Anpassung aufgrund der neuen delegierten Befugnisse gemäß Artikel 7 Absatz 8a und Artikel 12 Absatz 1a.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) In dieser Verordnung werden Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge aufgestellt, die das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen. sollen.

Geänderter Text

(1) In dieser Verordnung werden Anforderungen an die CO₂-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge aufgestellt, die **die Erfüllung der Klimaziele der Union und** das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes sicherstellen sollen.

Or. en

Begründung

Wie aus dem Titel der Verordnung hervorgeht, zielt die Verordnung darauf ab, zu den

allgemeinen Klimazielen der Union beizutragen, und das muss unbedingt in Artikel 1 betont werden.

Änderungsantrag 24

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

Vorschlag der Kommission

a) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung der durchschnittlichen Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen des Jahres 2021 um **15** % entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.1 ermittelt wurde;

Geänderter Text

a) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung der durchschnittlichen Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen des Jahres 2021 um **25** % entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.1 ermittelt wurde;

Or. en

Änderungsantrag 25

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

Vorschlag der Kommission

b) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung der durchschnittlichen Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen des Jahres 2021 um **15** % entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.1 ermittelt wurde.

Geänderter Text

b) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung der durchschnittlichen Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen des Jahres 2021 um **25** % entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.1 ermittelt wurde.

Or. en

Änderungsantrag 26

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

ba) für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge einen Benchmarkwert, der einem Marktanteil von 20 % am Verkauf neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge im Jahr 2025 entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.3 und Anhang I Teil B Nummer 6.3 ermittelt wurde.

Or. en

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 5 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

a) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung der durchschnittlichen Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen des Jahres 2021 um **30%** entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.2 ermittelt wurde;

a) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung der durchschnittlichen Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen des Jahres 2021 um **50 %** entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.2 ermittelt wurde;

Or. en

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 5 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung der durchschnittlichen Zielvorgaben für die

b) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer leichter Nutzfahrzeuge, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung der durchschnittlichen Zielvorgaben für die

spezifischen Emissionen um **30 %** gegenüber dem Jahr 2021 entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.2 ermittelt wurde.

spezifischen Emissionen um **50 %** gegenüber dem Jahr 2021 entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.2 ermittelt wurde.

Or. en

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 5 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ba) für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge einen Benchmarkwert, der einem Marktanteil von 50 % am Verkauf neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge im Jahr 2030 entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.3 und Anhang I Teil B Nummer 6.3 ermittelt wurde.

Or. en

Änderungsantrag 30

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

g) „Masse in fahrbereitem Zustand“ die in der Übereinstimmungsbescheinigung angegebene und in Anhang I Abschnitt 2.6 der Richtlinie 2007/46/EG definierte Masse eines Personenkraftwagens oder eines leichten Nutzfahrzeugs mit Aufbau in fahrbereitem Zustand;

entfällt

Or. en

Begründung

Dies steht im Zusammenhang mit den Änderungsanträgen, durch die der Nutzwertparameter für Masse in Anhang I gestrichen wird – siehe die Begründung dort.

Änderungsantrag 31

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**i) „Fahrzeugstandfläche“ die *entfällt*
durchschnittliche Spurweite multipliziert
mit dem Radstand, wie in der
Übereinstimmungsbescheinigung
angegeben und in Anhang I Abschnitte
2.1 und 2.3 der Richtlinie 2007/46/EG
definiert;**

Or. en

Begründung

Dies steht im Zusammenhang mit den Änderungsanträgen, durch die der Nutzwertparameter für Masse in Anhang I gestrichen wird – siehe die Begründung dort.

Änderungsantrag 32

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**l) „Prüfmasse“ die Masse eines *entfällt*
Personenkraftwagens oder eines leichten
Nutzfahrzeugs wie in der
Übereinstimmungsbescheinigung
angegeben und gemäß der Definition in
Anhang XXI Nummer 3.2.25 der
Verordnung (EU) 2017/1151;**

Or. en

Begründung

Dies steht im Zusammenhang mit den Änderungsanträgen, durch die der Nutzwertparameter für Masse in Anhang I gestrichen wird – siehe die Begründung dort.

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 8 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

Die Kommission **kann** Durchführungsbestimmungen für die Verfahren zur Meldung solcher Abweichungen und zu ihrer Berücksichtigung bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen **annehmen**. Diese Verfahren werden im Wege von Durchführungsrechtsakten gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Geänderter Text

Die Kommission **nimmt** Durchführungsbestimmungen für die Verfahren zur Meldung solcher Abweichungen und zu ihrer Berücksichtigung bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen **an**. Diese Verfahren werden im Wege von Durchführungsrechtsakten gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Or. en

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Ab dem 1. Januar 2025 melden Hersteller die nach einem harmonisierten Unionsverfahren ermittelten Lebenszyklus-CO₂-Emissionen der von ihnen ab diesem Datum in Verkehr gebrachten Fahrzeugtypen. Zu diesem Zweck wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Ausarbeitung detaillierter Vorschriften über die Verfahren für die Meldung der Lebenszyklus-CO₂-Emissionen aller Kraftstoffarten und Antriebssysteme auf

dem Unionsmarkt zu ergänzen.

Spätestens zum 31. Dezember 2026 legt die Kommission eine Analyse der Emissionen neuer leichter Nutzfahrzeuge in der Union über den gesamten Lebenszyklus vor, um zukünftige strategische Bemühungen in Bezug auf Emissionssenkungen in der Branche gezielter einzusetzen. Die Analyse wird öffentlich zugänglich gemacht.

Or. en

Begründung

Obwohl die derzeitige Verordnung effektiv darauf abzielt, die Auspuff-Emissionen zu senken, fehlt ein klares Verständnis der Emissionen von Fahrzeugen mit unterschiedlichen Kraftstoffarten über den gesamten Lebenszyklus. Die Kommission sollte sich bemühen, eine gemeinsame Methode für die Berichterstattung über solche Daten durch OEM zu entwickeln. Die Kommission muss die „Well-to-Wheel“-Emissionen analysieren, damit die zukünftige Politikgestaltung in der Branche auf einer besser informierten Grundlage erfolgt.

Änderungsantrag 35

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 ***und werden für in enger Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern durchgeführte politische Maßnahmen vorgemerkt, durch die Weiterqualifizierung und Umschulung von Arbeitnehmern in der Automobilindustrie gefördert werden, um zu einem gerechten Übergang zu einer Wirtschaft mit geringen CO₂-Emissionen beizutragen.***

Or. en

Begründung

Die Einnahmen aus der Emissionsüberschreitungsabgabe sollten verwendet werden, um in enger Abstimmung mit den Sozialpartnern die Neu- und Weiterqualifizierung sowie Umschulung von Arbeitnehmern zu fördern und so zu einem gerechten Übergang zu einer Wirtschaft mit geringen CO₂-Emissionen beizutragen, insbesondere in Regionen, die vom Wandel der Automobilbranche am stärksten betroffen sind.

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Ist die Kommission der Auffassung, dass der Hersteller für die gemäß Absatz 1 beantragte Ausnahme in Betracht kommt und dass die vom Hersteller vorgeschlagene Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen mit seinem Reduktionspotenzial, einschließlich des wirtschaftlichen und technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO₂-Emissionen, und unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Typ **leichter Nutzfahrzeuge**, im Einklang steht, so gewährt sie dem Hersteller eine Ausnahme. Der Antrag ist spätestens am 31. Oktober des ersten Jahres zu stellen, ab dem die Ausnahme gelten soll.

Geänderter Text

(3) Ist die Kommission der Auffassung, dass der Hersteller für die gemäß Absatz 1 beantragte Ausnahme in Betracht kommt und dass die vom Hersteller vorgeschlagene Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen mit seinem Reduktionspotenzial, einschließlich des wirtschaftlichen und technologischen Potenzials zur Reduzierung seiner spezifischen CO₂-Emissionen, und unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Typ **von Personenfahrzeugen oder leichten Nutzfahrzeugen** im Einklang steht, so gewährt sie dem Hersteller eine Ausnahme. Der Antrag ist spätestens am 31. Oktober des ersten Jahres zu stellen, ab dem die Ausnahme gelten soll.

Or. en

Begründung

Es handelt sich um die Korrektur einer Auslassung im Text.

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 4

(4) Ein Hersteller kann eine Ausnahme von der gemäß Anhang I Teil A Nummern 1 bis 4 berechneten Zielvorgabe für die spezifischen CO₂-Emissionen beantragen, wenn er zusammen mit allen seinen verbundenen Unternehmen für zwischen 10 000 und 300 000 neue Personenkraftwagen verantwortlich ist, die je Kalenderjahr in der Union zugelassen werden.

entfällt

Ein Hersteller kann einen solchen Antrag für sich selbst oder für sich selbst zusammen mit jedem seiner verbundenen Unternehmen stellen. Der Antrag wird an die Kommission gerichtet und enthält Folgendes:

a) alle in Absatz 2 Buchstaben a und c genannten Informationen, einschließlich gegebenenfalls Informationen über verbundene Unternehmen;

b) eine Zielvorgabe in Höhe einer Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen im Jahr 2007 um 45 % oder, wenn ein einziger Antrag für mehrere verbundene Unternehmen gestellt wird, einer Reduktion der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen dieser Unternehmen im Jahr 2007 um 45 %.

Sind für das Jahr 2007 keine Informationen über die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers verfügbar, so legt die Kommission eine gleichwertige Reduktionszielvorgabe auf der Grundlage der besten verfügbaren Technologien zur Emissionsreduktion vor, die in Personenkraftwagen vergleichbarer Masse eingesetzt werden, und sie berücksichtigt dabei die Besonderheiten des Marktes für den hergestellten Fahrzeugtyp. Diese Zielvorgabe wird vom Antragsteller für die Zwecke des

Buchstaben b benutzt.

Die Kommission gewährt dem Hersteller eine Ausnahme, wenn nachgewiesen wurde, dass die in diesem Absatz genannten Kriterien für die Gewährung der Ausnahme erfüllt sind.

Or. en

Begründung

Die Erfahrung zeigt, dass Nischenhersteller, die 10 000 bis 300 000 Fahrzeuge im Jahr herstellen, über dasselbe Potenzial, die CO₂-Zielvorgaben zu erfüllen, verfügen wie große Hersteller; im Hinblick auf die Zielvorgaben ab 2025 wird es daher als nicht mehr angebracht angesehen, zwischen den beiden Herstellerkategorien zu unterscheiden. Diese Ausnahmegenehmigung weiterhin zu gewähren würde Nachteile in Bezug auf die Wettbewerbsneutralität mit sich bringen und möglicherweise die Wirksamkeit der Verordnung beeinträchtigen.

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Diese Technologien werden nur berücksichtigt, wenn sich mit dem zu ihrer Bewertung verwendeten Verfahren nachprüfbare, wiederholbare und vergleichbare Ergebnisse erzielen lassen.

Geänderter Text

Diese Technologien werden nur berücksichtigt, wenn sich mit dem zu ihrer Bewertung verwendeten Verfahren nachprüfbare, wiederholbare und vergleichbare Ergebnisse erzielen lassen, **und nur, solange der mit dem WLTP-Test gemessene Wert nicht durch andere Daten ersetzt oder ergänzt wird, die für die Emissionen im realen Fahrbetrieb repräsentativer sind.**

Or. en

Begründung

Wenn im Rahmen dieser Verordnung Emissionen im realen Fahrbetrieb gemessen werden, werden diese innovativen Technologien uneingeschränkt in den offiziellen Emissionsmesswert einbezogen, daher sollte es keine zusätzlichen Gutschriften geben.

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 1 – Unterabsatz 4

Vorschlag der Kommission

Die Kommission kann die Obergrenze mit Wirkung ab 2025 anpassen. Diese Anpassungen erfolgen im Wege von delegierten Rechtsakten gemäß Artikel 16.

Geänderter Text

Die Kommission kann die Obergrenze mit Wirkung ab 2025 **nach unten** anpassen. Diese Anpassungen erfolgen im Wege von delegierten Rechtsakten gemäß Artikel 16.

Or. en

Begründung

Der Text sollte insofern präzisiert werden, als nur eine Senkung der Obergrenze ermöglicht werden sollte und mögliche Schlupflöcher, durch die der Anteil von Ökoinnovationen erhöht werden kann, vermieden werden sollten.

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Kommission überwacht und bewertet die tatsächliche Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelten CO₂-Emissions- und Energieverbrauchswerte. ***Sie stellt sicher, dass die Öffentlichkeit über die Entwicklung dieser Repräsentativität im Laufe der Zeit informiert wird.***

Geänderter Text

(1) Die Kommission überwacht und bewertet die tatsächliche Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelten CO₂-Emissions- und Energieverbrauchswerte.

Or. en

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 a (neu)

(1a) Um die in Absatz 1 genannte Repräsentativität sicherzustellen, wird die Einhaltung anhand eines Tests zur Messung der CO₂-Emissionen im realen Fahrbetrieb festgestellt. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, im Einklang mit Artikel 16 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Erarbeitung von Tests zur Messung der CO₂-Emissionen im realen Fahrbetrieb spätestens zwei Jahre nach dem Gültigkeitsbeginn der Verordnung zu ergänzen.

Or. en

Begründung

Die wachsenden Unterschiede zwischen den offiziellen CO₂-Emissionswerten und denen im realen Fahrbetrieb haben wesentliche Auswirkungen auf die Gesellschaft insgesamt. Auch wenn der Übergang vom NEFZ zum WLTP wahrscheinlich zu repräsentativeren CO₂-Emissionswerten für die Typgenehmigung führt, wird diese Lücke dadurch voraussichtlich nicht vollständig geschlossen. Damit diese Verordnung wirksam ist und damit tatsächlich die beabsichtigten Emissionssenkungen erzielt werden, ist es angebracht, einen echten Test der CO₂-Emissionen im realen Fahrbetrieb zu entwickeln, und bis dieser in Kraft tritt, werden zusätzliche Prüfungen durchgeführt und es wird eine Obergrenze für Überschreitungen eingeführt.

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 1 b (neu)

(1b) Bis der Test der CO₂-Emissionen im realen Fahrbetrieb in Kraft tritt, wird die Einhaltung auf der Grundlage von Daten von Kraftstoffverbrauchsmessern und vorbehaltlich eines nicht zu überschreitenden Grenzwerts gemessen, der höchstens 15 % über den spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers liegen darf, die zwecks der Typgenehmigung-

Begründung

Gleiche Begründung wie für den Änderungsantrag zu Artikel 12 (Absatz 1a).

Änderungsantrag 43

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 12 – Absatz 2 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Begründung

Gleiche Begründung wie für den Änderungsantrag zu Artikel 12 (Absatz 1a).

Änderungsantrag 44

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 12 – Absatz 3**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3) Die Kommission **kann** die in diesem Artikel genannten **Maßnahmen** im Wege von Durchführungsrechtsakten gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(3) Die Kommission erlässt detaillierte Vorschriften über die Verfahren für die Meldung der Daten der Kraftstoffverbrauchsmesser im Wege von Durchführungsrechtsakten gemäß dem in Artikel 15 Absatz 2 genannten Prüfverfahren.

Begründung

Gleiche Begründung wie für den Änderungsantrag zu Artikel 12 (Absatz 1a).

Änderungsantrag 45

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 – Absatz 1 – Buchstabe b**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) bis zum 31. Oktober 2022 wird der Wert M_0 in Anhang I Teil B Nummern 1 bis 5 an die durchschnittliche Masse in fahrbereitem Zustand neuer leichter Nutzfahrzeuge in den vorausgegangenen drei Kalenderjahren 2019, 2020 und 2021 angepasst. Dieser neue M_0 -Wert gilt ab 2024; **entfällt**

Or. en

Begründung

Diese drei Absätze sind zu streichen, damit Masse als Parameter entfällt.

Änderungsantrag 46

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 – Absatz 1 – Buchstabe c**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

c) bis 31. Oktober 2022 wird der indikative TM_0 für das Jahr 2025 als jeweilige durchschnittliche Prüfmasse neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge im Jahr 2021 festgelegt; **entfällt**

Or. en

Begründung

Diese drei Absätze sind zu streichen, damit Masse als Parameter entfällt.

Änderungsantrag 47

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 13 – Absatz 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

d) bis 31. Oktober 2024 und danach alle zwei Jahre werden die TM_0 -Werte in Anhang I Teile A und B an die jeweilige durchschnittliche Prüfmasse neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge in den vorangegangenen zwei Kalenderjahren beginnend mit den Jahren 2022 und 2023 angepasst. Der jeweilige neue TM_0 -Wert gilt ab dem 1. Januar des Kalenderjahres nach dem Zeitpunkt der Anpassung.

entfällt

Or. en

Begründung

Diese drei Absätze sind zu streichen, damit Masse als Parameter entfällt.

Änderungsantrag 48

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Im Jahr **2024** legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Wirksamkeit dieser Verordnung, gegebenenfalls zusammen mit einem Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung, vor. Dieser Bericht geht unter anderem auf die tatsächliche Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelten CO₂-Emissions- und Energieverbrauchswerte, die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt und **der** Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gemäß der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen

(1) Im Jahr **2023** legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Wirksamkeit dieser Verordnung, gegebenenfalls zusammen mit einem Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung, vor, **um das flottenweite CO₂-Emissionsziel der Union und den Benchmarkwert für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge gemäß Artikel 1 dieser Richtlinie zu bestätigen oder bei Bedarf anzuheben.** Dieser Bericht geht unter anderem auf die tatsächliche Repräsentativität der gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 ermittelten CO₂-Emissions- und Energieverbrauchswerte, die Verbreitung

Parlaments und des Rates²⁹ ein.

emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt und **den** Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gemäß der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates²⁹ ein.

²⁹ Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

²⁹ Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1).

Or. en

Begründung

Das Jahr der Bewertung sollte leicht vorgezogen werden, um rechtzeitig ein Bild der erzielten Fortschritte zu erhalten und festzustellen, ob die festgelegten Ziele voraussichtlich erreicht werden.

Änderungsantrag 49

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Kommission trägt den gemäß Artikel 12 durchgeführten Bewertungen Rechnungen und **kann** gegebenenfalls die Verfahren zur Messung der CO₂-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 **überarbeiten**. Die Kommission unterbreitet insbesondere geeignete Vorschläge zur Anpassung der Verfahren, damit sie in angemessener Weise die tatsächlichen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen widerspiegeln.

Geänderter Text

(2) Die Kommission trägt den gemäß Artikel 12 durchgeführten Bewertungen Rechnungen und **überarbeitet** gegebenenfalls die Verfahren zur Messung der CO₂-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007. Die Kommission unterbreitet insbesondere geeignete Vorschläge zur Anpassung der Verfahren, damit sie in angemessener Weise die tatsächlichen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen widerspiegeln.

Or. en

Änderungsantrag 50

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 14 – Absatz 3 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Kommission überprüft bis zum 31. Dezember 2019 die Richtlinie 199/94/EG und legt gegebenenfalls einen einschlägigen Vorschlag vor, damit Verbraucher zutreffende, zuverlässige und vergleichbare Daten zum Kraftstoffverbrauch sowie zu den CO₂- und Luftschadstoffemissionen der in Verkehr gebrachten neuen Personenkraftwagen erhalten.

Or. en

Begründung

Die Verbraucher benötigen Zugang zu realistischen Kraftstoffverbrauchswerten, um fundierte Kaufentscheidungen zu treffen. Die Werte auf EU-Kraftstoffverbrauchsetiketten, die am Verkaufspunkt gezeigt werden, sollten so angepasst werden, dass sie den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch im realen Fahrbetrieb und nicht nur Laborwerte wiedergeben. Bei der Beurteilung der Fahrzeugkennzeichnungsrichtlinie kam die Kommission 2016 zu dem Schluss, dass die mangelnde Harmonisierung der Etiketten zwischen den Mitgliedstaaten ihre allgemeine Effizienz untergräbt. Ihre Effektivität wird auch durch das Fehlen von Informationen über Luftschadstoffemissionen beeinträchtigt. Daher sollte der Kommission der Auftrag erteilt werden, die Richtlinie zu überarbeiten.

Änderungsantrag 51

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 15 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Die Kommission wird von dem Ausschuss für **die Energieunion**, der durch **[Artikel 37]** der **[Verordnung (EU) [...]]** des Europäischen Parlaments und des Rates³⁰ eingesetzt wurde, **unterstützt**. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des

(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 eingesetzt wurde. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates³¹.

Rates³¹.

³⁰ Verordnung (EU) [.../...] des Europäischen Parlaments und des Rates über das Governance-System der Energieunion (ABl. L ... vom ..., S. ...).

³¹ 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).

³¹ 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).

Or. en

Begründung

Anpassung an den Standpunkt des EP zum Governance-System der Energieunion.

Änderungsantrag 52

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 7 Absatz 7 Unterabsatz 2, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, Artikel 13 Absatz 2 sowie Artikel 14 Absatz 3 Unterabsatz 2 wird der Kommission **auf unbestimmte Zeit** ab dem [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] übertragen.

Geänderter Text

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 7 Absatz 7 Unterabsatz 2, **Artikel 7 Absatz 8a**, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, **Artikel 12 Absatz 1a**, Artikel 13 Absatz 2 sowie Artikel 14 Absatz 3 Unterabsatz 2 wird der Kommission **für einen Zeitraum von fünf Jahren** ab dem ... [Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung] übertragen. **Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische**

Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

Or. en

Begründung

Hiermit wird der ursprüngliche Geltungsbereich der Befugnisübertragung von 5 Jahren mit Berichterstattung darüber wieder eingesetzt und die beiden neuen delegierten Befugnisse werden hinzugefügt.

Änderungsantrag 53

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 16 – Absatz 2**

Vorschlag der Kommission

(2) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 7 Absatz 7 Unterabsatz 2, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, Artikel 13 Absatz 2 sowie Artikel 14 Absatz 3 Unterabsatz 2 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. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

Geänderter Text

(2) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 7 Absatz 7 Unterabsatz 2, **Artikel 7 Absatz 8a**, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, **Artikel 12 Absatz 1a**, Artikel 13 Absatz 2 sowie Artikel 14 Absatz 3 Unterabsatz 2 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. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

Or. en

Begründung

Hiermit werden die beiden neu eingeführten delegierten Befugnisse hinzugefügt.

Änderungsantrag 54

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 7 Absatz 7 Unterabsatz 2, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, Artikel 13 Absatz 2 sowie Artikel 14 Absatz 3 Unterabsatz 2 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten ab Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Geänderter Text

(4) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 7 Absatz 7 Unterabsatz 2, **Artikel 7 Absatz 8a**, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, **Artikel 12 Absatz 1a**, Artikel 13 Absatz 2 sowie Artikel 14 Absatz 3 Unterabsatz 2 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten ab Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Or. en

Begründung

Hiermit werden die beiden neu eingeführten delegierten Befugnisse hinzugefügt.

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil A – Nummer 6.2

Vorschlag der Kommission

[...]

Geänderter Text

entfällt

Or. en

Begründung

Die Ziele für die Verringerung der CO₂-Emissionen sollten so festgelegt werden, dass sie

möglichst kostenwirksam sind. Bei der Festlegung der bestehenden Ziele wurde die Fahrzeugmasse berücksichtigt, was im Endeffekt bedeutet, dass die Ziele umso nachsichtiger sind, je schwerer das Fahrzeug ist. Eine Verringerung der Fahrzeugmasse wird als sehr effiziente technische Option zur Verringerung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen angesehen. Es ist daher besser, den Fahrzeugmarkt als eine Einheit anzusehen und somit keinen Anpassungsfaktor für Masse zu verlangen, der eine Skalierung relativ zur durchschnittlichen Masse auf dem Markt vorsieht.

Änderungsantrag 56

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Teil A – Nummer 6.3 – Absatz 3 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

ZLEV-Faktor (1+y-x), sofern diese Summe größer als 1,05 oder kleiner als **1,0** ist; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor jeweils auf 1,05 bzw. **1,0** festgesetzt.

Geänderter Text

ZLEV-Faktor (1+y-x), sofern diese Summe **nicht** größer als 1,05 oder kleiner als **0,95** ist; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor jeweils auf 1,05 bzw. **0,95** festgesetzt.

Or. en

Änderungsantrag 57

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Teil A – Nummer 6.3 – Absatz 4 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

x **15** % in den Jahren 2025 bis 2029 und **30** % ab 2030.

Geänderter Text

x **20** % in den Jahren 2025 bis 2029 und **50** % ab 2030.

Or. en

Änderungsantrag 58

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Teil B – Nummer 6.2

Vorschlag der Kommission

[...]

Geänderter Text

entfällt

Or. en

Begründung

Die Ziele für die Verringerung der CO₂-Emissionen sollten so festgelegt werden, dass sie möglichst kostenwirksam sind. Bei der Festlegung der bestehenden Ziele wurde die Fahrzeugmasse berücksichtigt, was im Endeffekt bedeutet, dass die Ziele umso nachsichtiger sind, je schwerer das Fahrzeug ist. Eine Verringerung der Fahrzeugmasse wird als sehr effiziente technische Option zur Verringerung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen angesehen. Es ist daher besser, den Fahrzeugmarkt als eine Einheit anzusehen und somit keinen Anpassungsfaktor für Masse zu verlangen, der eine Skalierung relativ zur durchschnittlichen Masse auf dem Markt vorsieht.

Änderungsantrag 59

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Teil B – Unterpunkt 6.3.1 - Absatz 3 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

ZLEV-Faktor (1+y-x), sofern diese Summe größer als 1,05 oder kleiner als **1,0** ist; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor jeweils auf 1,05 bzw. **1,0** festgesetzt.

Geänderter Text

ZLEV-Faktor (1+y-x), sofern diese Summe **nicht** größer als 1,05 oder kleiner als **0,95** ist; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor jeweils auf 1,05 bzw. **0,95** festgesetzt.

Or. en

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Teil B – Unterpunkt 6.3.1 – Absatz 4 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

x **15** %.

Geänderter Text

x **20** %.

Or. en

Änderungsantrag 61

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Teil B – Unterpunkt 6.3.2 - Absatz 3 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

ZLEV-Faktor (1+y-x), sofern diese Summe größer als 1,05 oder kleiner als **1,0** ist; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor jeweils

Geänderter Text

ZLEV-Faktor (1+y-x), sofern diese Summe **nicht** größer als 1,05 oder kleiner als **0,95** ist; in diesem Fall wird der ZLEV-Faktor

auf 1,05 bzw. **1,0** festgesetzt.

jeweils auf 1,05 bzw. **0,95** festgesetzt.

Or. en

Änderungsantrag 62

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Teil B – Unterpunkt 6.3.2 – Absatz 4 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

x **30** %.

x **50** %.

Or. en

BEGRÜNDUNG

Durch verbesserte Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge können die CO₂-Emissionen reduziert werden und gleichzeitig zur Verringerung der Treibhausgasemissionen und zur Eindämmung des Klimawandels beigetragen werden. Gleichzeitig können angemessene Standards Verbrauchern beträchtliche Kraftstoffeinsparungen liefern und auch zu Verbesserungen der Luftqualität für unsere Bürger führen.

Die Berichterstatterin ist der Ansicht, dass die Festlegung der richtigen CO₂-Ziele für Fahrzeuge für den Übergang zu einer Wirtschaft mit geringen CO₂-Emissionen im Einklang mit dem Übereinkommen von Paris von entscheidender Bedeutung ist. Andernfalls kann weder die Europäische Union einen angemessenen Beitrag zu den weltweiten Klimaschutzbemühungen leisten noch die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Fahrzeugindustrie gesichert werden.

Das Umfeld der heutigen weltweiten Automobilindustrie wandelt sich rasch. Eine stärkere Konzentration auf Innovation und neue Technologien wird der europäischen Industrie dabei helfen, sich auf den sich ändernden Bedarf einzustellen. Außerdem wird erwartet, dass die kontinuierlichen technologischen Weiterentwicklungen bei Batterien und Brennstoffzellen in den nächsten Jahren zu einem rascheren Anstieg der weltweiten Marktanteile von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen führen werden.

Die Berichterstatterin erkennt an, dass es bisher die bereits bestehenden ehrgeizigen Emissionsreduktionsstandards waren, die weitere Innovationen vorangetrieben haben. Außerdem ist die Automobilindustrie ein Wirtschaftssektor, in dem es bereits erschwingliche Technologien zur Emissionsreduzierung gibt, und diese können einen kostenwirksameren und umfassenden Übergang ermöglichen. Angesichts dessen müssen die in dieser Verordnung festgelegten CO₂-Ziele und Benchmarkwerte für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ehrgeizig genug sein, damit sie mit den Klimaschutzzielen der Union im Einklang stehen und dazu beitragen, einen wirksamen technologischen Übergang zu einer Wirtschaft mit geringen CO₂-Emissionen zu unterstützen.

Die Einführung angemessener CO₂-Ziele und der notwendigen Mechanismen zur Unterstützung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeug ist wichtig, um Technologieneutralität zu erreichen, Marktverzerrungen zu verhindern und Produktion und Entwicklung von Technologie in der EU anzuregen. Um sicherzustellen, dass die EU bezüglich ihrer Klimaschutzverpflichtungen auf dem richtigen Weg ist, und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie zu erhalten, müssen CO₂-Reduktionsziele 2025 fest verankert sein. Die Einführung der Reduktionsziele bis 2030 aufzuschieben führt zu nur theoretischen Verringerungen. Daher müssen in der vorliegenden Verordnung stärkere und ehrgeizigere CO₂-Reduktions- und ZLEV-Ziele festgelegt werden, um sicherzustellen, dass die EU ihren langfristigen Klimaschutzverpflichtungen gerecht wird und den Nutzen im Interesse unserer Bürger und Verbraucher erzielt.

Die Berichterstatterin ist davon überzeugt, dass ehrgeizige CO₂-Reduktionsziele für leichte Nutzfahrzeuge und ein starker und stabiler Heimatmarkt für ZLEV zur Ankurbelung des Wirtschaftswachstums beitragen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie stärken werden. Der Übergang weg von der Abhängigkeit von eingeführten Öl- und

Erdölerzeugnissen hin zu vor Ort erzeugter Energie und Elektrizität wird voraussichtlich zu einem Anstieg des BIP sowie der lokalen Beschäftigung in der Stromversorgung und verbundenen Sektoren führen. Der Übergang zu einer Mobilität mit geringen CO₂-Emissionen wird zu Wachstum in der Lieferkette für Kraftfahrzeuge beitragen und die Beschäftigung in den einschlägigen Industriesektoren steigern. Trotz voraussichtlicher und vorübergehender höherer Anfangskosten für den Kauf von Fahrzeugen werden Verbraucher – sowohl Eigentümer von Neuwagen als auch von Gebrauchtwagen – langfristig von einem deutlichen Sinken der Gesamtkosten für die Fahrzeughaltung profitieren, da sie wesentlich weniger für das Betanken und die Wartung ihrer Fahrzeuge ausgeben werden. Dadurch sollte den Verbrauchern mehr Geld verbleiben, das sie für den Kauf anderer Waren und Dienstleistungen verwenden können, sodass die Realeinkommen, die Verbraucherausgaben und letztendlich das BIP weiter steigen sollten.

Der Übergang zu alternativen Antriebssystemen wird mit strukturellen Veränderungen in der Wertschöpfungskette der Automobilindustrie einhergehen. Daher müssen die unweigerlich zu erwartenden sozialen Auswirkungen des Übergangs zu geringen CO₂-Emissionen in der Automobilindustrie ernsthaft berücksichtigt werden. Ebenso wichtig ist es, dass die Europäische Union proaktiv auf die Auswirkungen auf die Beschäftigung reagiert, die sich in den am stärksten betroffenen Regionen besonders bemerkbar machen werden. Die derzeitigen politischen Maßnahmen müssen daher mit gezielten Maßnahmen für die Umschulung, Neuqualifizierung und Weiterqualifizierung von Arbeitnehmern einhergehen. Aus- und Weiterbildungsprogramme und Initiativen für die Stellensuche müssen in engem Dialog mit allen einschlägigen Sozialpartnern stattfinden. Diese Bemühungen sollten durch zweckgebundene Einnahmen aus der Erhebung der Emissionsüberschreitungsabgabe gemäß dieser Verordnung kofinanziert werden.

Ein erfolgreicher Übergang zu emissionsfreier bzw. emissionsarmer Mobilität erfordert einen schlüssigen politischen Rahmen für Fahrzeuge, Infrastrukturen, Stromnetze, Beschäftigungsprogramme und wirtschaftliche Anreize auf europäischer, nationaler, regionaler und lokaler Ebene. Das geht mit dem ordnungsgemäßen Aufbau der Infrastruktur für alternativer Kraftstoffe Hand in Hand. Diese Infrastruktur muss unverzüglich eingerichtet werden, um das Vertrauen von Verbrauchern und potenziellen Käufern von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen zu stärken. Dementsprechend müssen verschiedene Unterstützungsinstrumente auf Ebene der Union und der Mitgliedstaaten wirksam zusammenarbeiten, um beträchtliche öffentliche und private Investitionen zu mobilisieren.

Die Berichterstatterin hebt hervor, dass Verbraucher realistische Kraftstoffverbrauchswerte benötigen, um fundierte Kaufentscheidungen zu treffen. Solche Informationen werden auch dazu beitragen, das Vertrauen der Verbraucher wiederherzustellen. Besser konzipierte und weiter vereinheitlichte Unionsanforderungen für die Fahrzeugkennzeichnung werden Verbraucher durch vergleichbare, zuverlässige und benutzerfreundliche Informationen über die Vorteile emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge unterstützen. Eine solche Kennzeichnung muss Informationen über Luftschadstoffe, CO₂-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch sowie Betriebskosten umfassen. Eine angemessene Fahrzeugkennzeichnung wird auch dazu beitragen, die Verbreitung der kraftstoffeffizientesten und umweltfreundlichsten Fahrzeuge in der Union zu unterstützen.

Die zunehmende Differenz zwischen offiziellen Werten für die Typgenehmigung und CO₂-Emissionen im realen Fahrbetrieb für neue Personenkraftwagen ist besorgniserregend. Der

Wert lag 2015 bei 42 % und nimmt weiter zu. Die Berichterstatterin hat Bedenken, dass die Wirksamkeit derzeitiger CO₂-Regelungen durch diese Differenz beträchtlich verringert wird und sie für die Regulierungen nach 2020 umgehend berücksichtigt werden muss. Auch wenn der Übergang vom NEFZ zum WLTP wahrscheinlich zu repräsentativeren CO₂-Emissionswerten für die Typgenehmigung führt, wird diese Differenz zu den Emissionen im realen Fahrbetrieb dadurch voraussichtlich nicht vollständig ausgeräumt. Die wachsende Differenz hat beträchtliche Auswirkungen für Verbraucher, Luftqualität, Städte und politische Entscheidungsträger und muss ernsthaft und wirksam angegangen werden.

Nach Ansicht der Berichterstatterin kann am zuverlässigsten dafür gesorgt werden, dass der Typgenehmigungswert repräsentativ für die Emissionen im realen Fahrbetrieb ist, indem ein Test für die CO₂-Emissionen im realen Fahrbetrieb eingeführt wird, zu dessen Erarbeitung die Kommission ermächtigt werden sollte. In der Zwischenzeit und bis ein solcher Test der Emissionen im realen Fahrbetrieb in Kraft tritt und Anwendung findet, sollte die Einhaltung jedoch sichergestellt werden, indem von den Herstellern zu meldende Daten der Kraftstoffverbrauchsmesser in Verbindung mit einem festzulegenden nicht zu überschreitenden Emissionsgrenzwert verwendet werden.

Langfristig verfolgt die Berichterstatterin das Ziel, für ein klares Verständnis der Emissionen von Fahrzeugen mit unterschiedlichen Kraftstoffarten über den gesamten Lebenszyklus zu sorgen. Mithilfe solcher Informationen kann die zukünftige Politikgestaltung in dieser Branche besser modelliert werden, sodass für beträchtliche Emissionsreduktionen in der gesamten Wertschöpfungskette gesorgt wird.

ANLAGE: SCHREIBEN DES RECHTSAUSSCHUSSES

ANLAGE: STELLUNGNAHME DER BERATENDEN GRUPPE DER JURISTISCHEN
DIENSTE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS, DES RATES UND DER
KOMMISSION



BERATENDE GRUPPE
DER JURISTISCHEN DIENSTE

Brüssel, den 14. März 2018

STELLUNGNAHME
FÜR DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT
DEN RAT
DIE KOMMISSION

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur
Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für 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 (Neufassung)
COM(2017)0676 vom 15.12.2016 – 2017/0293(COD)**