



2018/0143(COD)

16.7.2018

*****I**

ENTWURF EINES BERICHTS

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

Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

Berichterstatter: 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	49

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung 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 ...¹,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom ...²,
 - gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (A8-0000/2018),
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

Vorschlag der Kommission
(1) **Die Europäische Strategie für**

Geänderter Text
(1) **Um die Verpflichtungen einhalten**

¹ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

² Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

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.

*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 verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen müssen bis Mitte des Jahrhunderts eine klare Tendenz Richtung Null aufweisen. Die verkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen, die unsere Gesundheit beeinträchtigen **und der Umwelt schaden**, müssen ebenfalls drastisch und unverzüglich reduziert werden. **Die CO₂-Emissionen von konventionellen Verbrennungsmotoren müssen auch nach 2020 weiter reduziert werden. Der Einsatz und die Marktdurchdringung emissionsfreier und emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge müssen bis 2030 deutlich voranschreiten.***

Or. en

Änderungsantrag 2

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.

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.

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.

Or. en

Änderungsantrag 3

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

Geänderter Text

(3) Diese Verordnung ist Teil des dritten Pakets „Europa in Bewegung“, mit dem die neue industriepolitische Strategie von September 2017²¹ umgesetzt wird und das den Prozess abschließen soll, der es der Union ermöglicht, vollen Nutzen aus der Modernisierung und Dekarbonisierung der Mobilität zu ziehen. Die Ziele des Pakets sind eine sicherere und zugänglichere Mobilität in Europa, eine wettbewerbsfähigere europäische Industrie, sicherere Arbeitsplätze in Europa sowie ein ***Verkehrssektor, dessen Emissionen bis Mitte des Jahrhunderts eine klare Tendenz Richtung Null aufweisen und der in vollem Einklang mit dem Übereinkommen von Paris steht***. 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

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4

Vorschlag der Kommission

(4) Zusammen mit **den** CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge²² gibt diese Verordnung eine klare Marschroute für die Senkung der CO₂-Emissionen aus dem Straßenverkehrssektor vor und trägt zu dem verbindlichen Ziel bei, die EU-internen Emissionen von Treibhausgasen in der gesamten Wirtschaft bis 2030 um mindestens **40** % gegenüber 1990 zu senken, **wie vom Europäischen Rat in seinen Schlussfolgerungen vom 23. und 24. Oktober 2014 gebilligt und als angestrebter nationaler Beitrag (Intended Nationally Determined Contribution) der Union im Rahmen des Übereinkommens von Paris auf der Tagung des Rates „Umwelt“ am 6. März 2015 angenommen.**

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

Geänderter Text

(4) Zusammen mit **der Verordnung (EU) .../... des Europäischen Parlaments und des Rates** [CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge]²² 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 **55** % gegenüber 1990 zu senken, **was für die Erfüllung der mit dem Übereinkommen von Paris eingegangenen Verpflichtungen erforderlich ist.**

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

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Daher sollten für das Jahr 2025 und für das Jahr 2030 Zielwerte für die Verringerung der CO₂-Emissionen der unionsweiten Flotte 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 gibt der Industrie 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 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5) In seinen Schlussfolgerungen von Oktober 2014 befürwortete der Europäische Rat eine Senkung der Treibhausgasemissionen bis 2030 um 30 % gegenüber 2005 in den Sektoren, die nicht unter das Emissionshandelssystem der Europäischen Union fallen. 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

(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 ***war 2016 für 25 % der Treibhausgasemissionen der Union verantwortlich***, und seine Emissionen ***stiegen im dritten Jahr in Folge und*** liegen weiterhin deutlich über den Werten von 1990. Würden die Emissionen aus dem

Emissionssenkungen, die andere Sektoren zur Bekämpfung des Klimawandels verwirklichen, wieder aufheben.

Straßenverkehr weiter zunehmen, würden sie die Emissionssenkungen, die andere Sektoren zur Bekämpfung des Klimawandels verwirklichen, wieder aufheben.

Or. en

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

(11) Bei der Festsetzung der Reduktionszielwerte, die von der Unionsflotte schwerer Nutzfahrzeuge erreicht werden sollten, sollte berücksichtigt werden, wie wirksam diese Zielwerte dazu beitragen, die Emissionen der Sektoren, für die die Verordnung **[Lastenteilungsverordnung (EU) 2018/...]** gilt, bis 2030 kosteneffizient zu senken, welche Kosten und Einsparungen sich daraus für die Gesellschaft, Fahrzeughersteller, Verkehrsunternehmer und Verbraucher ergeben, wie sie sich direkt und indirekt auf Beschäftigung und Innovation auswirken und welche positiven Nebeneffekte, wie geringere Luftverschmutzung und sicherere Energieversorgung, mit ihnen einhergehen.

Geänderter Text

(11) Bei der Festsetzung der Reduktionszielwerte, die von der Unionsflotte schwerer Nutzfahrzeuge erreicht werden sollten, sollte berücksichtigt werden, wie wirksam diese Zielwerte dazu beitragen, die Emissionen der Sektoren, für die die Verordnung (EU) **2018/842^{1a} des Europäischen Parlaments und des Rates** gilt, bis 2030 kosteneffizient zu senken, welche Kosten und Einsparungen sich daraus für die Gesellschaft, Fahrzeughersteller, Verkehrsunternehmer und Verbraucher ergeben, wie sie sich direkt und indirekt auf Beschäftigung und Innovation auswirken und welche positiven Nebeneffekte, wie geringere Luftverschmutzung und sicherere Energieversorgung, mit ihnen einhergehen.

^{1a} Verordnung (EU) 2018/842 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 zur Festlegung verbindlicher nationaler Jahresziele für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 2021 bis 2030 als Beitrag zu Klimaschutzmaßnahmen zwecks Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Paris sowie zur Änderung der Verordnung (EU)

Änderungsantrag 8

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 Rechnung zu tragen. ***Auch diese Verordnung sollte daher kontinuierlich und zeitgerecht aktualisiert werden, um der Entwicklung des VECTO-Simulationsinstruments Rechnung zu tragen.***

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

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

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.

gegebenen Kalenderjahr zugrunde gelegt werden.

Hinweis: Horizontale Änderung, die den gesamten Text betrifft.

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**).

Or. en

Änderungsantrag 10

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 berücksichtigt wird, dass** größere Unsicherheiten in Bezug auf die Einführung fortschrittlicherer Technologien, die derzeit noch nicht verfügbar sind, bestehen.

Or. en

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung

Erwägung 16

Vorschlag der Kommission

(16) Flüssigerdgas (LNG) ist bei schweren Nutzfahrzeugen eine verfügbare Alternative zu **Dieselmotoren**. Die **Verbreitung von derzeitigen und künftigen, innovativeren LNG-basierten Technologien tragen kurz- und mittelfristig zum Erreichen der CO₂-Emissionszielwerte bei, da beim Einsatz von LNG-Technologien** geringere CO₂-Emissionen entstehen als dies bei 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) Flüssigerdgas (LNG) ist bei schweren Nutzfahrzeugen eine verfügbare Alternative, die **dazu führen kann, dass** geringere CO₂-Emissionen entstehen, als dies bei dieselbetriebenen Fahrzeugen der Fall ist. **Mittel- bis langfristig wird LNG jedoch nicht ausreichen, damit die verkehrsbedingten Emissionen im Einklang mit dem Übereinkommen von Paris bis Mitte des Jahrhunderts eine Tendenz Richtung Null aufweisen.**

Or. en

Änderungsantrag 12

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**

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

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).

2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates²⁶ über saubere Fahrzeuge, ergänzen, ***sollten verbindliche Mindestanteile für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge in der Fahrzeugflotte neuer schwerer Nutzfahrzeuge 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).

Or. en

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

entfällt

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 23

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(23) Emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge sollten nur dann für Anreize in Betracht kommen, wenn ihre CO₂-Emissionen weniger als die Hälfte der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der EU-Gesamtflotte im Jahr 2025 betragen. Dies entspricht dem Konzept für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge und würde Anreize für Innovationen in diesem Bereich geben.

entfällt

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 24

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Or. en

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 24 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(24a) Da emissionsfreie Busse bereits auf dem Markt verfügbar sind und durch nachfrageseitige Maßnahmen wie die Vergabe öffentlicher Aufträge gefördert werden, sollte mittelfristig ein

verbindliches Ziel von 100 % emissionsfreier Busse an der Flotte solcher neuen Fahrzeuge eines Herstellers bis 2030 festgelegt werden, um ein angemessenes Angebot auf dem Unionsmarkt zu gewährleisten.

Or. en

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 27

Vorschlag der Kommission

(27) Erfüllt ein Hersteller in einem der Jahre des Zeitraums 2025–2029 seine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen nicht, sollte er auch die Möglichkeit haben, in begrenztem Umfang Emissionslastschriften zu erwerben. Bis zum Jahr **2029** *allerdings* sollten die Hersteller noch offene Emissionslastschriften einlösen.

Geänderter Text

(27) Erfüllt ein Hersteller in einem der Jahre des Zeitraums 2025–2029 seine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen nicht, sollte er auch die Möglichkeit haben, in begrenztem Umfang Emissionslastschriften zu erwerben. Bis zum Jahr **2025 und erneut bis 2029** sollten die Hersteller noch offene Emissionslastschriften *allerdings* einlösen.

Or. en

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 29

Vorschlag der Kommission

(29) Die Kommission sollte eine finanzielle Sanktion in Form einer Abgabe wegen Emissionsüberschreitung verhängen, wenn ein Hersteller seine Emissionsobergrenze überschreitet, wobei Emissionsgut- und -lastschriften zu berücksichtigen sind. Um den Herstellern einen ausreichenden Anreiz für Maßnahmen zur Senkung der spezifischen CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge

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.

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 Mittel sollten eingesetzt* werden, *um in enger Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern den gerechten Übergang des Automobilssektors 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, *wobei die* gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 erlassenen Modalitäten *zu berücksichtigen sind*.

Or. en

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 31

Vorschlag der Kommission

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

Or. en

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 33

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(33) Die Wirksamkeit der in dieser Verordnung festgelegten Zielvorgaben für die Senkung der CO₂-Emissionen hängt stark davon ab, wie repräsentativ die Methodik für die Bestimmung der CO₂-Emissionen ist. Im Einklang mit der Stellungnahme des Europäischen Mechanismus für wissenschaftliche Beratung (SAM)²⁷ zu Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge sollte auch für schwere Nutzfahrzeuge ein Mechanismus eingerichtet werden, **um zu beurteilen**, 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 Referenzemissionen**

für 2019 sowie die hinsichtlich der Erfüllung dieser Verordnung verwendete spezifische Referenzzielvorgabe entsprechend anzupassen.

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

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

Or. en

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 36

Vorschlag der Kommission

(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.

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).

Geänderter Text

(36) **Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission [in** Bezug auf Artikel 8 Absatz 3, Artikel 11 Absatz 3 und Artikel 12 Absatz 2] **Durchführungsbefugnisse übertragen werden. 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).

Änderungsantrag 23

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 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.

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 Bussen [gemäß Artikel 2 Absatz 2a] festzulegen, detaillierte Vorschriften für das Verfahren zu erlassen, anhand dessen Abweichungen bei den CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen gemeldet und bei der Berechnung [gemäß Artikel 9 Absatz 3] berücksichtigt werden, die Referenz-CO₂-Emissionen [gemäß Artikel 10 Absatz 2] anzupassen, einen Test für die Erfüllung der Vorgaben im Betrieb auf der Straße [gemäß Artikel 11 Absatz 2a] einzuführen** und die Anhänge I und II **[gemäß Artikel 12 Absatz 1]** 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 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.

²⁹ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

Or. en

Änderungsantrag 24

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 spezifischen CO₂-Emissionen der Unionsflotte neuer schwerer Nutzfahrzeuge im Vergleich zu den Referenz-CO₂-Emissionen wie folgt zu senken:

Geänderter Text

1. 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:

Or. en

Änderungsantrag 25

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** %;

Or. en

Begründung

Die Verringerung der CO₂-Emissionen des Verkehrssektors ist entscheidend 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 und dem Übereinkommen von Paris zu entsprechen. Die Folgenabschätzung der Kommission zeigt, dass Reduktionsziele von mindestens 20 % bis 2025 nicht nur technisch machbar sind, sondern den größten wirtschaftlichen und sozialen Nettonutzen bringen.

Änderungsantrag 26

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 **45** %, vorbehaltlich der
Überprüfung gemäß Artikel 13.

Or. en

Begründung

Die Verringerung der CO₂-Emissionen des Verkehrssektors ist entscheidend 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 und dem Übereinkommen von Paris zu entsprechen. Die Folgenabschätzung der Kommission zeigt, dass Reduktionsziele von mindestens 20 % bis 2025 nicht nur technisch machbar sind, sondern den größten wirtschaftlichen und sozialen Nettonutzen bringen.

Änderungsantrag 27

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) 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, werden in dieser Verordnung verbindliche Mindestanteile für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge an der Fahrzeugflotte neuer schwerer Nutzfahrzeuge eines Herstellers für 2025 und 2030 gemäß Artikel 6 dieser Verordnung festgelegt.

Or. en

Änderungsantrag 28

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2b) Damit im Verhältnis zu nachfrageseitigen Maßnahmen wie auf lokaler, regionaler, nationaler oder Unionsebene festgelegter Ziele für die Vergabe öffentlicher Aufträge eine angemessene Versorgung sichergestellt ist, wird in dieser Verordnung für emissionsfreie Busse ein verbindlicher Mindestanteil von 100 % an der Neufahrzeugflotte eines Herstellers ab dem 1. Januar 2030 festgelegt.

Or. en

Begründung

Verpflichtungen der EU-Städte bezüglich der Flottenbeschaffung und in der Richtlinie über saubere Fahrzeuge, die derzeit überarbeitet wird, vorgesehene Anforderungen sind die Haupttriebkkräfte für die Entwicklung des Markts für emissionsfreie Busse. Damit ein der erwarteten Nachfragersteigerung entsprechendes europäisches Angebot sichergestellt ist, muss auf EU-Ebene ein verbindlicher Mindestanteil an emissionsfreien Bussen in der Unionsflotte neuer Busse eingeführt werden.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Or. en

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 2 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Für die Zwecke von Artikel 1 Absatz 2a und Artikel 6a gilt sie außerdem für Fahrzeuge der Klasse N, die nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 fallen und die nicht die in den Buchstaben a bis d genannten Merkmale haben. **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.**

Or. en

Änderungsantrag 31

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 Bussen, die unter die Verordnung fallen.

Or. en

Änderungsantrag 32

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

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

Or. en

Änderungsantrag 33

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

Or. en

Änderungsantrag 34

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**

Or. en

Änderungsantrag 35

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 5 **entfällt**

Emissionsfreie und emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge

(1) 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.

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.

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

(2) 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.

(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 %.

Or. en

Änderungsantrag 36

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) der in Artikel 1 Buchstabe a bzw. b genannten Zielvorgabe für die Senkung der CO₂-Emissionen;

Geänderter Text

a) der in Artikel 1 **Absatz 1** Buchstabe a bzw. b genannten Zielvorgabe für die Senkung der CO₂-Emissionen;

Or. en

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 6a

Verbindlicher Mindestanteil an emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen für Hersteller

(1) Um den reibungslosen Übergang zu emissionsfreier Mobilität in diesem Sektor sicherzustellen und Anreize zu schaffen, emissionsfreie und emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge zu entwickeln und auf dem Unionsmarkt bereitzustellen und die zugehörige Infrastruktur zu schaffen, wird in dieser Verordnung ein verbindlicher Mindestanteil für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge an der Fahrzeugflotte neuer schwerer Nutzfahrzeuge eines Herstellers wie folgt festgelegt.

(a) 10 % ab 1. Januar 2025;

(b) 35 % ab 1. Januar 2030.

(2) Für die Zwecke der Verwirklichung dieser Ziele gilt die 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 genannten Merkmale haben,
einschließlich Arbeitsfahrzeugen.*

*(3) Für die Zwecke der Verwirklichung
des in Absatz 1 Buchstabe b genannten
Ziels für 2030 und damit Hersteller
ausreichend Flexibilität erhalten, ohne
die Ziele dieser Verordnung zu gefährden,
erhalten Hersteller, die frühzeitig
innovativ sind, einen Bonus gemäß
folgender Formel:*

$$ZLEV2030 = 0,35 - [(ZLEV2025 - 0,10) * 0,5]$$

*Dabei gilt: – ZLEV2030 ist das
verbindliche Ziel für den Hersteller für
2030;*

*– ZLEV2025 ist der Anteil von ZLEV an
der Flotte dieses Herstellers 2025.*

Or. en

Begründung

Um das Übereinkommen von Paris vollständig zu erfüllen, müssten bis 2030 mindestens 35 % aller auf den Unionsmarkt gebrachten neuen schweren Nutzfahrzeuge emissionsfrei sein. Damit die Hersteller dieses Ziel erreichen, ist Investitionssicherheit erforderlich, die durch Einführung eines flexiblen, aber verbindlichen Ziels für 2030 für emissionsfreie und emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge gewährleistet werden kann.

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Emissionsgutschriften werden im Zeitraum 2019 bis 2029 erlangt. Die im Zeitraum 2019–2024 erworbenen Gutschriften werden nur berücksichtigt, um zu ermitteln, ob der Hersteller seine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für das Jahr 2025 erfüllt.

Geänderter Text

Emissionsgutschriften **und -lastschriften** werden im Zeitraum 2019 bis 2029 **gemäß Anhang I Nummer 5.2** erlangt. Die im Zeitraum 2019–2024 erworbenen Gutschriften **und Lastschriften** werden nur berücksichtigt, um zu ermitteln, ob der Hersteller seine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen für das Jahr 2025 erfüllt.

Begründung

Es ist wichtig, auch im Zeitraum 2019 bis 2024 von den Herstellern möglicherweise erlangte Emissionslastschriften zu berücksichtigen.

Änderungsantrag 39

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 1 – Unterabsatz 2 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Gutschriften können unbeschränkt angesammelt werden, aber für die gesamten Lastschriften, die ein Hersteller für die Zeiträume 2019 bis 2024 und 2025 bis 2029 ansammeln können, werden Obergrenzen gemäß Anhang I Nummer 5.3 festgelegt.

Or. en

Änderungsantrag 40

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 1 – Unterabsatz 3**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Emissionslastschriften werden im Zeitraum 2025–2029 erworben, dürfen jedoch insgesamt 5 % der Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers für das Jahr 2025, multipliziert mit der Anzahl schwerer Nutzfahrzeuge in diesem Jahr nicht überschreiten („Obergrenze für Emissionslastschriften“).

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 1 – Unterabsatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Im Jahr 2019 und jedem nachfolgenden Kalenderjahr bis 2024 erworbene Emissionsgutschriften und Emissionslastschriften werden gegebenenfalls von einem Kalenderjahr auf das folgende übertragen, bis im Jahr 2025 alle noch offenen Emissionslastschriften eingelöst werden.

Or. en

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

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

Or. en

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 8 – Absatz 1 – Einleitung

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:

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***, die nach folgender Formel berechnet wird:

Or. en

Änderungsantrag 44

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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.

Or. en

Änderungsantrag 45

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 4**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

(4) Die Beträge der Emissionsüberschreitungsabgabe gelten als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Union. ***Diese Mittel dürfen nur verwendet werden, um Programme zu unterstützen, die in enger Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern durchgeführt werden, um den gerechten***

Übergang des Automobilsektors zu emissionsfreier Mobilität sowie innovative Lösungen zu unterstützen, die Anreize für einen schnellen Einsatz von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen bieten.

Or. en

Änderungsantrag 46

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 Referenz-CO₂-Emissionen für 2019 bei Bedarf an.***

Or. en

Änderungsantrag 47

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die Kommission erlässt ***Durchführungsvorschriften*** für die Meldung solcher Abweichungen und ***ihrer*** Berücksichtigung bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen. ***Diese Verfahren werden im Wege von Durchführungsrechtsakten nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 14 Absatz 2 erlassen.***

Geänderter Text

(3) Die Kommission erlässt ***delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 15 zur Ergänzung dieser Verordnung durch Festlegung detaillierter Vorschriften*** für die Meldung solcher Abweichungen und ***ihre*** Berücksichtigung bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen ***und der Referenz-CO₂-Emissionen für 2019.***

Or. en

Änderungsantrag 48

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

aa) ab dem Jahr 2020 für jeden Hersteller seine durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen im vorangegangenen Kalenderjahr für jede Fahrzeuguntergruppe gemäß Anhang I Nummer 1;

Or. en

Änderungsantrag 49

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

b) ab dem Jahr 2020 **für jeden Hersteller seinen spezifischen Mindestanteil an emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen im vorangegangenen Kalenderjahr** gemäß Artikel 6;

Or. en

Änderungsantrag 50

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 1 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

d) im Zeitraum 2020–2030 für jeden Hersteller dessen CO₂-Reduktionskurve und Emissionsgutschriften und **ab dem Jahr 2026 dessen** Emissionslastschriften im vorangegangenen Jahr, gemäß Artikel 7;

d) im Zeitraum 2020–2030 für jeden Hersteller dessen CO₂-Reduktionskurve und Emissionsgutschriften und Emissionslastschriften im vorangegangenen Jahr gemäß Artikel 7;

Änderungsantrag 51

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

fa) ab dem Jahr 2020 die durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen aller im vorangegangenen Kalenderjahr in der Union zugelassenen neuen schweren Nutzfahrzeuge für jede Fahrzeuguntergruppe gemäß Anhang I Nummer 1.

Or. en

Änderungsantrag 52

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die bis 31. Oktober 2020 zu veröffentlichende Liste enthält auch die Referenz-CO₂-Emissionen gemäß Artikel 1.

Die bis 31. Oktober 2020 zu veröffentlichende Liste enthält auch die Referenz-CO₂-Emissionen gemäß Artikel 1 **und die Referenz-CO₂-Emissionen für jede Fahrzeuguntergruppe gemäß Anhang I Nummer 1.**

Or. en

Änderungsantrag 53

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

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

(2) Hierzu sorgt die Kommission dafür, dass die Hersteller oder gegebenenfalls die nationalen Behörden zuverlässige nicht

nicht personenbezogene Daten über die CO₂-Emissionen und den tatsächlichen Energieverbrauch von schweren Nutzfahrzeugen im Fahrbetrieb zur Verfügung stellen.

personenbezogene Daten über die CO₂-Emissionen und den tatsächlichen Energieverbrauch von schweren Nutzfahrzeugen im Fahrbetrieb zur Verfügung stellen, *auch für Dritte zwecks unabhängiger Tests.*

Or. en

Änderungsantrag 54

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

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Die Kommission erlässt bis spätestens 31. Dezember 2019 delegierte Rechtsakte im Einklang mit Artikel 15, um einen Test der Erfüllung der Vorgaben im Betrieb auf der Straße einzuführen, um sicherzustellen, dass die CO₂-Emissionen auf der Straße und der Kraftstoffverbrauch schwerer Nutzfahrzeuge die gemäß der Verordnung (EU) 2018/956 gemeldeten Überwachungsdaten nicht um mehr als höchstens 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.

Or. en

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(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.

Geänderter Text

(3) Die Kommission kann die in den Absätzen 1 und 2 genannten **Vorschriften über die Verfahren für die Meldung von Daten über die CO₂-Emissionen und den Energieverbrauch von schweren Nutzfahrzeugen im tatsächlichen Fahrbetrieb** im Wege von Durchführungsrechtsakten erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Prüfverfahren gemäß Artikel 14 Absatz 2 erlassen.

Or. en

Änderungsantrag 56

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 12 – Absatz 2 – Unterabsatz 1**

Vorschlag der Kommission

Werden die in der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und ihren Durchführungsvorschriften niedergelegten Typgenehmigungsverfahren so geändert, dass **der Wert** der CO₂-Emissionen des gemäß diesem Absatz bestimmten repräsentativen Fahrzeugs um mehr als 5 g CO₂/km **angehoben oder gesenkt wird**, wendet die Kommission im Einklang mit Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b auf die Referenz-CO₂-Emissionen gemäß Artikel **II** Absatz 1 einen Anpassungsfaktor an, der nach der Formel in Anhang II Nummer 2 berechnet wird.

Geänderter Text

Werden die in der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und ihren Durchführungsvorschriften niedergelegten Typgenehmigungsverfahren so geändert, dass **die kumulative Wirkung eine Erhöhung oder Senkung des Wertes** der CO₂-Emissionen des gemäß diesem Absatz bestimmten repräsentativen Fahrzeugs um mehr als 5 g CO₂/km **wäre**, wendet die Kommission im Einklang mit Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b auf die Referenz-CO₂-Emissionen gemäß Artikel **10** Absatz 1 einen Anpassungsfaktor an, der nach der Formel in Anhang II Nummer 2 berechnet wird, **und passt die entsprechenden spezifischen Emissionszielvorgaben, die in den Kalenderjahren nach dem Inkrafttreten der delegierten Rechtsakte zur Anpassung der Werte gelten, an.**

Or. en

Änderungsantrag 57

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.

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

Geänderter Text

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 **sowie über die Möglichkeit Motor-CO₂-Normen als Ergänzung zu den CO₂-Reduktionszielvorgaben für das gesamte Fahrzeug einzuführen**. 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.

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

Or. en

Änderungsantrag 58

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 Aufhebung der Entscheidung Nr. 280/2004/EG (ABl. L 165 vom 18.6.2013, S. 13).**

Or. en

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 59

**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 9 Absatz 3**, 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.

Or. en

Änderungsantrag 60

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 9 Absatz 3, 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.

Or. en

Änderungsantrag 61

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

Geänderter Text

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß **Artikel 2 Absatz 2a, Artikel 9 Absatz 3, 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

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.

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

Änderungsantrag 62

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – 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

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

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

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

Dabei ist bzw. sind

null

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

null

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

Vout 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.

Or. en

Änderungsantrag 63

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Nummer 2.6

<i>Vorschlag der Kommission</i>
$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg})}{AM_{5-LH} \times PL_{5-LH}}$
<i>Geänderter Text</i>
$MPW_{sg} = \frac{(AM_{sg} \times PL_{sg} \times share_{sg})}{\sum_{sg} AM_{sg} \times PL_{sg} \times share_{sg}}$

Or. en

Änderungsantrag 64

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Nummer 2.6 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**AM_{5-LH} die jährliche
Kilometerleistung, die in Tabelle 4 für die
Untergruppe 5-LH angegeben ist;**

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 65

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 2.6 – Absatz 1 – Unterabsatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

share_{,sg} wie in Nummer 2.4 bestimmt;

Or. en

Änderungsantrag 66

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 2.6 – Absatz 1 – Unterabsatz 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

\sum_{sg} die Summe über alle Untergruppen;

Or. en

Änderungsantrag 67

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 2.6 – Absatz 1 – Unterabsatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**PL_{5-LH} der durchschnittliche Nutzlastwert
der Fahrzeuge in der Untergruppe 5-LH,
die gemäß Nummer 2.5 bestimmt wurde.**

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 68

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 2.7 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

$$\text{CO}_2 = \text{ZLEV} \times \sum_{sg} \text{share}_{,sg} \times \text{MPW}_{sg} \times \text{avgCO}_{2sg}$$

$$\text{CO}_2 = \sum_{sg} \text{MPW}_{sg} \times \text{avgCO}_{2sg}$$

Or. en

Änderungsantrag 69

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 2.7 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ZLEV wie in Nummer 2.3
bestimmt

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 70

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 2.7 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Share_{sg} wie in Nummer 2.4
bestimmt

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 71

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 5.1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

5.1. Berechnung der CO₂-Emissionsreduktionskurve für Emissionsgutschriften

Geänderter Text

5.1. Berechnung der CO₂-Emissionsreduktionskurve für Emissionsgutschriften ***und -lastschriften***

Or. en

Änderungsantrag 72

**Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Nummer 5.3 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

Für jeden Hersteller wird die Obergrenze für die Emissionslastschriften (limCO₂) wie folgt festgesetzt:

$$\text{limCO}_2 = T_{2025} \times 0,05 \times V_{2025}$$

Dabei gilt:

T₂₀₂₅ die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers für das Jahr 2025, die gemäß Abschnitt 4 bestimmt wurde;

V₂₀₂₅ die Anzahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers im Jahr 2025, ohne Arbeitsfahrzeuge, gemäß Artikel 4 Buchstabe a.

Geänderter Text

Für jeden Hersteller wird die Obergrenze für die Emissionslastschriften (limCO₂) wie folgt festgesetzt:

Für die Kalenderjahre des Zeitraums 2019 bis 2025:

$$\text{limCO}_2 = r\text{CO}_{2\text{sg}} \times 0,05 \times V_{2019}$$

Dabei gilt:

rCO_{2sg} wie in Abschnitt 3 bestimmt;

V₂₀₁₉ die Anzahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers im Jahr 2019, ohne Arbeitsfahrzeuge gemäß Artikel 4 Buchstabe a.

Für die Kalenderjahre des Zeitraums 2026 bis 2030:

$$\text{limCO}_2 = T_{2025} \times 0,03 \times V_{2025}$$

Dabei gilt:

T₂₀₂₅ die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen des Herstellers für das Jahr 2025, die gemäß Abschnitt 4 bestimmt wurde;

V₂₀₂₅ die Anzahl der neuen schweren Nutzfahrzeuge des Herstellers im Jahr 2025, ohne Arbeitsfahrzeuge gemäß Artikel 4 Buchstabe a.

Änderungsantrag 73

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Nummer 5.4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**5.4. Vor dem Jahr 2025 erlangte
Emissionsgutschriften**

entfällt

*Von den im Jahr 2025 erlangten
Emissionsgutschriften wird eine Anzahl
(redCO₂) abgezogen, die den vor 2025
erlangten Emissionsgutschriften
entspricht und für jeden Hersteller wie
folgt bestimmt wird:*

null

Dabei ist bzw. sind

*min der kleinere der beiden in
Klammern genannten Werte;*

null

*die Summe über die Kalenderjahr 2019
bis 2024;*

*dCO₂2025 die Emissionslastschriften
für das Jahr 2025, die gemäß Nummer 5.2
bestimmt wurden;*

*cCO₂Y die Emissionsgutschriften für das
Kalenderjahr Y, die gemäß Nummer 5.2
bestimmt wurden;*

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 hat das 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 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, entscheidend ist. 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 Berichterstattung] 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 Emissionsverringering 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 werden. 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 Test 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. Damit es auf dem Unionsmarkt ein angemessenes Angebot gibt, erachtet der Berichterstatter es als angebracht, 2030 als das Datum festzulegen, ab dem alle auf den EU-Markt gebrachten neuen Busse emissionsfrei sein sollten.