



26.3.2018

# ENTWURF EINER STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie

für den Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und  
Lebensmittelsicherheit

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 CO<sub>2</sub>-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))

Verfasser der Stellungnahme: Jakob Dalunde

PA\_Legam

## KURZE BEGRÜNDUNG

Im Übereinkommen von Paris hat sich die Union – gemeinsam mit dem Rest der Welt – verpflichtet, den Anstieg der weltweiten Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 °C zu begrenzen und darauf hinzuarbeiten, dass die Temperatur nicht mehr als 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau ansteigt.

Der Verfasser ist der Ansicht, dass dieser weltweiten Verpflichtung zu einer zügigen Dekarbonisierung der Wirtschaft auch bei der Festlegung von Flotten-Durchschnittszielen für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von neuen Fahrzeugen auf dem Unionsmarkt Rechnung getragen werden muss. Andernfalls kann weder die Union einen angemessenen Beitrag zu den weltweiten Bemühungen leisten noch die Zukunft der europäischen Fahrzeugindustrie gesichert werden.

Damit der Ausstoß von Treibhausgasen in der EU-Wirtschaft in einem Maß gesenkt werden kann, das dem vertretbaren Anteil der Union am verbleibenden, mit dem Übereinkommen von Paris vereinbarten weltweiten CO<sub>2</sub>-Budget entspricht, müssen die Flotten von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen ihren Ausstoß von Treibhausgasen senken und rasch elektrifiziert werden. Die Wirtschaftszweige, in denen es erschwingliche Technologien für die Emissionsreduzierung gibt – die, wie im Falle von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen, auch zu über den Lebenszyklus anfallenden negativen Kosten verfügbar sind –, müssen zuallererst dekarbonisiert werden, damit eine möglichst kostenwirksame und störungsfreie Umstellung gelingt.

Die EU hat ihre technologische Führungsrolle – insbesondere bei emissionsfreien bzw. emissionsarmen Fahrzeugen – bereits teilweise eingebüßt. Der Verfasser vertritt die Auffassung, dass diese Führungsrolle in der Fahrzeugherstellung nur wiederhergestellt werden kann, wenn die politischen Entscheidungsträger Vorgaben festlegen, die strikt den Klimaerfordernissen entsprechen und technologieneutral sind, damit die Hersteller die kostenwirksamste Möglichkeit der Dekarbonisierung ihrer Flotte ermitteln können.

Die vorgeschlagenen durchschnittlichen Flottenziele beruhen auf einer Analyse<sup>1</sup> der für die Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris erforderlichen Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. In Anbetracht des Mechanismus für die Umstellung vom NEFZ- auf den WLTP-Testzyklus und der starken Anreize für die Hersteller, gute Ergebnisse in dem Verfahren zu erzielen, werden die Vorgaben für die Senkung (45 % bis 2025 und 75 % bis 2030) unter der Annahme festgelegt, dass der Korrelationsfaktor 2020 1,25 beträgt. Um sicherzustellen, dass die erwartete Senkung des Ausstoßes von Treibhausgasen nicht durch große Unterschiede zwischen der Praxis und den Ergebnissen der Testzyklen konterkariert wird, sollte ein Mechanismus eingeführt werden, mit dem die erhobenen Daten zum Kraftstoffverbrauch überwacht und die Reduktionsziele entsprechend angepasst werden können.

Die vorgeschlagenen Reduktionsziele setzen einen hohen Anteil (etwa 50 %) an emissionsfreien Fahrzeugen bereits bis 2025 voraus; die Anreize für die Senkung der durchschnittlichen Flottenemissionen durch Boni für emissionsfreie Fahrzeuge werden jedoch nicht geschwächt, sondern es wird ein relativ niedriger verpflichtender Mindestanteil an emissionsfreien Fahrzeugen für jeden Fahrzeughersteller in Höhe von 15 % eingeführt, damit Investitionssicherheit für den Ausbau der Ladeinfrastruktur geschaffen wird.

---

<sup>1</sup> <http://extranet.greens-efa-service.eu/public/media/file/1/5491>

Im Interesse der zügigen Senkung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen hält der Verfasser die Schaffung starker Anreize für die Gewichtsreduzierung und das Downsizing von Fahrzeugen für am besten geeignet und streicht deshalb die bestehende Differenzierung auf der Grundlage der Masse des Fahrzeugs.

Außerdem sollte die Politik den etwaigen Eintritt neuer Fahrzeughersteller auf dem Markt für emissionsfreie Fahrzeuge in Betracht ziehen und der Kommission ein Mandat erteilen, damit sichergestellt ist, dass diese neuen Hersteller uneingeschränkt in den Genuss der Anreize nach dieser Verordnung kommen, wenn die Vereinbarungen über die Bildung von Emissionsgemeinschaften nicht ausreichen.

Schließlich weist der Verfasser darauf hin, dass Abgasemissionen nicht alle Klimaauswirkungen von Fahrzeugen erfassen, und schlägt der Kommission vor, bis zum 31. Dezember 2020 Vorschläge für Mindestanforderungen an das Ökodesign zu unterbreiten und dabei an die für andere energieverbrauchsrelevante Produkte gemäß der Richtlinie 2009/125/EG geltenden Grundsätze anzuknüpfen.

Auf diese Weise möchte der Verfasser dafür sorgen, dass die Fahrzeugflotte künftig einen Beitrag zur Verwirklichung der Ziele des Übereinkommens von Paris leisten wird, die wir ja alle mittragen.

## ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie ersucht den federführenden Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, folgende Änderungsanträge zu berücksichtigen:

### Änderungsantrag 1

#### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 3

##### *Vorschlag der Kommission*

(3) *Nach der eindeutigen Zielsetzung der europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität 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.

##### *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 Dekarbonisierung des Verkehrssektors beschleunigt werden, und die Emissionen von Treibhausgasen 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.

Or. en

### Änderungsantrag 2

#### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

##### *Vorschlag der Kommission*

##### *Geänderter Text*

(6) *In den Schlussfolgerungen vom Oktober 2014 befürwortete der Europäische Rat bis 2030 eine Verringerung der Treibhausgasemissionen 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. Wenn die straßenverkehrsbedingten Emissionen weiter zunehmen, werden sie die Reduzierungen **aufheben**, die in anderen Sektoren zur Bekämpfung des Klimawandels erreicht werden.*

(6) *Die straßenverkehrsbedingten Emissionen liegen weiterhin deutlich über den Werten von 1990 **und heben dadurch** die Reduzierungen **auf**, die in anderen Sektoren zur Bekämpfung des Klimawandels erreicht werden.*

Or. en

### Änderungsantrag 3

#### 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 **der Union** für 2030 **und darüber hinaus** 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 4

### 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 **verbindlicher Mindestanteil an emissionsfreien Fahrzeugen in der Fahrzeugflotte der EU** sollte eingeführt werden, um den reibungslosen Übergang zu emissionsfreier Mobilität zu erleichtern. **Dieser Mindestanteil** sollte so *festgelegt* sein, dass **Investitionssicherheit für die Ladeinfrastruktur geschaffen wird, damit** die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge auf dem Unionsmarkt *gefördert wird*.

Or. en

## Änderungsantrag 5

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 16

#### *Vorschlag der Kommission*

(16) Die Festlegung **einer 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 CO<sub>2</sub>-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.

#### *Geänderter Text*

(16) Die Festlegung **technologieneutraler Standards mit einem verbindlichen Mindestanteil an emissionsfreien Fahrzeugen** in der **Fahrzeugflotte der EU** dürfte ein starkes, glaubwürdiges Signal für die Entwicklung und den Einsatz solcher Fahrzeuge setzen und gleichzeitig die weitere Verbesserung der Effizienz konventioneller Verbrennungsmotoren erlauben.

**Änderungsantrag 6****Vorschlag für eine Verordnung  
Erwägung 17***Vorschlag der Kommission**Geänderter Text*

**(17) Bei der Festsetzung der Gutschriften für emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge ist es angebracht, der Differenz zwischen den CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeuge Rechnung zu tragen. Der Anpassungsmechanismus sollte sicherstellen, dass einem Hersteller, der den Benchmarkwert übertrifft, eine höhere Zielvorgabe für die spezifischen CO<sub>2</sub>-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.**

**entfällt**

Or. en

**Änderungsantrag 7****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 CO<sub>2</sub>-Ziele in linearer**

**(19) Damit der Umweltnutzen und die anderen Vorteile des Downsizings und der Gewichtsreduzierung von Fahrzeugen ausgeschöpft werden können, sollten die CO<sub>2</sub>-Ziele nicht nach der Fahrzeugmasse**



**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.**

**differenziert werden.**

Or. en

### *Begründung*

*Diese Änderung steht in unmittelbarem Zusammenhang mit den Vorgaben nach Artikel 1 und den Erfordernissen, die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen rasch zu senken und möglichst starke Anreize für die Gewichtsreduzierung und das Downsizing von Fahrzeugen zu schaffen. Die bestehende Differenzierung nach der Fahrzeugmasse ist deshalb nicht angebracht.*

## **Änderungsantrag 8**

### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 20**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(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

## Änderungsantrag 9

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 21

*Vorschlag der Kommission*

(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 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.**

*Geänderter Text*

(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.

Or. en

## Änderungsantrag 10

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 23

*Vorschlag der Kommission*

*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 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.

(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

## Änderungsantrag 11

### Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 27

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(27) Angesichts der unverhältnismäßigen Auswirkungen, die die Einhaltung der auf der Grundlage des Nutzwertes des Fahrzeugs festgelegten spezifischen Emissionsziele für Kleinhersteller nach sich zieht, des hohen Verwaltungsaufwands im Zusammenhang mit dem Ausnahmeverfahren und der geringfügigen Vorteile der Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen der von diesen Herstellern verkauften Fahrzeuge sollten Hersteller, auf die jährlich weniger als 1000 Neuzulassungen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen in der Union entfallen, von dem Ziel für die spezifischen***

***entfällt***

***Emissionen und von der Abgabe wegen Emissionsüberschreitung freigestellt werden. Beantragt ein Hersteller, für den eine Freistellung gilt, dennoch eine Ausnahme und wird diese gewährt, ist es angebracht, dass der Hersteller die Zielvorgabe für die Ausnahme einhalten muss.***

Or. en

#### *Begründung*

*Dieser Änderungsantrag steht in unmittelbarem Zusammenhang mit den Vorgaben nach Artikel 1. Im Interesse der erforderlichen zügigen Senkung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen sollten keine Ausnahmen für kleine Hersteller gemacht werden.*

### **Änderungsantrag 12**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 34 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(34a) Der Durchsetzungsmechanismus sollte so konzipiert sein, dass die Hersteller von emissionsfreien Fahrzeugen in jedem Fall in den Genuss der Anreize für die Erhöhung des Anteils dieser Fahrzeuge kommen. In diesem Zusammenhang sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, ein Compliance-Handelssystem einzuführen, wenn es sich aufgrund der Entwicklung des Fahrzeugmarkts als angezeigt erweist.***

Or. en

### **Änderungsantrag 13**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 46**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

(46) Zur Änderung oder Ergänzung

(46) Zur Änderung oder Ergänzung

PE619.365v01-00

12/31

PA\1149367DE.docx

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 CO<sub>2</sub>-Emissionen, sowie hinsichtlich der Anpassung der in Artikel 13 genannten Werte M<sub>0</sub> und TM<sub>0</sub>, der in Artikel 11 genannten Obergrenze von 7 g CO<sub>2</sub>/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 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.

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 CO<sub>2</sub>-Emissionen, sowie hinsichtlich der Anpassung der in Artikel 13 genannten Werte M<sub>0</sub> und TM<sub>0</sub>, der in Artikel 11 genannten Obergrenze von 7 g CO<sub>2</sub>/km, **der Einrichtung eines Compliance-Handelssystems gemäß Artikel 6 Absatz 8a, der Anpassung der Ziele in Artikel 1 an die Emissionen von Fahrzeugen im praktischen Fahrbetrieb nach Maßgabe von Artikel 12 Absatz 3a 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 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

## Änderungsantrag 14

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1

#### *Vorschlag der Kommission*

(1) In dieser Verordnung werden Anforderungen an die CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionsleistung neuer Personenkraftwagen und neuer leichter Nutzfahrzeuge aufgestellt, die **die Verwirklichung der Klimazusagen und -ziele der Union dergestalt sicherstellen sollen, dass** das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes *gewahrt wird.*

Or. en

#### *Begründung*

*Dieser Änderungsantrag steht in unmittelbarem Zusammenhang mit den Vorgaben nach Artikel 1. Diese Verordnung zielt darauf ab, dass die Klimazusagen und -ziele der Union verwirklicht werden.*

## Änderungsantrag 15

### 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 **45** % entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.1 ermittelt wurde;

## Änderungsantrag 16

### 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 **45 %** entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.1 ermittelt wurde;

Or. en

## Änderungsantrag 17

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

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

**ba) ein Mindestanteil an emissionsfreien Fahrzeugen in Höhe von 15 %.**

Or. en

## Änderungsantrag 18

### 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 um **30 %**

a) für die durchschnittlichen Emissionen der Flotte neuer Personenkraftwagen, ein EU-weiter Flottenzielwert, der einer Verringerung der durchschnittlichen Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen um **75 %**

gegenüber dem Jahr 2021 entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.2 ermittelt wurde;

gegenüber dem Jahr 2021 entspricht und gemäß Anhang I Teil A Nummer 6.1.2 ermittelt wurde;

Or. en

## Änderungsantrag 19

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 5 – 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 um **30 %** gegenüber dem Jahr 2021 entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.2 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 um **75 %** gegenüber dem Jahr 2021 entspricht und gemäß Anhang I Teil B Nummer 6.1.2 ermittelt wurde.

Or. en

## Änderungsantrag 20

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

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

***(5a) Ab dem 1. Januar 2035 gilt für die gesamte EU-Flotte ein Zielwert von null g CO<sub>2</sub>/km für die Emissionen von in der Union zugelassenen neuen Personenkraftwagen und neuen leichten Nutzfahrzeugen.***

Or. en



## Änderungsantrag

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 4

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(4) Artikel 4, Artikel 7 Absatz 4 Buchstaben b und c, Artikel 8 sowie Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben a und c gelten nicht für Hersteller, auf die, zusammen mit allen mit ihnen verbundenen Unternehmen, im vorangegangenen Kalenderjahr weniger als 1000 Neuzulassungen von Personenkraftwagen oder weniger als 1000 Neuzulassungen leichter Nutzfahrzeuge in der Union entfallen, es sei denn, der Hersteller beantragt eine Ausnahme und diese wird nach Artikel 10 gewährt.**

**entfällt**

Or. en

#### *Begründung*

*Dieser Änderungsantrag steht in unmittelbarem Zusammenhang mit den Vorgaben nach Artikel 1. Im Interesse der erforderlichen zügigen Senkung der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen sollten keine Ausnahmen für kleine Hersteller gemacht werden.*

## Änderungsantrag 22

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 3 – Absatz 1 – Buchstabe m

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

m) „emissionsfreies **bzw. emissionsarmes** Fahrzeug“ einen Personenkraftwagen oder ein leichtes Nutzfahrzeug mit Abgasemissionen von null **bis zu 50** g CO<sub>2</sub>/km, ermittelt gemäß Verordnung (EU) 2017/1151.

m) „emissionsfreies Fahrzeug“ einen Personenkraftwagen oder ein leichtes Nutzfahrzeug mit Abgasemissionen von null g CO<sub>2</sub>/km, ermittelt gemäß Verordnung (EU) 2017/1151.

Or. en

## **Änderungsantrag 23**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 8 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***(8a) Die Kommission überwacht die Entwicklung auf dem Fahrzeugmarkt, und ihr wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung durch die Einführung eines Compliance-Handelssystems zu ergänzen, damit geeignete Anreize für die Hersteller von emissionsfreien Fahrzeugen geschaffen werden.***

Or. en

## **Änderungsantrag 24**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 1 – Unterabsatz 3 a (neu)**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

***Der Zulieferer oder Hersteller stellt innerhalb von 12 Monaten nach der Genehmigung einer innovativen Technologie oder eines innovativen Technologiepakets auf Nachweise gestützte Ergebnisse der im praktischen Fahrbetrieb bei Serienfahrzeugen durchgeführten Emissionsmessungen bereit, um den Beitrag der genehmigten innovativen Technologien zu validieren.***

Or. en

## Änderungsantrag 25

### 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 **senken**. Diese Anpassungen erfolgen im Wege von delegierten Rechtsakten gemäß Artikel 16.

Or. en

## Änderungsantrag 26

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 3 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(3a) Damit sichergestellt ist, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Energieverbrauch der Fahrzeugflotten im praktischen Fahrbetrieb der mit dieser Verordnung beabsichtigten Senkung des Ausstoßes von Treibhausgasen entsprechen, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 16 delegierte Rechtsakte zu erlassen, mit denen diese Verordnung geändert wird, indem die EU-weiten Flottenziele nach Artikel 1 auf der Grundlage der gemäß diesem Artikel eingeholten Informationen angepasst werden, um Diskrepanzen mit Blick auf den praktischen Fahrbetrieb Rechnung zu tragen.**

Or. en

## Änderungsantrag 27

### Vorschlag für eine Verordnung Artikel 14 – Absatz -1 (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**(-1) Um sicherzustellen, dass die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge zu**

*den Zielen der Union mit Blick auf Energieeffizienz und Kreislaufwirtschaft beiträgt, unterbreitet die Kommission – falls angezeigt – bis zum 31. Dezember 2020 Vorschläge zur Festlegung von Mindestanforderungen an das Ökodesign dieser Fahrzeuge, wobei sie an die für andere energieverbrauchsrelevante Produkte gemäß der Richtlinie 2009/125/EG geltenden Grundsätze anknüpft.*

Or. en

## **Änderungsantrag 28**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 1**

#### *Vorschlag der Kommission*

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

#### *Geänderter Text*

(1) Die Kommission wird von dem durch *Artikel 9 der Entscheidung Nr. 280/2004/EG eingesetzten Ausschuss für Klimaänderung* unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates.

Or. en

#### *Begründung*

*Mit dem Vorschlag wird die bestehende Ausschussstruktur aufrechterhalten; er folgt außerdem dem Standpunkt des EP zum Governance-System der Energieunion, wonach der Ausschuss für Klimaänderung für die Rechtsakte im Bereich des Klimaschutzes bestehen bleiben soll.*

## **Änderungsantrag 29**

### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 1**

#### *Vorschlag der Kommission*

#### *Geänderter Text*

(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.

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß **Artikel 6 Absatz 8a**, Artikel 7 Absatz 7 Unterabsatz 2, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, **Artikel 12 Absatz 3a**, 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.

*(Dieser Änderungsantrag betrifft den gesamten Text. Seine Annahme würde entsprechende Abänderungen im gesamten Text erforderlich machen.)*

Or. en

## **Änderungsantrag 30**

### **Vorschlag für eine Verordnung**

#### **Artikel 17 – Absatz 1**

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 11 a – Absatz 2

#### *Vorschlag der Kommission*

(2) Die Kommission erlässt **Durchführungsrechtsakte** gemäß Artikel 15, um die Verfahren zur Prüfung von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen auf ihre Übereinstimmung im Betrieb mit den bescheinigten CO<sub>2</sub>-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerten festzulegen.

#### *Geänderter Text*

(2) Die Kommission erlässt **delegierte Rechtsakte** gemäß Artikel 14a, um die Verfahren zur Prüfung von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen auf ihre Übereinstimmung im Betrieb mit den bescheinigten CO<sub>2</sub>-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerten festzulegen.

Or. en

#### *Begründung*

*Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wurde noch nicht an den Vertrag von Lissabon angepasst. Das EP hat jedoch im Rahmen des Berichts Dess und der EMIS-Empfehlungen seinen klaren Standpunkt deutlich gemacht, wonach delegierte Rechtsakte das einzige geeignete Verfahren für die Festlegung von Testverfahren sind.*

## Änderungsantrag 31

### Vorschlag für eine Verordnung

#### Artikel 17 – Absatz 1 a (neu)

Verordnung (EG) Nr. 715/2007

Artikel 14 a (neu)

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

*Es wird folgender Artikel eingefügt:*

*„Artikel 14a*

*Ausübung der Befugnisübertragung*

*(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.*

*(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 11a Absatz 2 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem ... [Datum des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung] 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.*

*(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 11a Absatz 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.*

*(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung\* enthaltenen Grundsätzen.*

*(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.*

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

---

\* *ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.“*

Or. en

### *Begründung*

*Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 wurde noch nicht an den Vertrag von Lissabon angepasst. Das EP hat jedoch im Rahmen des Berichts Dess und der EMIS-Empfehlungen seinen klaren Standpunkt deutlich gemacht, wonach delegierte Rechtsakte das einzige geeignete Verfahren für die Festlegung von Testverfahren sind.*

### **Änderungsantrag 32**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Artikel 19 – Absatz 2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

Sie gilt ab dem 1. Januar 2020.

Sie gilt ab dem 1. Januar 2020.

**Artikel 6 Absatz 8a, Artikel 7 Absatz 7 Unterabsatz 2, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 4, Artikel 12 Absatz 3a, Artikel 13 Absatz 2 sowie Artikel 14 Absatz 3 Unterabsatz 2 gelten jedoch ab dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung.**

Or. en

### **Änderungsantrag 33**

#### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil A – Punkt 6.2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**6.2. Referenzzielvorgabe für die  
spezifischen Emissionen ab 2025**

**entfällt**

**6.2.1. 2025 bis 2029**

**Referenzzielvorgabe für die spezifischen  
Emissionen = EU-weites Flottenziel<sub>2025+</sub>  
a<sub>2025</sub> (TM-TM<sub>0</sub>)**

**Dabei ist:**

**EU-weites Flottenziel<sub>2025</sub> im Einklang mit  
Nummer 6.1.1 bestimmt;**

**a<sub>2025</sub>  $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU-weites Flottenziel}_{2025}}{\text{durchschnittliche Emissionen}_{2021}}$**

**Dabei ist:**

**a<sub>2021</sub> die Neigung der am besten  
passenden Geraden, die durch  
Anwendung der linearen Methode der  
kleinsten Quadrate auf die Prüfmasse  
(explanatorische Variable) und die  
spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen (abhängige  
Variable) jedes neu zugelassenen  
Fahrzeugs der EU-Flotte 2021 festgelegt  
wird;**

**durchschnittliche Emissionen<sub>2021</sub> die  
durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-  
Emissionen aller im Jahr 2021 neu**



*zugelassenen Fahrzeuge jener Hersteller, für die eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gemäß Nummer 4 berechnet wird;*

*TM die durchschnittliche Prüfmasse (in kg) aller neu zugelassenen Fahrzeuge des Herstellers in dem betreffenden Kalenderjahr;*

*TM<sub>0</sub> der gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d bestimmte Wert.*

#### **6.2.2. Ab 2030**

*Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen = EU-weites Flottenziel<sub>2030</sub>+ a<sub>2030</sub> (TM-TM<sub>0</sub>)*

*Dabei ist:*

*EU-weites Flottenziel<sub>2030</sub> im Einklang mit Nummer 6.1.2 bestimmt;*

$$a_{2030} = \frac{a_{2021} \cdot \text{EU-weites Flottenziel}_{2030}}{\text{durchschnittliche Emissionen}_{2021}}$$

*Dabei ist:*

*a<sub>2021</sub> die Neigung der am besten passenden Geraden, die durch Anwendung der linearen Methode der kleinsten Quadrate auf die Prüfmasse (explanatorische Variable) und die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen (abhängige Variable) jedes neu zugelassenen Fahrzeugs der EU-Flotte 2021 festgelegt wird;*

*durchschnittliche Emissionen<sub>2021</sub> die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen aller im Jahr 2021 neu zugelassenen Fahrzeuge jener Hersteller, für die eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gemäß Nummer 4 berechnet wird;*

*TM die durchschnittliche Prüfmasse (in kg) aller neu zugelassenen Fahrzeuge des Herstellers in dem betreffenden Kalenderjahr;*

*TM<sub>0</sub> der gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d bestimmte Wert.*

## Änderungsantrag 34

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil A – Punkt 6.3

#### *Vorschlag der Kommission*

6.3. Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen ab 2025

Spezifisches Emissionsziel = **Referenzzielvorgabe** für die spezifischen Emissionen **ZLEV-Faktor (Faktor für emissionsfreie/emissionsarme Fahrzeuge)**

Dabei ist:

**Referenzzielvorgabe** für die spezifischen Emissionen **die Referenzzielvorgabe** für die spezifischen **CO<sub>2</sub>-Emissionen**, die für den Zeitraum 2025 bis 2029 gemäß Nummer 6.2.1 und für den Zeitraum ab 2030 gemäß Nummer 6.2.2 bestimmt wird;

**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.

Dabei ist:

y **der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Flotte neu zugelassener Personenkraftwagen des Herstellers, der berechnet wird als die Gesamtzahl emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, bei der jedes im Einklang mit der unten stehenden Formel als ZLEV<sub>spezifisch</sub> gezählt wird, geteilt durch die Gesamtzahl der in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen Personenkraftwagen;**

$$ZLEV_{spezifisch} = 1 - \left( \frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

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

#### *Geänderter Text*

6.3. Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen ab 2025

#### **6.3.1. 2025–2029**

Spezifisches Emissionsziel<sub>2025</sub> = **Zielvorgabe** für die spezifischen Emissionen<sub>2021</sub> **(1 - Reduktionsfaktor)**

Dabei ist:

**Zielvorgabe** für die spezifischen Emissionen<sub>2021</sub> **die Zielvorgabe** für die spezifischen Emissionen, die 2021 für jeden einzelnen Hersteller bestimmt wird;

**Reduktionsfaktor** **die Reduzierung gemäß Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a**

#### **6.3.1. Ab 2030**

Spezifisches Emissionsziel<sub>2030</sub> = **Zielvorgabe** für die spezifischen Emissionen<sub>2021</sub> **(1 - Reduktionsfaktor)**

Dabei ist:

**Zielvorgabe** für die spezifischen Emissionen<sub>2021</sub> **die Zielvorgabe** für die spezifischen Emissionen, die 2021 für

*jeden einzelnen Hersteller bestimmt wird;  
Reduktionsfaktor die Reduzierung  
gemäß Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe a.*

Or. en

## **Änderungsantrag 35**

### **Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Teil B – Punkt 6.2**

*Vorschlag der Kommission*

*Geänderter Text*

**6.2. Referenzzielvorgabe für die  
spezifischen Emissionen ab 2025**

**entfällt**

**6.2.1. 2025 bis 2029**

**Referenzzielvorgabe für die spezifischen  
Emissionen = EU-weites Flottenziel<sub>2025</sub>+  $\alpha$   
( $TM-TM_0$ )**

**Dabei ist:**

**EU-weites Flottenziel<sub>2025</sub> im Einklang mit  
Nummer 6.1.1 bestimmt;**

**$\alpha$   $a_{2025}$ , wenn die durchschnittliche  
Prüfmasse der neu zugelassenen  
Fahrzeuge eines Hersteller höchstens  
dem gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe  
d ermittelten Wert  $TM_0$  entspricht, und  
 $a_{2021}$ , wenn die durchschnittliche  
Prüfmasse der neu zugelassenen  
Fahrzeuge eines Hersteller über dem  
gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d  
ermittelten Wert  $TM_0$  liegt.**

**Dabei ist:**

**$a_{2025}$   $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU-weites Flottenziel}_{2025}}{\text{durchschnittliche Emissionen}_{2021}}$**

**$a_{2021}$  die Neigung der am besten  
passenden Geraden, die durch  
Anwendung der linearen Methode der  
kleinsten Quadrate auf die Prüfmasse  
(explanatorische Variable) und die  
spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen (abhängige  
Variable) jedes neu zugelassenen  
Fahrzeugs der EU-Flotte 2021 festgelegt  
wird;**

*durchschnittliche Emissionen<sub>2021</sub> die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen aller im Jahr 2021 neu zugelassenen Fahrzeuge jener Hersteller, für die eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gemäß Nummer 4 berechnet wird;*

*TM die durchschnittliche Prüfmasse (in kg) aller neu zugelassenen Fahrzeuge des Herstellers in dem betreffenden Kalenderjahr;*

*TM<sub>0</sub> der gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d bestimmte Wert.*

#### **6.2.2. Ab 2030**

*Referenzzielvorgabe für die spezifischen Emissionen = EU-weites Flottenziel<sub>2030</sub>+  $\alpha$  (TM-TM<sub>0</sub>);*

*Dabei ist:*

*EU-weites Flottenziel<sub>2030</sub> im Einklang mit Nummer 6.1.2 bestimmt;*

*$\alpha$   $a_{2030}$ , wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neu zugelassenen Fahrzeuge eines Hersteller höchstens dem gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d ermittelten Wert TM<sub>0</sub> entspricht, und  $a_{2021}$ , wenn die durchschnittliche Prüfmasse der neu zugelassenen Fahrzeuge eines Hersteller über dem gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d ermittelten Wert TM<sub>0</sub> liegt.*

*Dabei ist:*

$$a_{2030} = \frac{a_{2021} \cdot \text{EU-weites Flottenziel}_{2030}}{\text{durchschnittliche Emissionen}_{2021}}$$

*$a_{2021}$  die Neigung der am besten passenden Geraden, die durch Anwendung der linearen Methode der kleinsten Quadrate auf die Prüfmasse (explanatorische Variable) und die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen (abhängige Variable) jedes neu zugelassenen Fahrzeugs der EU-Flotte 2021 festgelegt wird;*

*durchschnittliche Emissionen<sub>2021</sub> die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen aller im Jahr 2021 neu zugelassenen Fahrzeuge jener Hersteller, für die eine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen gemäß Nummer 4 berechnet wird;*

*TM die durchschnittliche Prüfmasse (in kg) aller neu zugelassenen Fahrzeuge des Herstellers in dem betreffenden Kalenderjahr;*

*TM<sub>0</sub> der gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d bestimmte Wert.*

Or. en

## Änderungsantrag 36

### Vorschlag für eine Verordnung Anhang I - Teil B - Punkt 6.3

#### *Vorschlag der Kommission*

6.3. *Referenzzielvorgabe* für die spezifischen Emissionen ab 2025

6.3.1 2025 bis 2029

Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen = (*Referenzzielvorgabe* für die spezifischen Emissionen – ( $\emptyset_{\text{Ziele}} - \text{EU-weites Flottenziel}_{2025}$ )) · *ZLEV-Faktor*

Dabei ist:

die *Referenzzielvorgabe* für die spezifischen Emissionen die *Referenzzielvorgabe* für die spezifischen Emissionen, die für *den* Hersteller *gemäß Nummer 6.2.1* bestimmt wurde;

$\emptyset_{\text{Ziele}}$  der (nach der Anzahl der neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge jedes Herstellers gewichtete) Durchschnitt aller *Referenzzielvorgaben* für die spezifischen Emissionen, die *gemäß Nummer 6.2.1* bestimmt wurden;

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

#### *Geänderter Text*

6.3. *Zielvorgabe* für die spezifischen Emissionen ab 2025

6.3.1. 2025 bis 2029

Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen<sub>2025</sub> = *Zielvorgabe* für die spezifischen Emissionen<sub>2021</sub> · (1 - *Reduktionsfaktor*)

Dabei ist:

die *Zielvorgabe* für die spezifischen Emissionen<sub>2021</sub> die *Zielvorgabe* für die spezifischen Emissionen, die **2021** für *jeden einzelnen* Hersteller bestimmt wird;

*Reduktionsfaktor* die Verringerung gemäß Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe b

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

**Dabei ist:**

**y** *der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Flotte neu zugelassener leichter Nutzfahrzeuge des Herstellers, der berechnet wird als die Gesamtzahl emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, bei der jedes im Einklang mit der unten stehenden Formel als  $ZLEV_{spezifisch}$  gezählt wird, geteilt durch die Gesamtzahl der in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge;*

$$ZLEV_{spezifisch} = 1 - \left( \frac{\text{spezifische Emissionen}}{50} \right)$$

**x** *15 %.*

6.3.2. Ab 2030

Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen = (**Referenzzielvorgabe** für die spezifischen Emissionen – ( $\emptyset_{Ziele}$  – **EU-weites Flottenziel<sub>2030</sub>**)) · **ZLEV-Faktor**

Dabei ist:

**Referenzzielvorgabe** für die spezifischen Emissionen die **Referenzzielvorgabe** für die spezifischen Emissionen, die für **den** Hersteller **gemäß Nummer 6.2.2** bestimmt wird;

$\emptyset_{Ziele}$  *der (nach der Anzahl der neu zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge jedes Herstellers gewichtete) Durchschnitt aller Referenzzielvorgaben für die spezifischen Emissionen, die gemäß Nummer 6.2.2 bestimmt wurden;*

**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.*

**Dabei ist:**

**y** *der Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in der Flotte neu zugelassener leichter Nutzfahrzeuge*

6.3.2. Ab 2030

Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen<sub>2030</sub> = **Zielvorgabe** für die spezifischen Emissionen<sub>2021</sub> (**1 - Reduktionsfaktor**)

Dabei ist:

**Zielvorgabe** für die spezifischen Emissionen<sub>2021</sub> die **Zielvorgabe** für die spezifischen Emissionen, die **2021** für **jeden einzelnen** Hersteller bestimmt wird;

**Reduktionsfaktor** *die Reduzierung gemäß Artikel 1 Absatz 5 Buchstabe b*

*des Herstellers, der wird berechnet als die Gesamtzahl emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, bei der jedes im Einklang mit der unten stehenden Formel als  $ZLEV_{spezifisch}$  gezählt wird, geteilt durch die Gesamtzahl der in dem betreffenden Kalenderjahr zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge;*

$$ZLEV_{spezifisch} = 1 - \left( \frac{\text{spezifische Emissionen}}{50} \right)$$

x 30 %.

Or. en